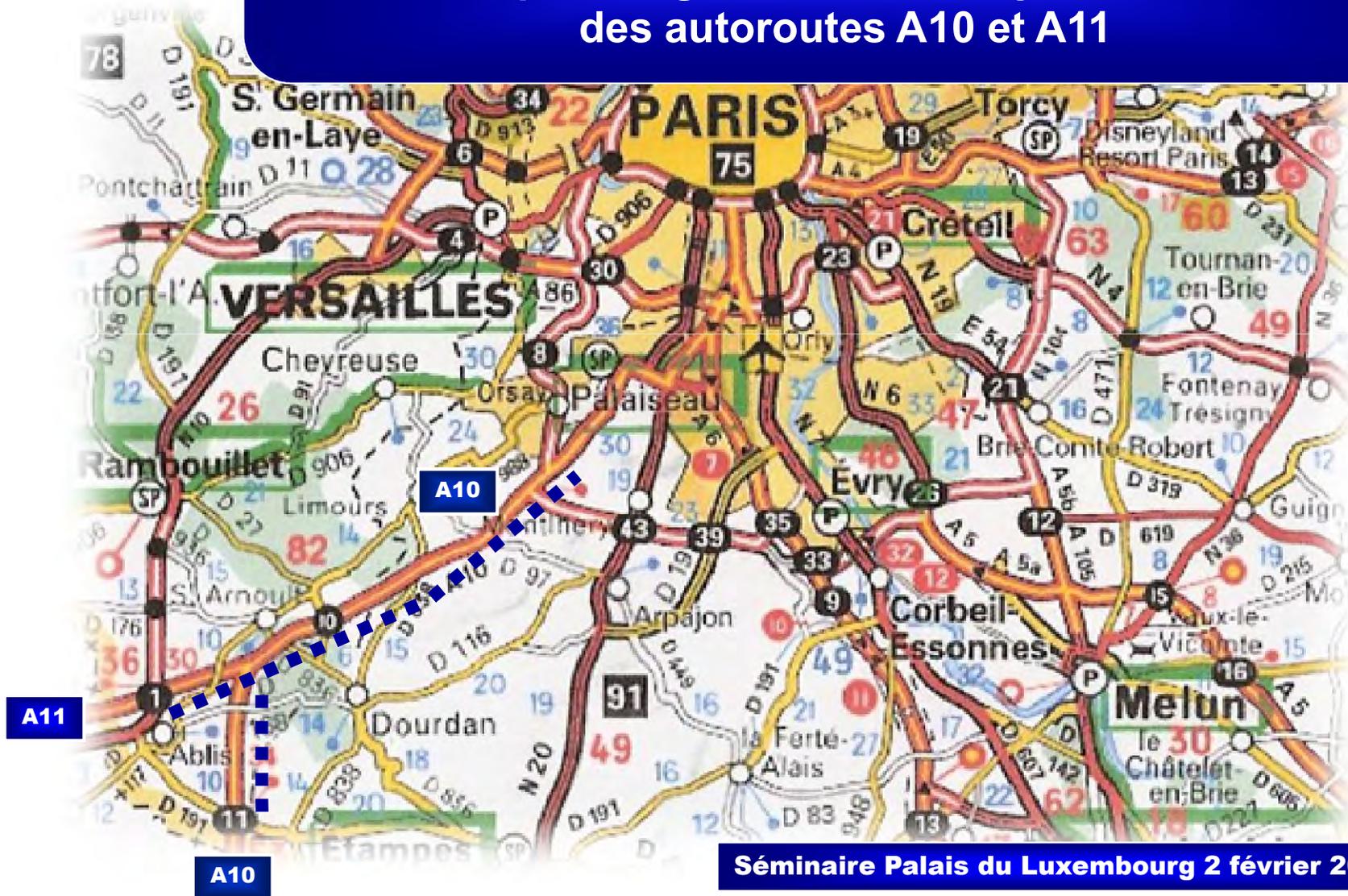




Association loi 1901

Les autoroutes au service de l'intérêt général,
des populations et des territoires

L'action pour la gratuité des tronçons franciliens
des autoroutes A10 et A11



Séminaire Palais du Luxembourg 2 février 2017



Association loi 1901

Nous sommes au cœur de l'actualité, depuis hier, les usagers des autoroutes subissent une nouvelle hausse tarifaire

Cette nouvelle hausse, essentiellement en faveur des sociétés concessionnaires, a été secrètement négociée par le gouvernement durant l'hiver 2014-2015, prenant à contrepied les propositions parlementaires de l'époque

Nous venons par ailleurs d'apprendre que l'Etat vient de conclure un énième « plan d'investissement » avec les concessionnaires qui va se traduire cette fois par des hausses supplémentaires à partir de 2019 et une importante mise à contribution des collectivités locales



Association loi 1901

**Pour ceux qui ne nous connaissent pas :
qui sommes nous ?**

Association loi 1901: fondée en juillet 2001

Forte de 1100 adhérents et d'un Comité d'une centaine d'élus favorables à la gratuité (maires, Conseillers départementaux et régionaux, parlementaires des territoires les plus concernés)

Si notre revendication porte sur les tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11, elle est largement conditionnée par des facteurs plus généraux



Association loi 1901

Un contexte national controversé



Association loi 1901

Quelques repères historiques

En 60 ans, la France s'est dotée d'un réseau autoroutier qui maille aujourd'hui le territoire national

- La majeure partie est concédée*. C'est à dire qu'elle a été entièrement financée par les usagers**
- Jusqu'en 2006, l'essentiel des concessions étaient des sociétés publiques (à l'exception de Cofiroute). C'est à dire que les substantiels bénéfices alimentaient les caisses de l'Etat**
- Depuis cette date, ce n'est plus la puissance publique mais les actionnaires qui profitent avec indécence des relations historiquement complaisantes avec ces sociétés.**

*** 9 100 kms concédés, sur un total de 11 700 Kms**



Association loi 1901

Des concessions fossilisées ...

