Propositions de A10 GRATUITE pour une avancée immédiate vers la gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11

Rappel :
Les cinq raisons de notre action

- ✓ **Corriger les inégalités territoriales dans l'accès aux infrastructures autoroutières régionales**
- ✓ **Préserver l'environnement sud francilien menacé par le transfert de trafic sur la voirie locale**
- ✓ **Soulager les finances locales pour développer les transports collectifs**
- ✓ **Améliorer la sécurité routière et réduire les effets de la pollution sur la santé publique**
- ✓ **Optimiser les liaisons entre la petite et la grande couronne franciliennes**

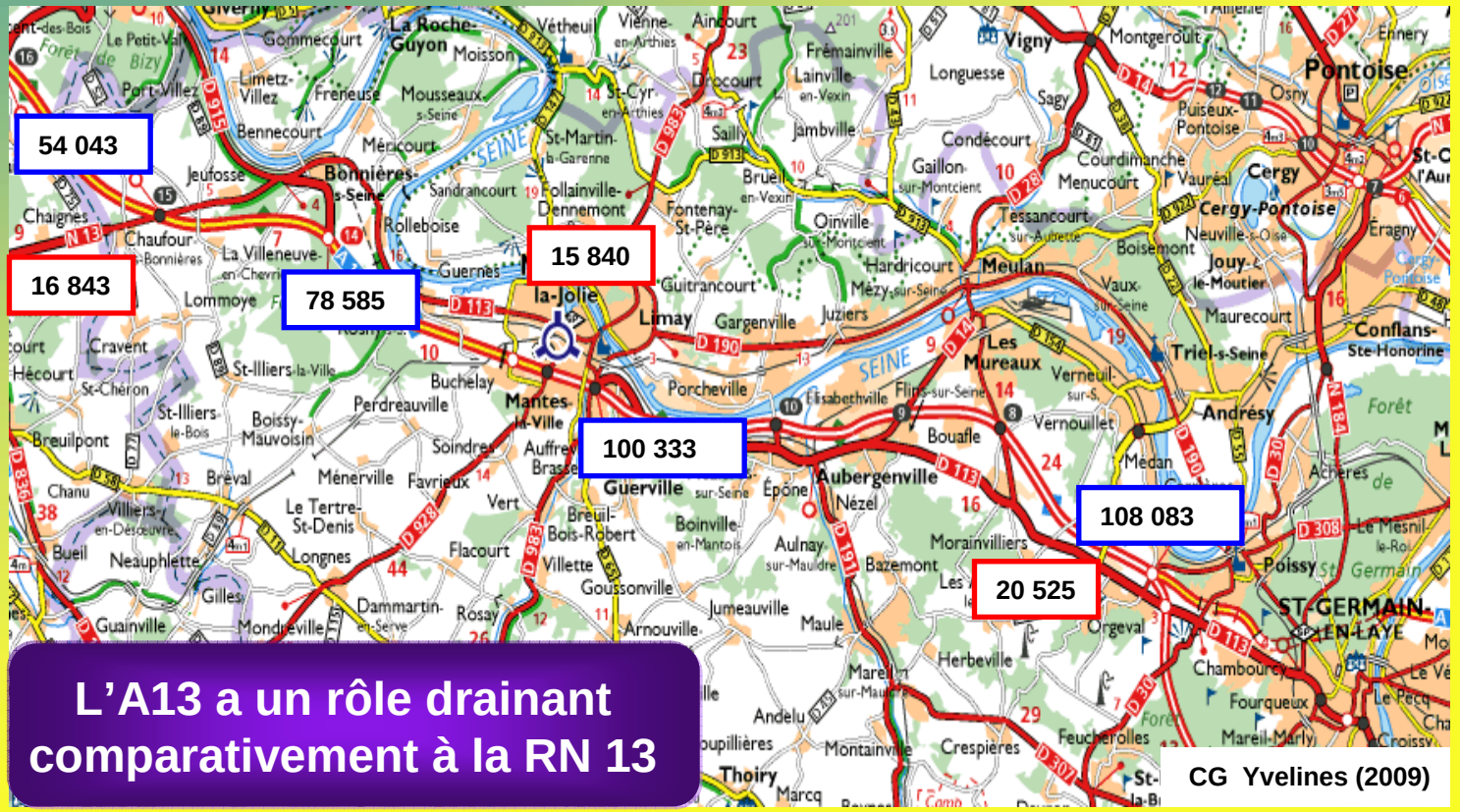


Quelques cartes pour situer géographiquement les effets du péage sur le réseau secondaire

