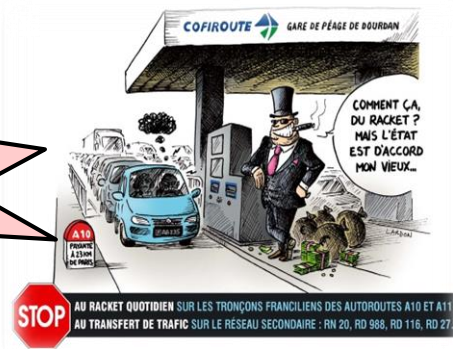
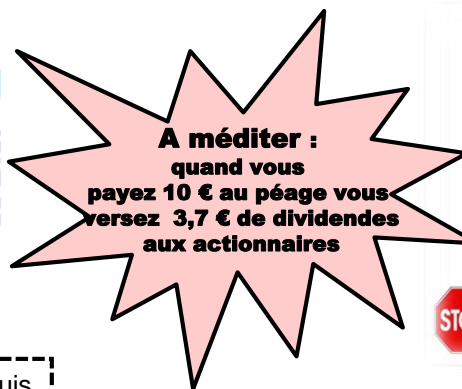




Association Loi 1901

<http://a10gratuite.free.fr>



En raison de la crise sanitaire, depuis 2019, nous n'avons pas été en mesure de nous adresser à vous, usagers de l'A10, comme nous le faisons chaque année. Nous le regrettons, mais notre action s'est néanmoins poursuivie avec des résultats tangibles.

Face à la controverse nationale sur la gabegie autoroutière, mais aussi grâce à l'action persévérante que nous menons, plusieurs initiatives importantes ont été prises au Sénat.

Tout d'abord, à l'initiative du groupe CRCE (Communiste, Républicain-Citoyen, Ecologiste), le Sénat a débattu puis s'est prononcé sur **une proposition de loi relative à la nationalisation des sociétés concessionnaires d'autoroutes**. Nous avons regretté que cette proposition n'ait pas été adoptée par la majorité sénatoriale, d'autant qu'aucune alternative n'a été formulée par ses opposants.

Par ailleurs, le Sénat a missionné une commission d'enquête sur **le contrôle, la régulation et l'évolution des concessions autoroutières**. Cette commission d'enquête a été initiée par deux sénateurs du groupe UC (Union Centriste) de l'Essonne. Son rapporteur, Vice président du Sénat, est l'un de ces sénateurs. Elle a publié un très important rapport (voir ci-contre). Elle nous a auditionné.

Le 6 mai dernier, les travaux de cette commission ont été soumis à un débat public en séance plénière*. Ce débat est revenu sur les profonds méfaits de la politique autoroutière actuelle, mais il a aussi confirmé que le cartel des concessionnaires autoroutiers bénéficiait encore de soutiens importants parmi les parlementaires.

Le dossier reste chaud, puisque deux textes de propositions de lois sur ce sujet sont en attente au Sénat.

* Sur 11 sénateurs de l'Essonne et des Yvelines, trois étaient présents et sont intervenus : M. V. DELAHAYE, Mme J. GUIDEZ, M. J-R. HUGONET.

La commission d'enquête sénatoriale atteste du bien fondé de notre action et ouvre de potentielles pistes de réformes

Une des préconisations de la commission porte, en effet, sur la question qui nous mobilise puisqu'elle **considère que l'État serait fondé à demander la suppression du péage sur les tronçons franciliens de l'A10 et de l'A11 sans qu'il puisse être considéré que l'équilibre économique et financier de la concession de Cofiroute est mis en cause, et donc sans compensation.**