En 60 ans, la nature des concessions est restée inchangée alors que les territoires ont évolué :

- **Accélération du phénomène métropolitain, villes nouvelles et urbanisation des territoires péri urbains. Si Paris a perdu 20% de sa population, nos départements l'ont vu doubler, nos territoires l'ont vu tripler**
- **Les besoins de transports ont considérablement grandi, alors que l'offre en TC a stagné ou s'est réduite**
- **Les territoires péri urbains ont été délaissés. L'essentiel des investissements a été concentré dans le centre de l'agglomération**
- **Il est illusoire de faire croire que les TC puissent répondre - avant longtemps - à l'ensemble des besoins de transports dans ces territoires.**



Association loi 1901

...dans des territoires en mouvement

Dans le monde, en Europe, en France et en régions les besoins de transports grandissent.

Les lieux de production s'éloignent des lieux de consommation

Un produit parcourt plus de 3000 km avant d'arriver au consommateur
Le fret ferroviaire a été réduit de 31% en 10 ans
Conséquemment, le trafic PL se développe de manière préoccupante
(+ 3.3% 2014-2015 sur autoroutes *ARAFER 2016*)

Les lieux d'habitation s'éloignent des lieux de travail

En France, en 25 ans, la distance moyenne domicile/travail est passée de 9 km à 14.7 km (soit + 63%). *Gouv 2010*
En Île-de-France, elle s'est accrue de 50% entre 1976 et 2001. *IAU IdF 2008*

Conséquences : l'écart entre l'offre et les besoins de transports ne cesse de grandir



Association loi 1901

Le statut des sociétés concessionnaires est aujourd'hui fortement posé dans l'opinion

Dans sa forme actuelle, le système autoroutier concédé français à fait son temps. Il est inadapté aux enjeux environnementaux et de mobilités. Il est à bout de souffle

Depuis plusieurs années la gestion des concessions autoroutières fait l'objet de multiples contestations qui se sont fortement amplifiées durant cette législature

comme en témoignent...



Association loi 1901

La Cour des comptes

Les multiples rapports : 2003, 2006, 2008, 2013

A des nuances près, ils se concluent toujours par les mêmes recommandations. Extraits :

- **2003** *«L'État devrait, entre autres, se donner les moyens de pouvoir renégocier les conditions d'exécution des concessions de très longues durées pour faire **bénéficiaire les usagers** des circonstances qui leur seraient favorables».*

- **2013** *«Les contrats de plan sont très favorables aux concessionnaires. Ils doivent être revus en profondeur». «Des révisions en faveur de **l'intérêt général** seraient nécessaires».*

mais aussi...



Association loi 1901

L'Autorité de la concurrence

Son rapport 2014. Extraits des conclusions :

*«Les SCA affichent toutes une rentabilité nette exceptionnelle nourrie par l'augmentation continue du tarif des péages. Cette rentabilité n'apparaît justifiée ni par leurs coûts ni par les risques auxquels elles sont exposées. Celle-ci est par ailleurs gérée dans **l'intérêt des actionnaires** à qui est distribuée la totalité de leur bénéfice»*

*«Le constat d'une rente autoroutière justifie les recommandations de l'Autorité visant à réduire celle-ci dans **l'intérêt des usagers** et du concédant»*

*«S'agissant des contrats de plan, aujourd'hui négociés secrètement entre l'État et les SCA, ils pourraient être utilement soumis pour avis public à une autorité indépendante qui, disposant de l'ensemble des informations nécessaires, serait plus à même de prendre en compte **l'intérêt des usagers**»*

mais aussi...



Association loi 1901

L'Autorité de régulation des activités ferroviaires et routières (ARAFER)

Aux missions très récemment élargies aux autoroutes concédées, mentionne dans son premier rapport de synthèse des comptes des concessions autoroutières 2015 :

« Les dividendes versés par les sociétés concessionnaires historiques sont dans leur ensemble en hausse de 1.85 Md€ pour atteindre un montant de 3.3 Md€ (+127.5%/1an), supérieur aux résultats net du secteur en 2015 »

mais aussi...



Association loi 1901

Les interpellations parlementaires

Durant cette seule législature, les gouvernements ont fait l'objet de 120 interpellations de sénateurs ou de députés

Ces interpellations portent sur :

- les incessantes hausses tarifaires**
- les problèmes posés par les péages dans les territoires concernés, particulièrement autour des métropoles régionales**
- les indécents résultats financiers des sociétés concessionnaires**

mais aussi...



Association loi 1901

Les projets de loi ou les rapports parlementaires

Ils ont proposé des réformes structurelles

- la nationalisation des sociétés concessionnaires
- ou le rachat par l'Etat

Ce sera l'objet des interventions de cet après midi

Pour l'essentiel, ces 15 dernières années, les décisions de l'Etat ont été à l'opposé de ces propositions, à l'opposé des recommandations des organismes consultatifs et des attentes de la société