GRATUITE A 10

Autoroutes et grandes nationales franciliennes

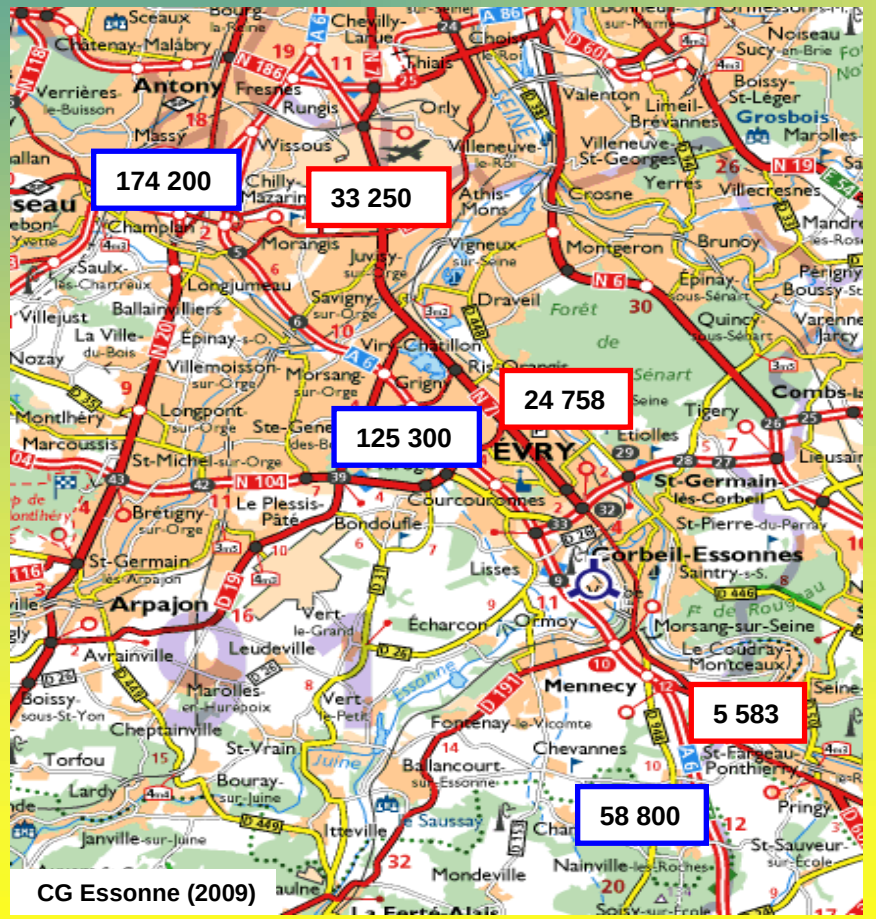
L'A13 - gratuite - et la RN 13



GRATUITE A 10

Autoroutes et grandes nationales franciliennes

L'A6 - gratuite - et la RN 7

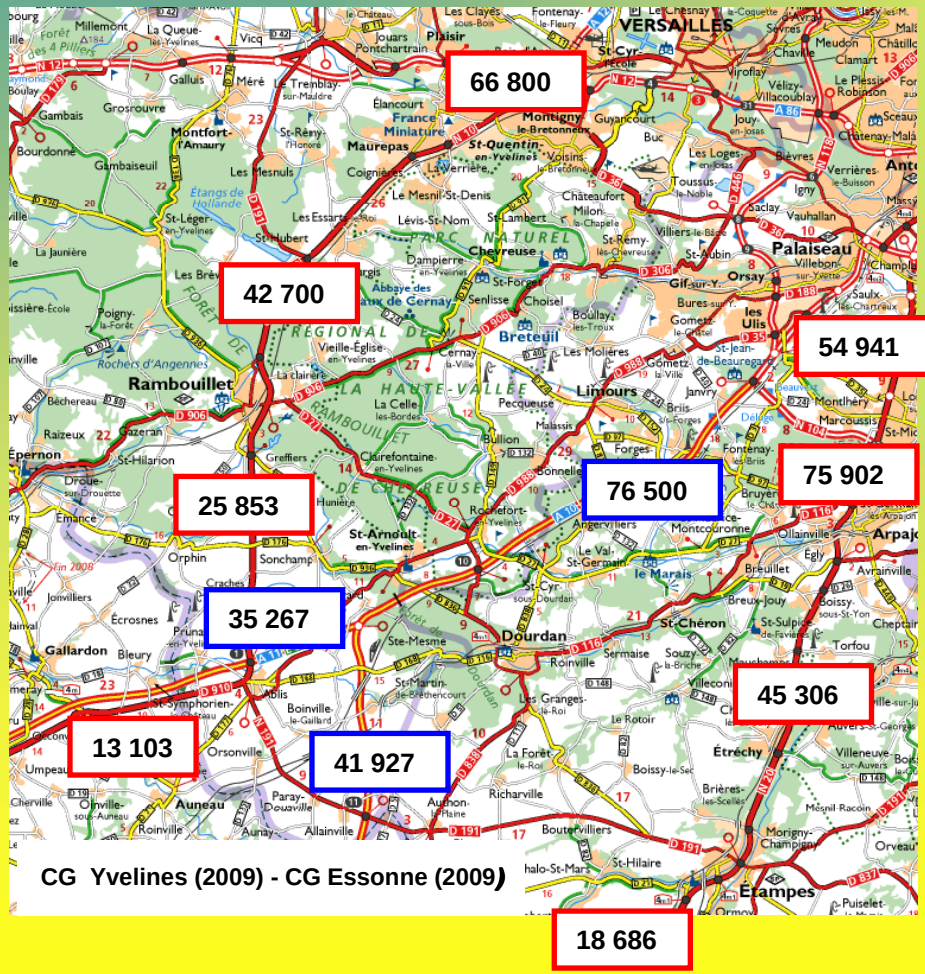


l'A6 a un rôle drainant comparativement à la RN7

GRATUITE A 10

Autoroutes et grandes nationales franciliennes

L'A10 - à péage - la RN 10 et la RN20

