

Association Loi 1901
<http://a10gratuite.free.fr>

+ 6,25%
C'est l'augmentation en 2018
de votre trajet
Les Ulis-Dourdan

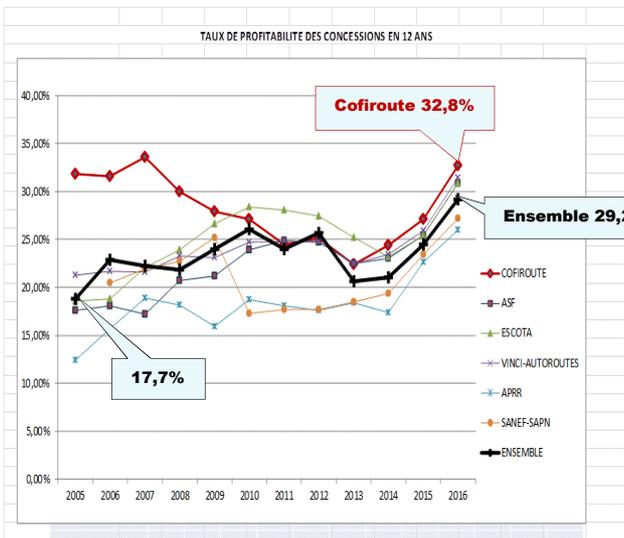
612%
C'est, en 2016, le pourcentage
du résultat net de Cofiroute
versé aux actionnaires de Vinci

+ 21,2%
C'est la hausse en un an
du résultat net de Cofiroute

Depuis 10 ans, nous avons imposé une trêve dans l'augmentation des tarifs du péage de Dourdan et depuis 3 ans aux péages d'Ablis et d'Allainville Cette année, les usagers de Dourdan et d'Allainville ont constaté avec colère que les prix s'envolent à nouveau, de plus de 6% à Dourdan.

Rien ne justifie de telles hausses. Rien ne justifie ce racket quotidien.

Les profits et les dividendes versés aux actionnaires des sociétés concessionnaires d'autoroutes, et de Vinci en particulier, sont un des grands scandales de la République.



En 12 ans, le résultat net des concessionnaires est passé de 920 à 2740 M€. En 2 ans, il est passé de 1870 à 2740 M€ (+45%)

Usagers de l'A10 : vous devez savoir

- que Cofiroute représente 3,7% du chiffre d'affaires du groupe Vinci mais 19% de son résultat net
- qu'en 2016 elle a dégagé un résultat net de 476,8 M€ (+21,2%/2015), soit 32,8% de son chiffre d'affaires
- qu'elle a de nouveau réduit les emplois de 5% (-25% en 5 ans) mais bénéficié d'un crédit d'impôts de 2.2 M€... au titre de l'emploi (CICE) et d'une baisse d'impôts de 10%
- qu'elle a versé 2917,2 M€ de dividendes aux actionnaires de Vinci, soit plus de 6 fois son résultat net*

vous devez aussi savoir

que la gratuité définitive de l'A10 et de l'A11 franciliennes coûterait au total moins de 1% des dividendes versés dans la seule année 2016 par Cofiroute

Assises nationales de la mobilité : la France en marche arrière

Que constatons-nous ? Les prix des péages ne cessent d'augmenter et la durée des concessions de s'allonger, les caisses des organismes de financement des infrastructures de transports sont vidées, de nombreuses lignes ferroviaires sont condamnées, les investissements dans les transports sont renvoyés aux calendes, les territoires péri urbains sont laissés à l'abandon, les transports du quotidien ne cessent de se dégrader et, comme il l'a fait pour les autoroutes, l'Etat s'apprête encore à brader aux banques ainsi qu'aux géants du BTP et à leurs actionnaires de grandes infrastructures d'intérêt général. **Notre expérience nous apprend que ce n'est pas de cette façon que les déplacements des français seront assurés et que la France ira de l'avant.**

Pourtant, les ressources mobilisables pour répondre aux besoins sont considérables. Avec la coupable complicité de l'Etat, elles s'évaporent massivement dans les dividendes versés aux actionnaires. Une part très importante alimente des fonds de pension étrangers.

Quoi de neuf depuis un an ?

L'année a été marquée par les élections de 2017. En raison d'un profond – et justifié - discrédit des gouvernements et des forces politiques qui se sont succédés à la tête de l'Etat, un renouvellement du paysage politique a eu lieu.

Dés septembre 2017, nous avons été reçus par des membres du cabinet de la nouvelle ministre des transports. Nous avons été poliment écouté, sans expression d'une quelconque volonté de remise en cause du statu quo. Comme quoi, il ne suffit pas d'une *loi pour la confiance dans la vie politique* pour que les choses changent.

Cette année a été caractérisée par deux faits concernant notre dossier.

En premier lieu, ce sont les Assises nationales pour la mobilité qui ont fait l'objet d'une importante médiatisation. Le démarrage de ces assises semblait prometteur.

Le chef de l'Etat et les membres du gouvernement affichant à tour de rôle de louables intentions : *les français n'attendent pas des réponses pour dans vingt ans mais veulent des réponses rapides, il faut donner la priorité aux transports du quotidien, aux territoires périphériques, aux mobilités pour tous, ou encore, les temps de transports sont trop longs, ils manquent d'équité laissant trop de zones délaissées.*

Nous avons formulé des propositions concrètes pour améliorer les déplacements quotidiens. Force est de constater que le gouvernement n'avait pas cette ambition. Alors qu'elles assurent une part importante des déplacements, les autoroutes ont soigneusement été tenues à l'écart du débat public. Il ne faut surtout pas toucher à leurs scandaleux magots !

Dans ces conditions, et avant l'adoption d'une loi d'orientation, les plus optimistes sont déjà très circonspects.

En second lieu, le gouvernement a été interpellé par plusieurs parlementaires au sujet de la gratuité. Il a donc été contraint de dévoiler ses intentions.

Avec toute notre indulgence, on ne peut pas dire qu'elles s'inscrivent dans la nouveauté. C'est le même jargon que les gouvernements précédents enrobant une connivence inacceptable avec les concessionnaires, doublé d'une hypocrisie sans mesure.

La priorité aux territoires périphériques, l'amélioration des transports du quotidien, les réponses rapides aux attentes des français, semblent déjà remises au fond des immenses placards des discours sans lendemain.

Et maintenant ? L'exigence de gratuité est fondée sur le principe d'égalité des populations et des territoires. Grâce à notre détermination, au soutien de nos 1130 adhérents et de nombreux élus locaux et nationaux, ce dossier est reconnu et gravé sur les bureaux des ministères concernés.

Contraindre l'Etat à respecter ce principe dépend aussi un peu de vous. Alors...



Agissez : rejoignez-nous

Nom:

Prénom:

Signature:

Adresse:

Courriel:

Tel:

**A retourner accompagné de votre chèque de 5 € à l'ordre de A10 GRATUITE,
8 rue du Lavoir, 78730 Saint Arnoult**