Association loi 1901

Mettre fin à l'impuissance publique

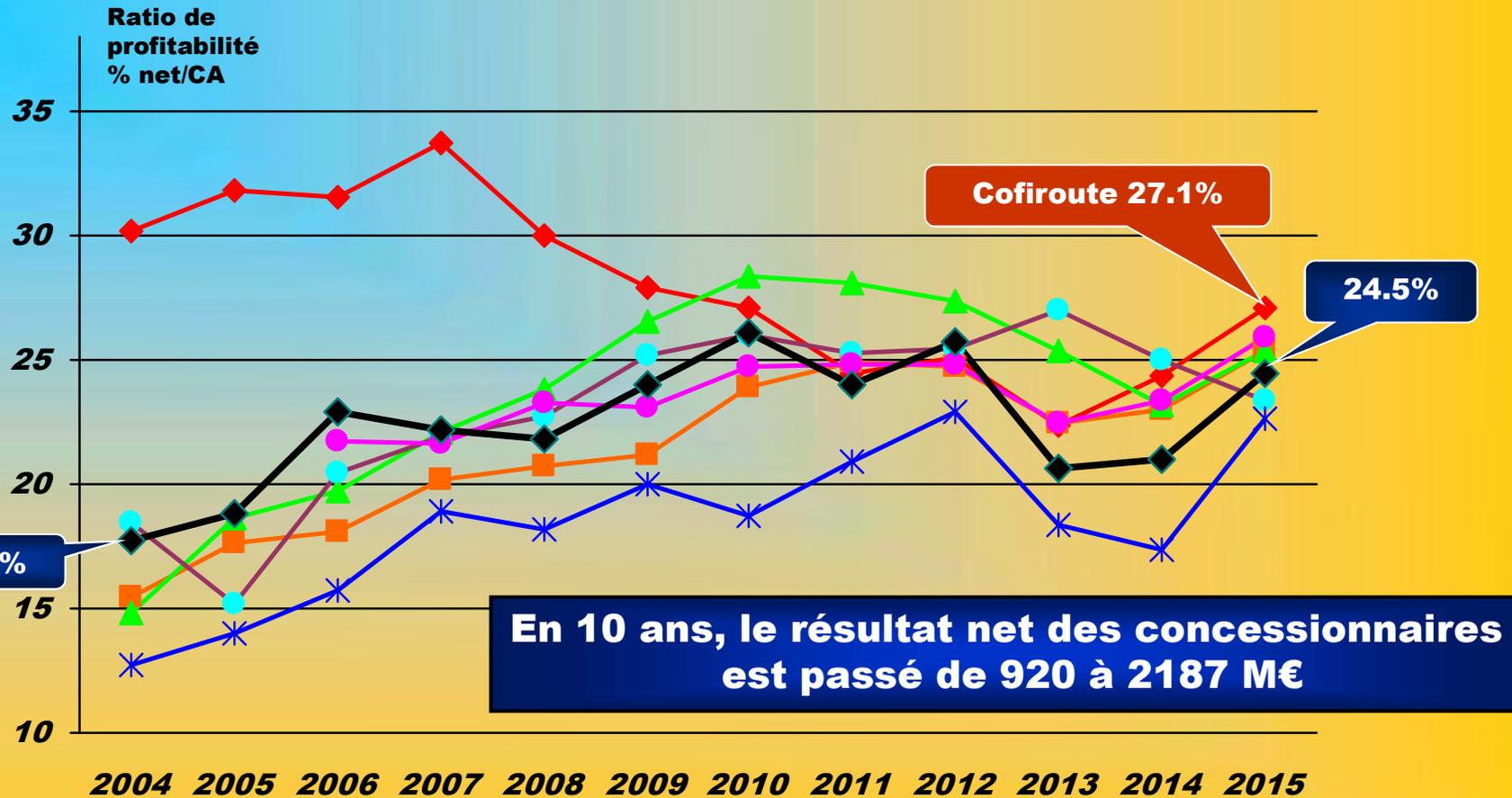
- **Rappelons ici que les sociétés concessionnaires ne sont pas des entreprises comme les autres. Elles sont en situation de monopole et indéfiniment protégées des aléas de la concurrence**
- **Les contrats de concession sont opaques, négociés de gré à gré en catimini**
- **Il est urgent de changer de modèle. L'intérêt général, l'intérêt des usagers et des territoires, doivent reprendre la main sur les intérêt des actionnaires**
- **L'argent des usagers est détourné, alors que les transports du quotidien ne répondent pas aux besoins de notre temps**

L'ampleur du détournement ...



Association loi 1901

Les conséquences de la démission de l'Etat



◆ COFIROUTE ■ ASF ▲ ESCOTA ● SANEF-SAPN * APRR ● VINCI ◆ ENSEMBLE

Depuis les privatisations la baisse relative de la profitabilité de Cofiroute est largement compensée par celle d'ASF, toutes deux filiales de Vinci



Association loi 1901

Quelques chiffres révélateurs Vinci-autoroutes

(dont Cofiroute est la filiale)

- **En 2015, ASF, filiale de Vinci, a réalisé un résultat net de 893.1 M€ ce qui représente un ratio de profitabilité de 25.4%. Elle a versé 1185 M€ de dividendes, soit son résultat net + 32%**
- **La même année, l'autre filiale de Vinci, ESCOTA, a réalisé un résultat net de 181 M€ et a versé 480.1 M€ de dividendes aux actionnaires soit près de trois fois son résultat net**
- **En 2013, Cofiroute a versé 294 M€ de dividendes alors que sa masse salariale représente 104 M€**
- **Cerise sur le gâteau. Cofiroute, qui a supprimé un quart de ses emplois en cinq ans, a bénéficié d'un crédit d'impôt (CICE) de 2.4 M€ en 2014, puis 2.3 M€ en 2015 au titre de... ses résultats en matière d'emploi**



Association loi 1901

Les tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11



Association loi 1901

Nous ne demandons pas un privilège

Dans nos territoires, l'accès aux infrastructures autoroutières souffre de nombreuses inégalités. Nous demandons simplement qu'elles soient corrigées

En Ile de France, les péages débutent à environ 50 kms de Paris ou en sortie de région, pour l'A10 le péage débute à 23 kms de Paris

Nous demandons que les infrastructures autoroutières soient mobilisées pour faire face aux besoins croissants de déplacements, notamment pour les trajets domicile/travail