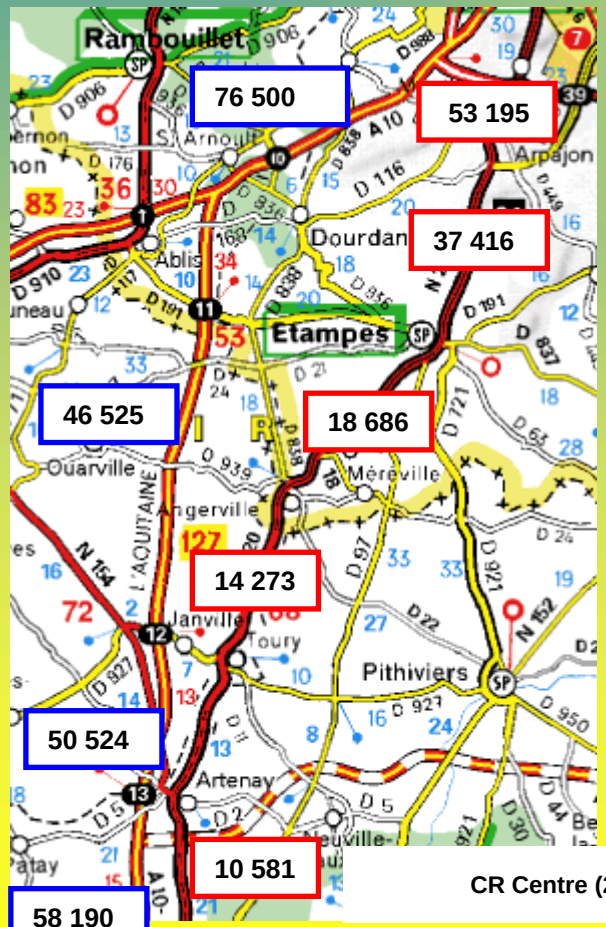


l'A10 ne joue pas ce rôle drainant comparativement à la RN 10 et RN 20

GRATUITE A 10

L'exemple A10 - RN 20

Regardons ce qui se passe entre l'A10 et la RN20



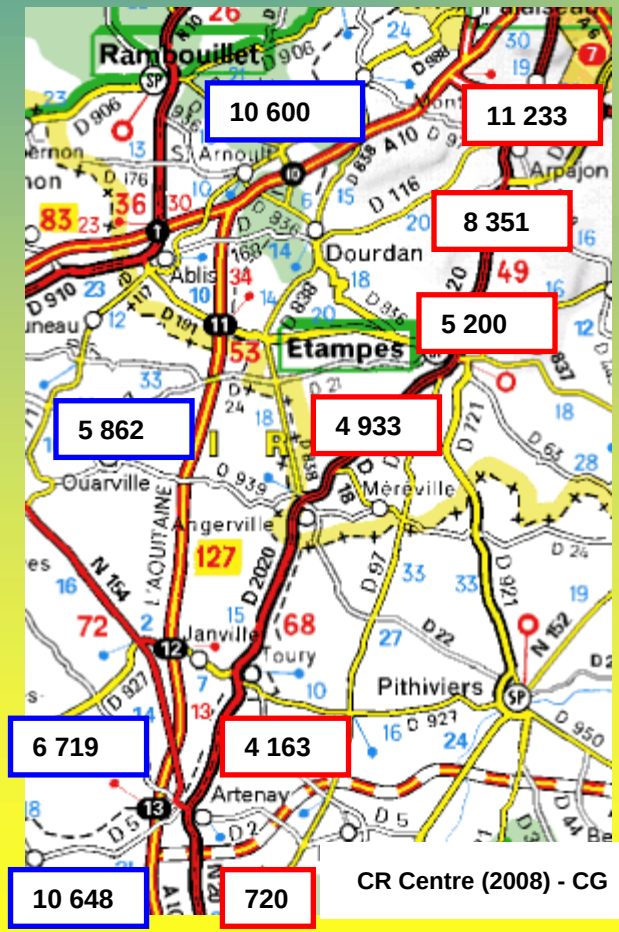
- En amont de l'Île de France, on observe une perte de charge sur l'A10
- Et une augmentation de charge sur la RN20

CR Centre (2008) - CG Yvelines (2009) - CG Essonne (2009)