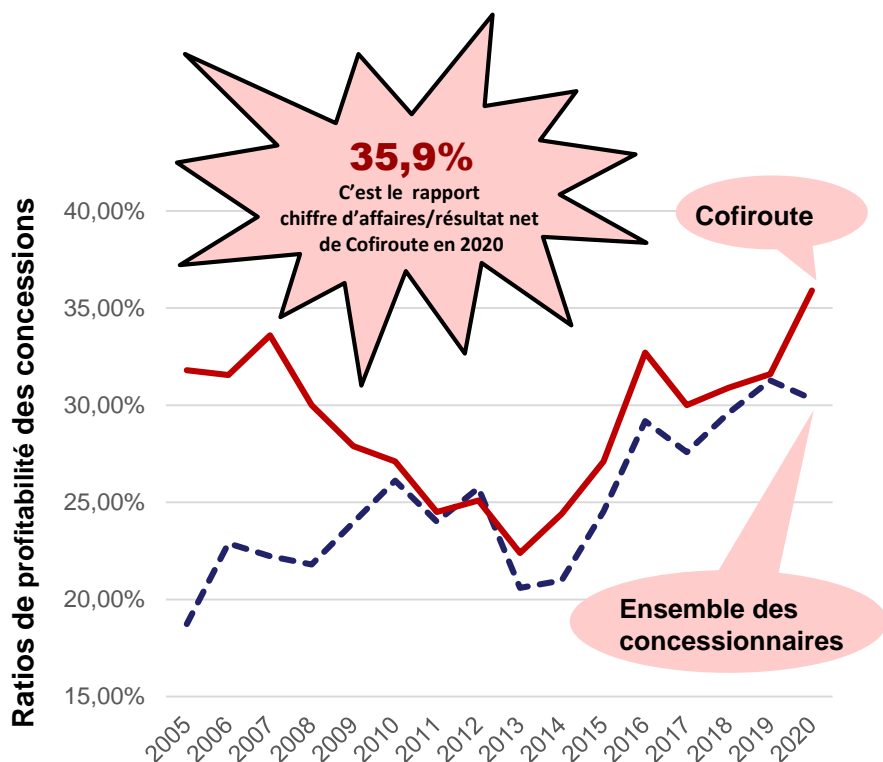
Dans sa proposition n° 27, elle demande **d'examiner la possibilité de revenir sur des péages péri-urbains pénalisant pour les trajets du quotidien, en particulier le diffuseur de Dourdan (A10) pour les usagers locaux.**

Cette recommandation rejoint d'ailleurs celle de la ministre des transports auditionnée par la commission, contrainte d'admettre enfin : **Du fait de l'extension des agglomérations et des changements de mode de vies, beaucoup de Français utilisent désormais l'autoroute pour leurs déplacements quotidiens, ce qui pose la question de l'acceptabilité du modèle du péage pour ce type de trajet. On pourrait imaginer des modèles dans lequel le trafic local ne payerait pas. Tous les pays européens sont confrontés à ce problème. La Commission européenne a fait des ouvertures en ce sens.**

En second lieu, le rapport produit une expertise financière indépendante sur le niveau de rentabilité du réseau concédé. Ainsi « **la rentabilité économique des concessions est très significative sur la période 2006-2019** ». « **Une rentabilité qui devrait dépasser la rentabilité initialement prévue sur les dix dernières années des contrats de concession** ». Sur la base d'hypothèses prudentes, il résulte « **que la rentabilité « actionnaires » attendue des contrats « historiques » serait atteinte autour de 2022 pour Vinci et Eiffage, soit 16 ans après la privatisation. La durée de ces contrats de concession était donc manifestement trop longue d'au moins 10 ans** ». Et de conclure qu'« **au-delà de 2022, les dividendes versés atteindraient environ 40 milliards d'euros dont 32 milliards d'euros pour Vinci et Eiffage** ».

Malgré ce constat accablant, la gabegie autoroutière ne disparaîtra pas automatiquement après ce rapport. Les parlementaires - députés et sénateurs - se doivent de légiférer pour lui donner les suites nécessaires. Sollicitez-les.

Pandémie ou pas, la gabegie autoroutière se porte bien



Comme on le voit, la pandémie a peu impacté la santé financière des sociétés concessionnaires. Pour certaines d'entre elles, comme Cofiroute, leur ratio de profitabilité s'est encore élevé. Si on observe un fléchissement de 18 % du CA et de 16 % du résultat net, la baisse de 60 % de ses impôts a permis que les dividendes versés aux actionnaires dépassent ses résultats nets. Ces gaspillages financiers sont obtenus grâce aux complaisances inconsidérées de l'Etat, au détriment de l'économie nationale et de l'intérêt général.

Que font nos député(e)s et l'Assemblée Nationale ?

Si, au Sénat, plusieurs initiatives importantes visant à réviser la politique autoroutière de l'Etat ont eu lieu dernièrement, l'Assemblée Nationale est restée totalement inerte, anesthésiée par la tutelle gouvernementale.

Bien que sollicités à plusieurs reprises, seule une petite poignée de député(e)s de nos départements (78 et 91) ont interpellé le gouvernement. Dans ces conditions, les réponses gouvernementales ont été affligeantes. La passivité de nos députés et de leurs groupes politiques n'est pas de nature à remédier à la complaisance récurrente de l'Etat à l'égard des sociétés concessionnaires, ni au mépris de nos territoires.

A quelques mois de la fin de la législature, nous invitons les usagers et les riverains de l'A10 à tenir compte de ce constat. Sur demande (a10gratuite@free.fr), nous pouvons fournir un état détaillé de l'action de votre député(e) sur ce dossier.

Obtenir la gratuité pour nos trajets quotidiens dépend aussi de vous.



Pour ne plus subir, agissons ensemble

Nom:

Prénom:

Signature:

Adresse:

Courriel:

Tel:

A retourner accompagné de votre chèque de 5 € (ou plus) à l'ordre de A10 GRATUITE,
8 rue du Lavoisier, 78730 Saint Arnoult