L'inégalité territoriale francilienne

Association loi 1901

Limite territoriale francilienne

A1: 21km

A13: 51km

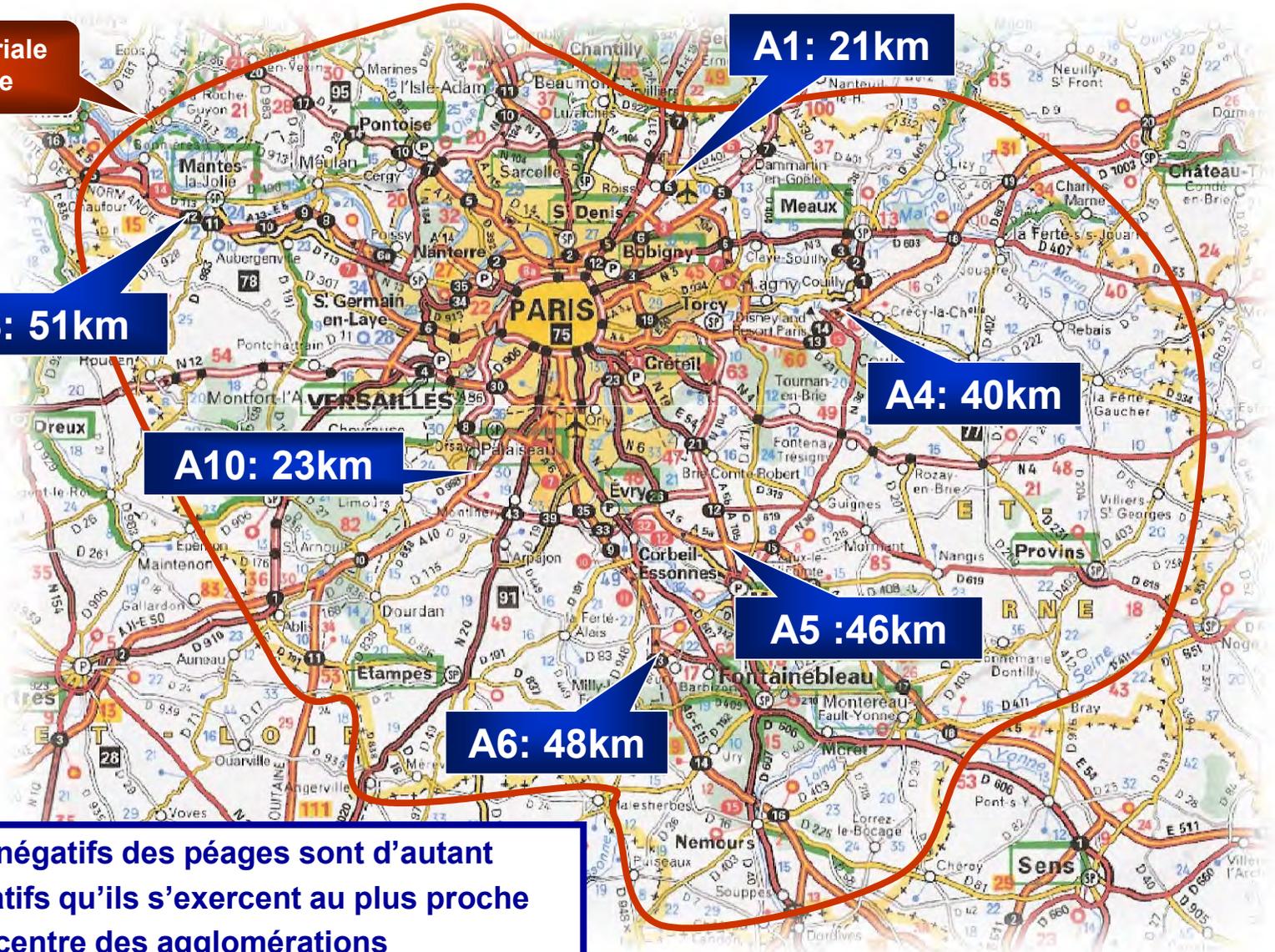
A4: 40km

A10: 23km

A5 :46km

A6: 48km

Les effets négatifs des péages sont d'autant plus significatifs qu'ils s'exercent au plus proche du centre des agglomérations





Association loi 1901

**Le péage provoque une dispersion du trafic
sur l'ensemble du réseau secondaire**

Quelques illustrations parmi d'autres...