GRATUITE A 10

L'exemple A10 - RN 20

Cette réalité est encore plus marquée en ce qui concerne les poids lourds

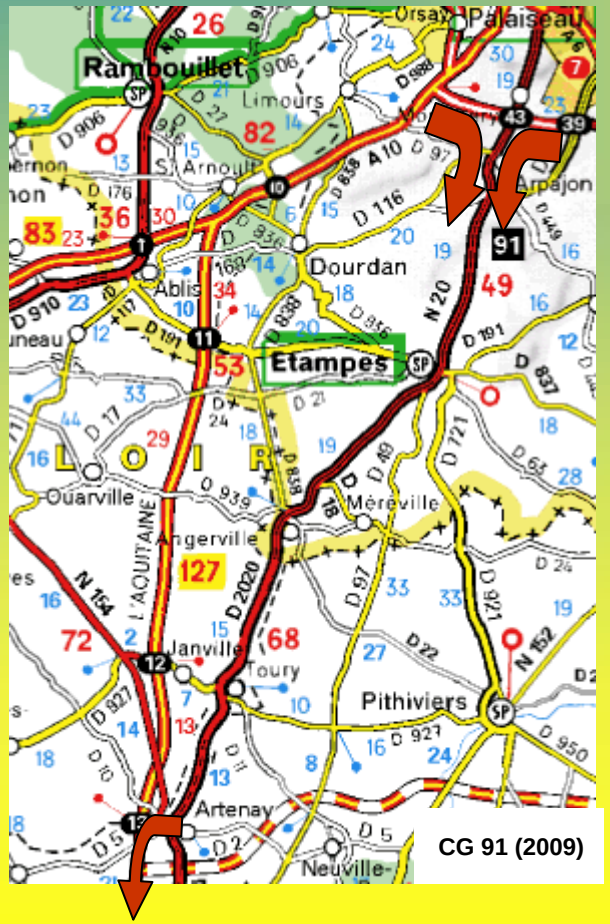


CR Centre (2008) - CG Yvelines (2009) - CG Essonne (2009)

- En Île-de-France, le trafic poids lourds sur la RN20 est supérieur au trafic poids lourds de l'A10
- Constat : de nombreux poids lourds délaissent l'A10 pour la RN20