Association loi 1901

Autoroutes et grandes nationales franciliennes

L'A13 - gratuite - et la RN 13

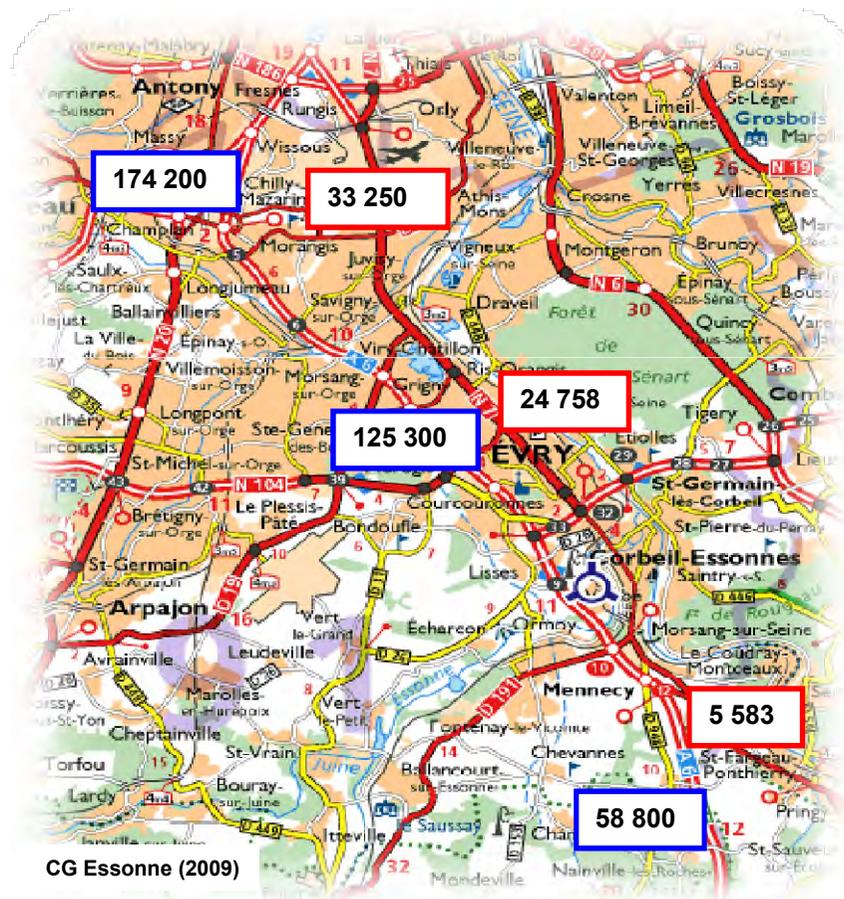




Association loi 1901

Autoroutes et grandes nationales franciliennes

L'A6 - gratuite - et la RN 7



L'A6 a un rôle drainant comparativement à la RN7

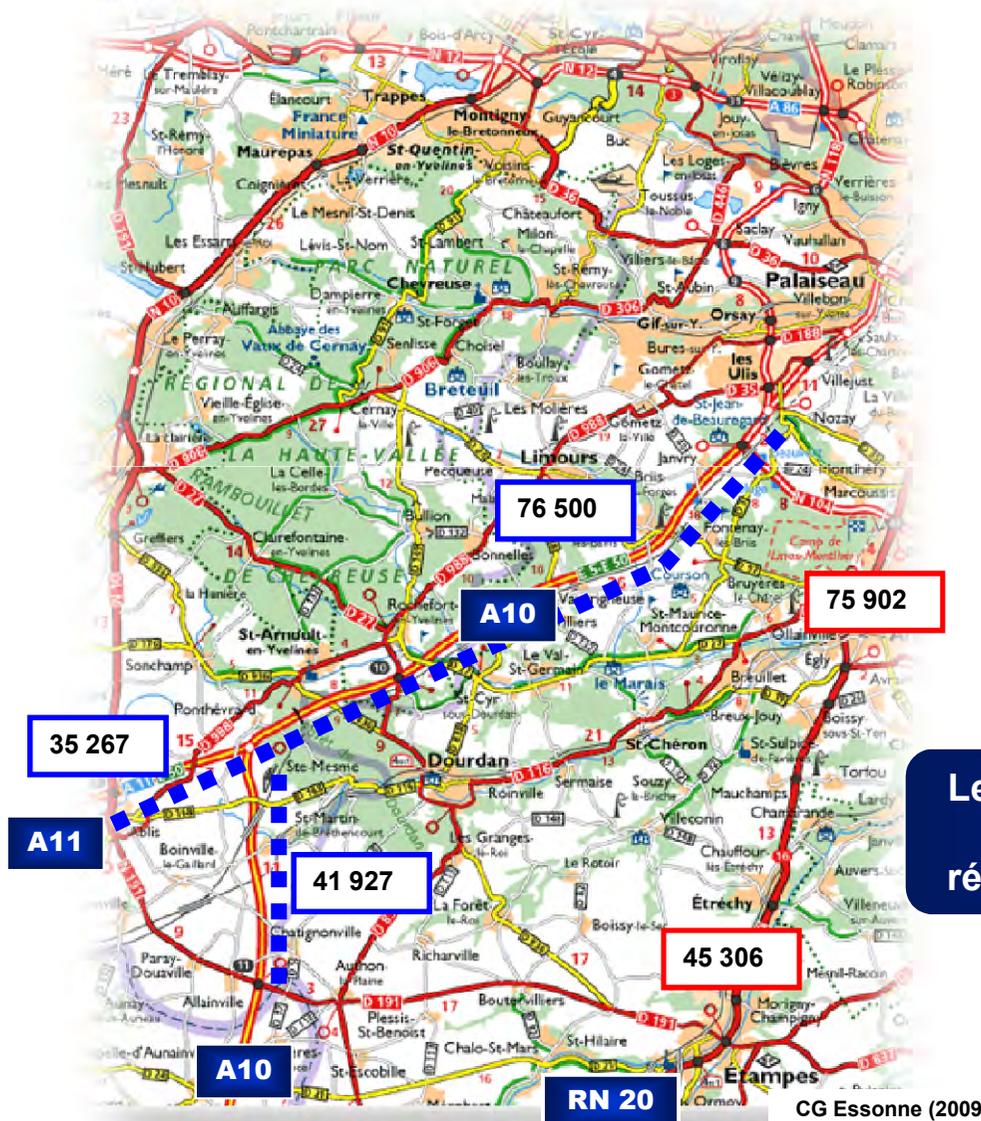


Association loi 1901

Autoroutes et grandes nationales franciliennes

L'A10 - à péage - la RN20

l'A10 ne joue pas ce rôle drainant comparativement à la RN 20



Les études menées en 2009 et 2011 par le CG 91 montrent que 20% à 50% du trafic sur le réseau secondaire est la conséquence du péage



Association loi 1901

Cette situation à des conséquences environnementales marquées

Le péage engendre une croissance du trafic sur l'ensemble du réseau secondaire, provoquant sa saturation matin et soir

Il allonge les distances moyennes parcourues et la durée des trajets, notamment domicile-travail

Il amplifie les émissions de CO₂, méprise les enjeux climatiques, de santé publique et de sécurité routière

Il impose de multiples aménagements sur les voiries locales aux effets souvent contestables pour l'environnement



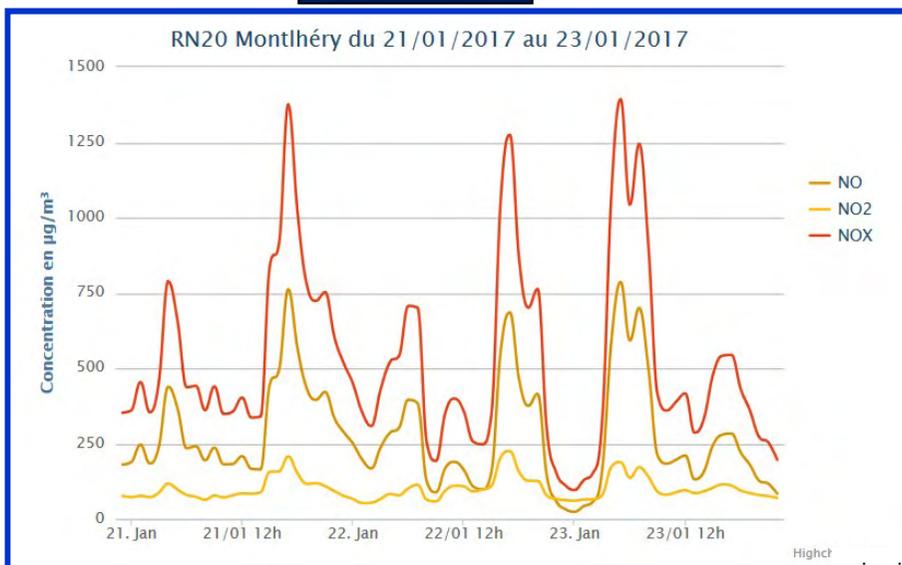
Association loi 1901

Cette situation à des conséquences environnementales marquées

Dans la dernière période on nous a beaucoup alerté des pollutions - sans doute réelles - à Paris