GRATUITE A 10

L'exemple A10 - RN 20

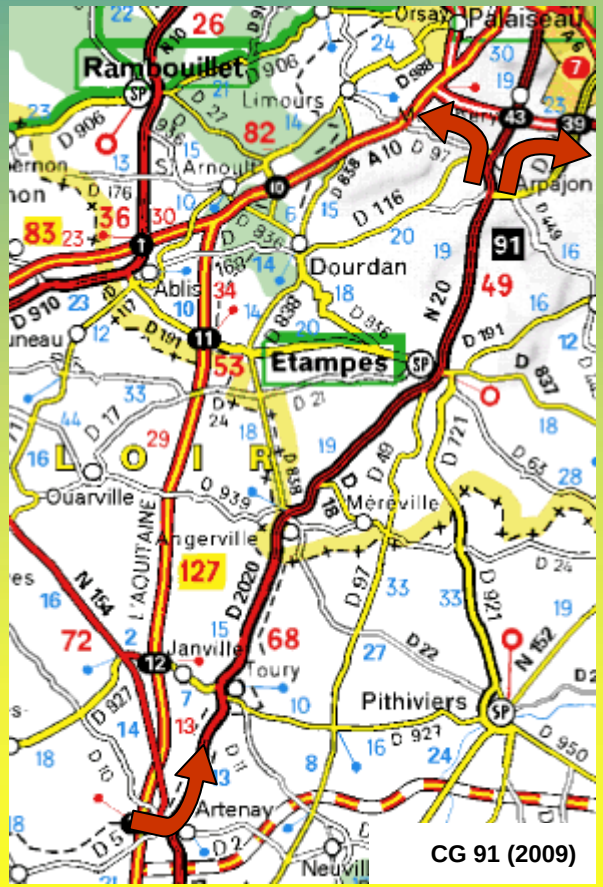


- **Dans le sens Nord-Sud d'où viennent ils ?**
  - **39,7% proviennent de la francilienne Est (RN104)**
  - **27% proviennent de la francilienne Ouest**

Au total, 67% des poids lourds arrivant par la RN20 à Artenay dans le sens Nord/Sud auraient pu (dû ?) emprunter l'A10 !

GRATUITE A 10

L'exemple A10 - RN 20

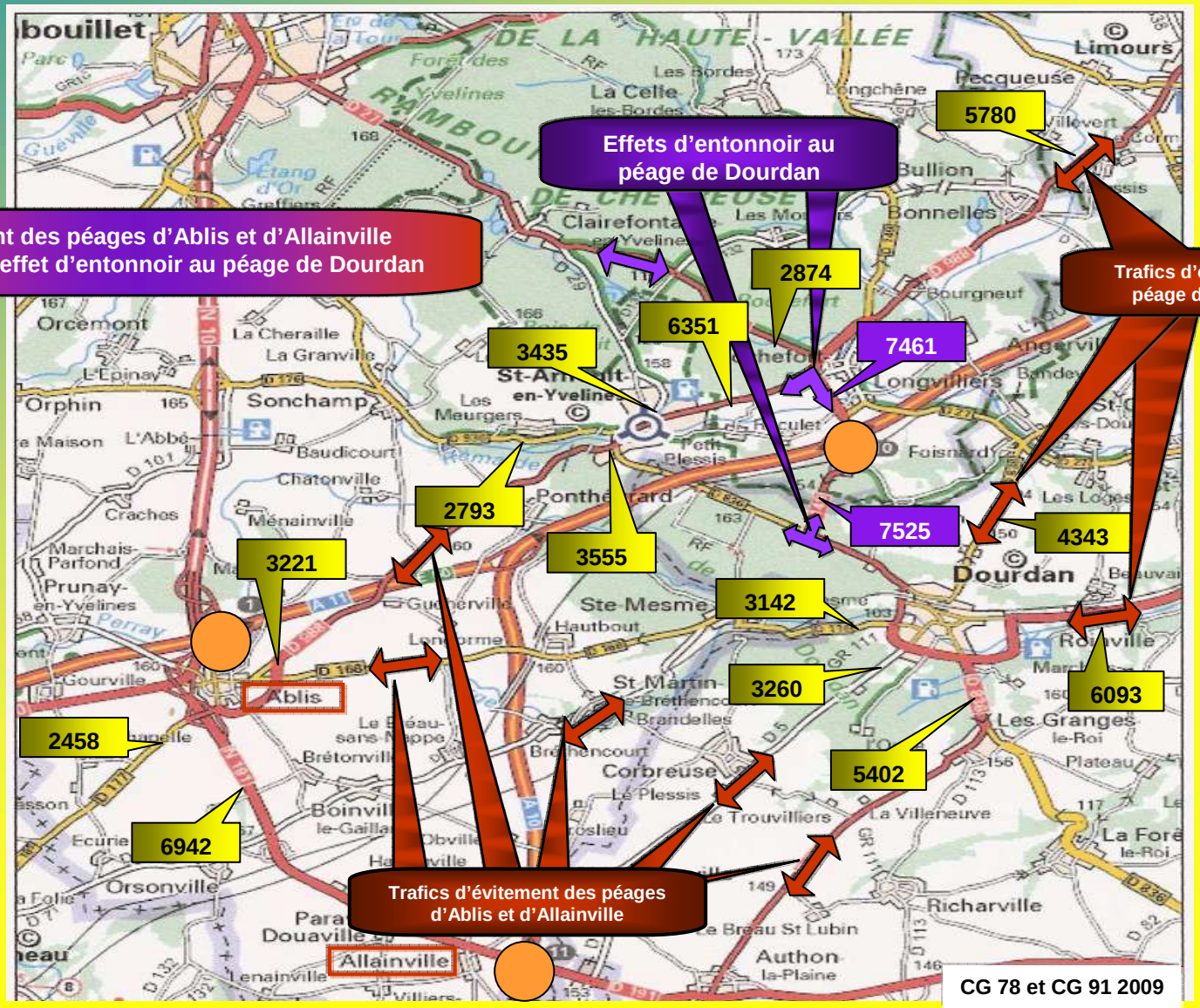


- **Dans le sens Sud-Nord ou vont-ils ?**
  - **44,6% reprennent l'A10 via la francilienne Ouest**
  - **35,1% prennent la Francilienne Est (RN104)**

Au total, dans le sens sud-Nord, 80% des poids lourds entrant sur la RN 20 à Artenay auraient pu (dû?) rester sur l'A10 !