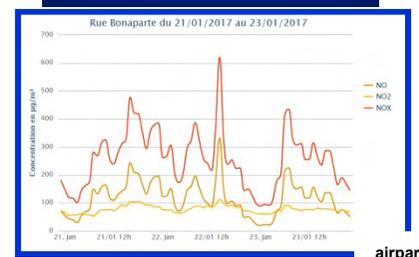
On nous parle beaucoup moins des pollutions liées aux effets directs du péage sur les voies parallèles à l'A10 dans les territoires péri urbains, et pourtant...

RN 20 Montlhéry



Aux mêmes échelles de grandeur

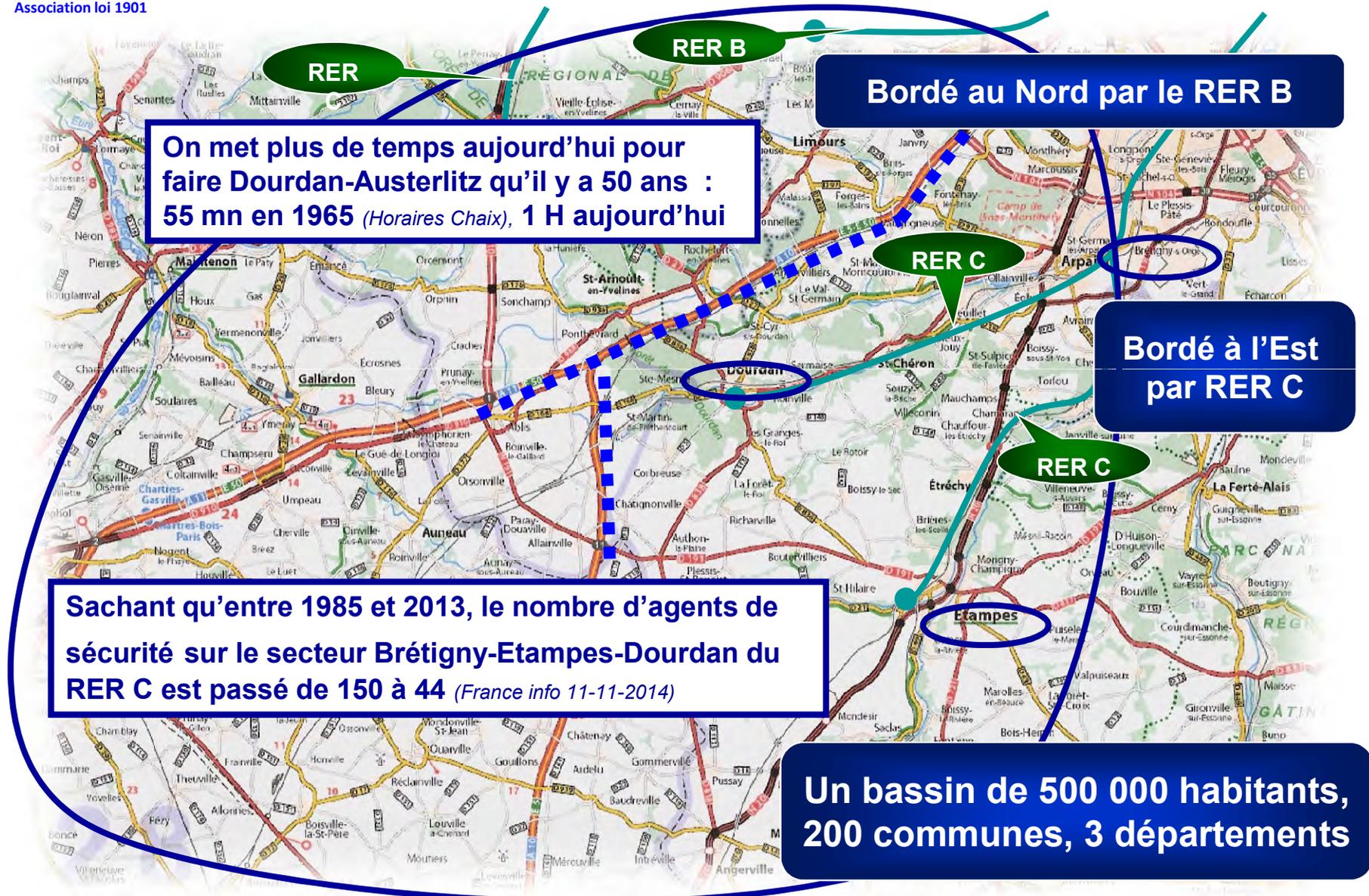
Paris 6^{ème} arrondissement





Association loi 1901

L'A10 est au cœur de territoires sous développés en transports collectifs





Association loi 1901

Des territoires sous développés en transports collectifs

La situation déplorable des RER B et C n'est plus à démontrer

La situation est telle, que la Cour des comptes en arrive à conclure ainsi son rapport 2016 sur les transports collectifs en Ile de France :

« Dans ces conditions, il est nécessaire de veiller à ce que la politique d'encouragement à l'usage des transports collectifs n'ait pas pour effet d'accroître le trafic sur les tronçons ferroviaires déjà saturés et de dégrader encore une qualité de service déjà considérée comme critique par les usagers »

S'il ne s'agissait pas de la vie quotidienne de millions de franciliens, nous dirions que nous sommes dans une situation ubuesque :

- d'un coté on nous exhorte de ne pas utiliser la voiture pour ne pas polluer
- de l'autre, on nous invite à ne pas prendre les TC pour ne pas les saturer



Association loi 1901

Le péage coûte cher aux populations et aux collectivités territoriales

Le péage coûte très cher aux usagers (essentiellement pour leurs trajets domicile/travail)