Ce transfert de trafic provoqué par le péage n'est pas spécifique à la RN 20

L'exemple de la voirie locale autour des trois péages franciliens concernés



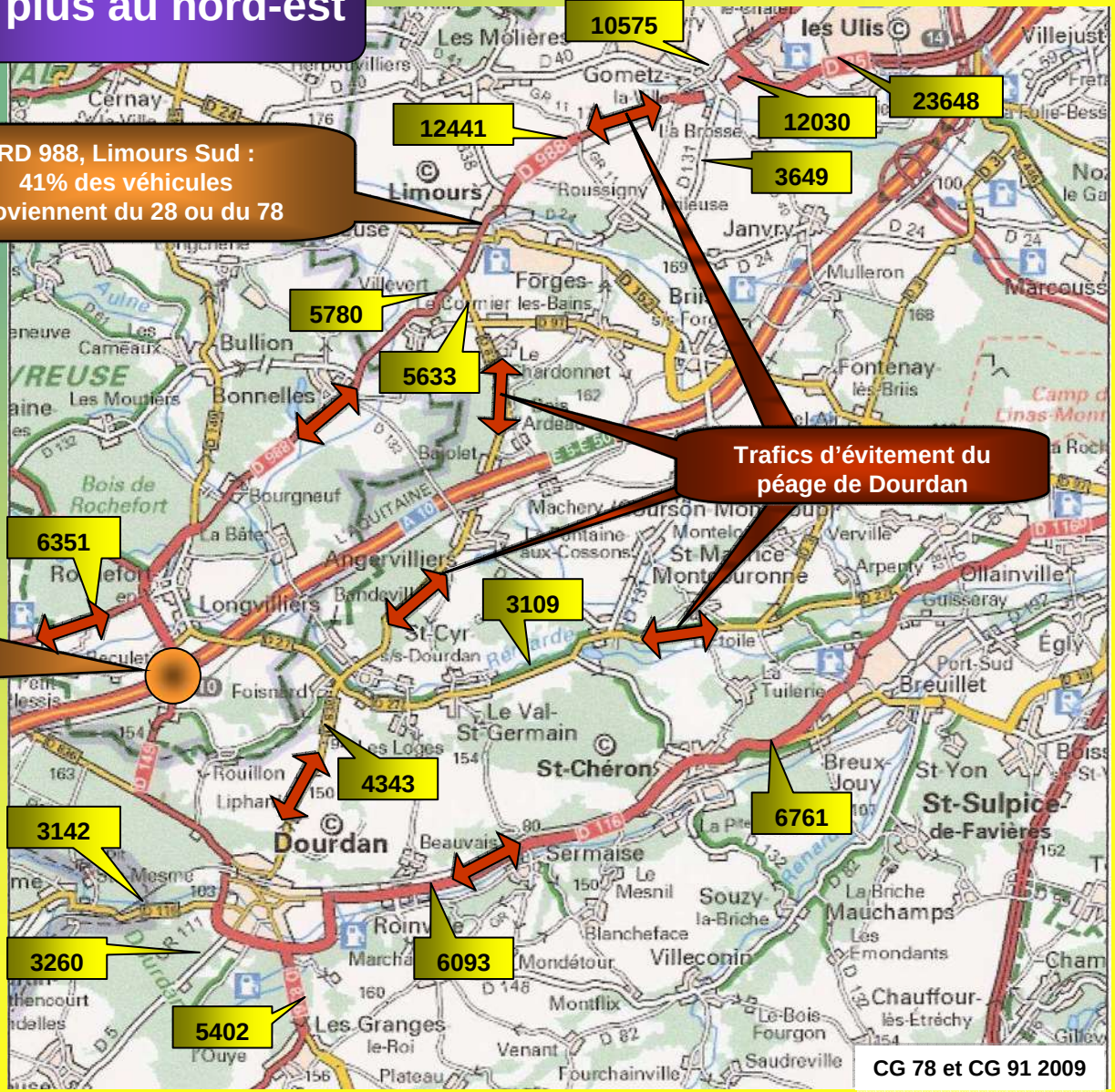
GRATUITE A 10

...et plus au nord-est

RD 988, Limours Sud :
41% des véhicules proviennent du 28 ou du 78

*** Péage de Dourdan :**
12 % des passages venaient de Limours,
6% des passages venaient de Forges

* Avant l'ouverture du tunnel de Gometz





Nos propositions techniques et financières répondent donc à deux exigences prioritaires :