- 8 M€/an aux seuls usagers franciliens
- 450 €/an/usager au péage de Dourdan
- 1200-1300 €/an/usager aux péages d'Ablis et d'Allainville

Le péage coûte cher aux collectivités territoriales, quelques exemples :

- 150 000 € annuels pour le passage des bus sur l'A10
- Déviation-tunnel sur une des RD parallèle à l'A10
 - 26 M€ de construction (2003)
 - 500 000 € d'entretien annuel
- Les aménagements récents sur les autres RD parallèles à l'A10 = 4 M€
- Déviations en projet sur les voiries secondaires : 100 M€

**En résumé : le concessionnaire encaisse,
les usagers et les contribuables paient**



Association loi 1901

Perspectives régionales

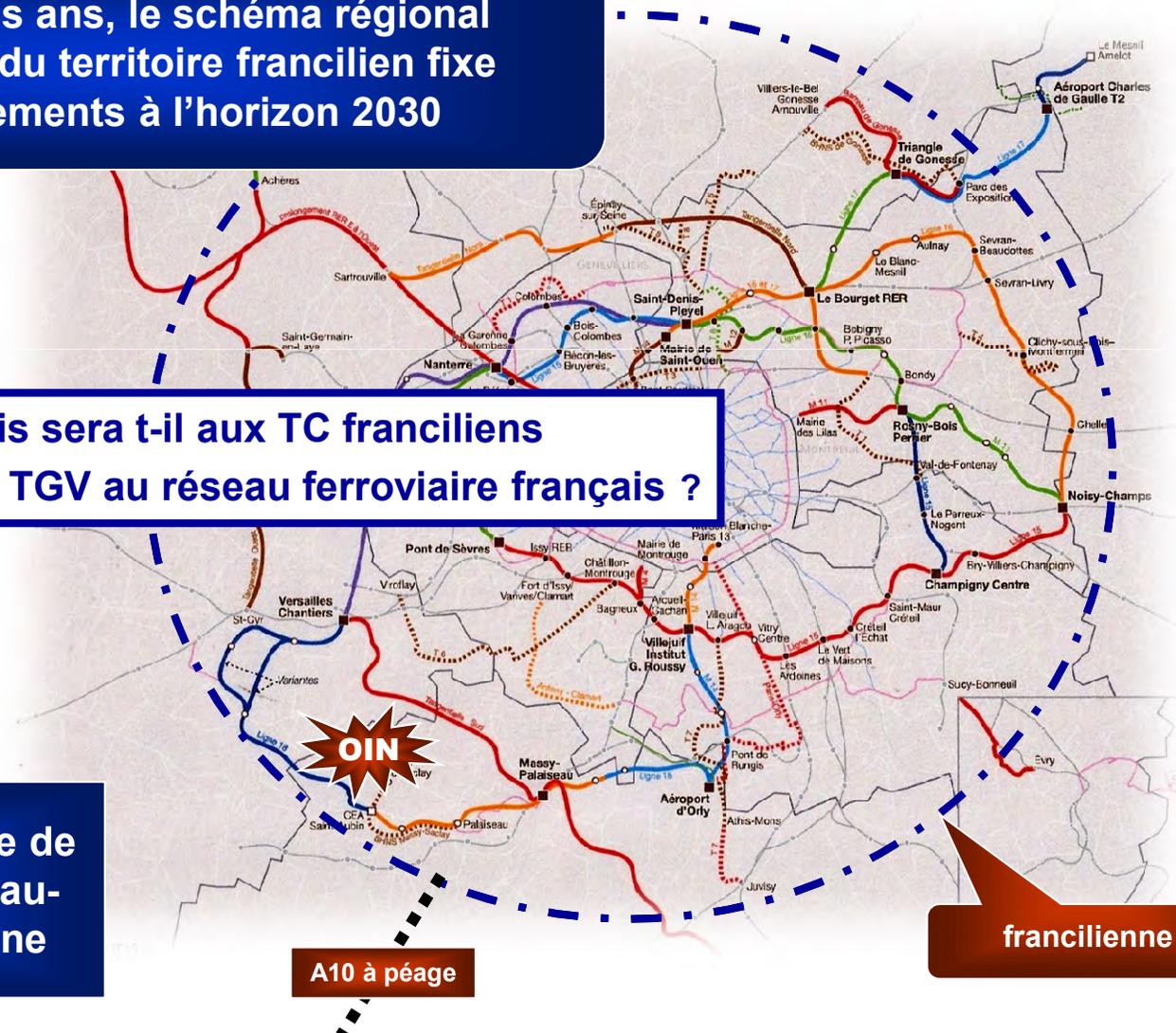
Adopté il y a trois ans, le schéma régional d'aménagement du territoire francilien fixe les investissements à l'horizon 2030

Le grand-Paris sera t-il aux TC franciliens ce qu'a été le réseau TGV au réseau ferroviaire français ?

Aucune infrastructure de transports nouvelle au-delà de la francilienne

A10 à péage

francilienne





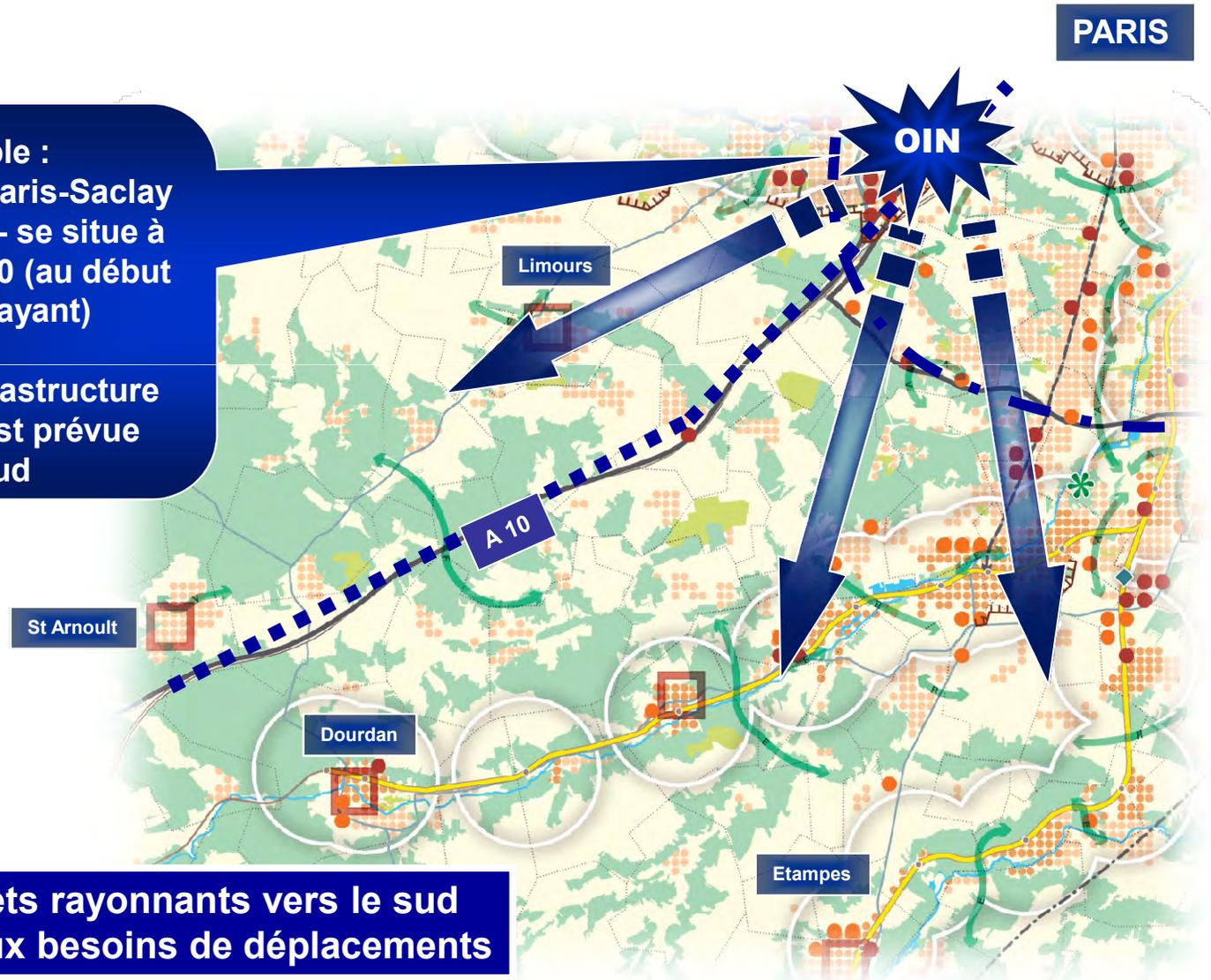
Association loi 1901

Par contre, des pôles d'intense développement sont prévus au nord du bassin de l'A10

**Par exemple :
La ville nouvelle Paris-Saclay
- en construction - se situe à
l'extrémité de l'A10 (au début
du tronçon payant)**

**Aucune autre infrastructure
de transport n'est prévue
vers le Sud**

**Ce pôle aura des effets rayonnants vers le sud
généralant de nouveaux besoins de déplacements**





Association loi 1901

Comment financer la gratuité ?



Association loi 1901

Quels types de financements ?

Contrairement aux pressions de l'Etat et du concessionnaire, nous ne sommes pas favorables à un rachat ou à un abondement des collectivités locales

Les collectivités locales n'ont aucune raison de pallier aux carences de l'Etat dans la rupture d'égalité dans l'accès aux infrastructures autoroutières

- **Leur compétence doit s'exercer dans le développement des transports collectifs, aujourd'hui gravement déficients**

Nous préconisons de suivre les recommandations de la Cour des comptes et de l'Autorité de la concurrence

Pour cela...



Association loi 1901

Réduire les déséquilibres de la concession

Nous considérons que le financement de la gratuité doit s'inscrire dans le cadre - réclamé par tous - d'une révision du contrat de concession en faveur des usagers

Sachant que :

En 45 ans, sur les seuls tronçons franciliens de l'A10, les péages indûment perçus ont spolié les usagers à hauteur de **25 M€**

Le système de foisonnement - théoriquement interdit - rapporte chaque année sur les tronçons A10 et A11 d'Ile de France, **30 M€ au concessionnaire**

Le différentiel de profitabilité entre Cofiroute et les autres concessionnaires oscille entre + 10% et + 30%. Cela lui procure un bonus annuel moyen net de **60 M€**



Association loi 1901

Brèves remarques pour conclure



Association loi 1901

Gratuité et enjeux environnementaux

**Argument souvent avancé pour justifier l'immobilisme :
la gratuité va-t-elle favoriser l'usage de la voiture ?**

Ce qui favorise cet usage :

**C'est un aménagement du territoire incohérent (distances
domicile/travail grandissantes)**

**C'est le déficit de transports publics et le recul des investissements
dans ces domaines**

Ce sont les effets des délocalisations et de l'instabilité professionnelle

**Ce sont les inégalités sociales (accès au logement, spéculations
foncière et immobilière)**

**Ce sont les réformes territoriales et publiques qui éloignent les services
des lieux de vie des populations, notamment dans les territoires
périphériques aux métropoles**

**C'est la démission de l'Etat devant les cartels : privatisations des
concessions, capitulation sur la taxe carbone et plan de relance
autoroutier...**



Association loi 1901

Notre revendication n'a pas la prétention de répondre à tous les problèmes et besoins de transports dans nos territoires péri urbains. Elle a pour objectif d'améliorer à court terme le quotidien des populations

S'il convient de réduire la dépendance à la voiture, c'est en proposant des alternatives

**et non par des mesures répressives
envers ceux qui n'ont pas d'autres choix**



Association loi 1901

J'espère avoir montré pourquoi et comment il faut modifier les conditions d'accès aux tronçons franciliens périurbains des autoroutes A10 et A11

J'espère aussi avoir montré que cela est possible à condition que la puissance publique en ait enfin le courage et la volonté politique

Nous sommes ici pour faire grandir cette volonté