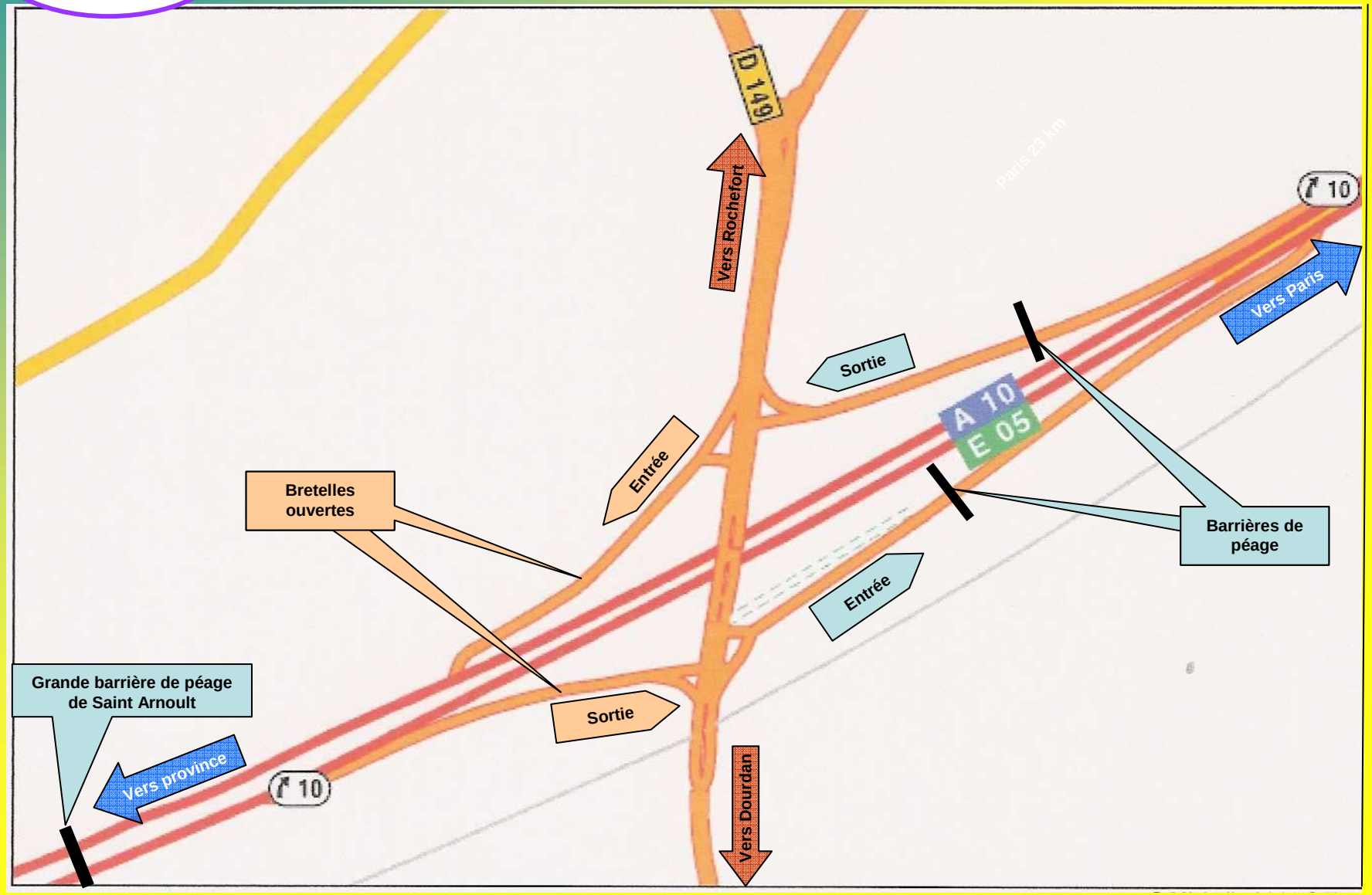
- ✓ **Diminuer sensiblement le trafic routier sur l'ensemble du réseau secondaire sud francilien**

- ✓ **Réduire les coûts et la durée des trajets domicile-travail**

Les tronçons franciliens A10 et A11



Echangeur N°10 de Dourdan



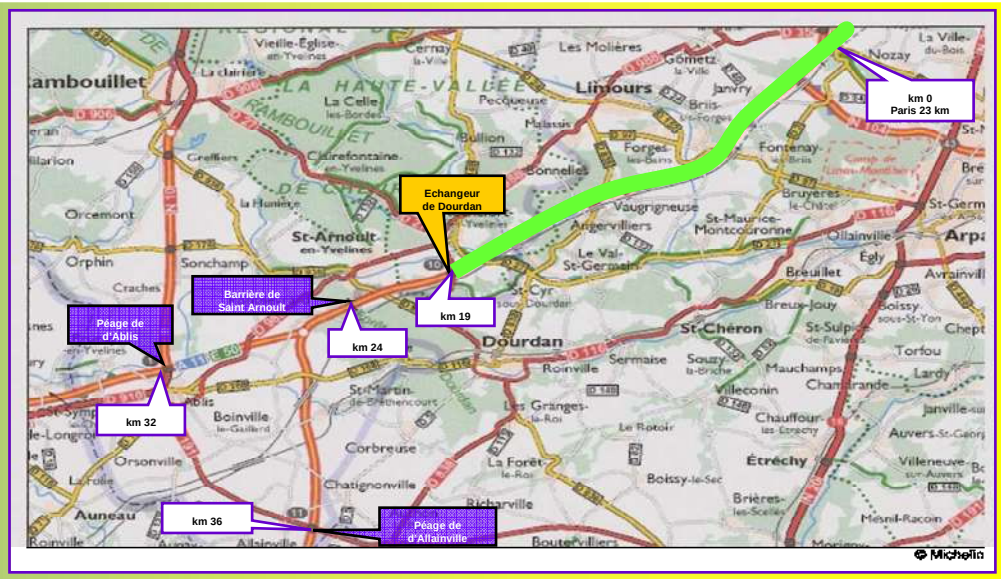


Nous formulons deux propositions

- ✓ **1 – La première pour un règlement durable**
- ✓ **2 – La seconde de court terme ou transitoire**

GRATUITE A 10

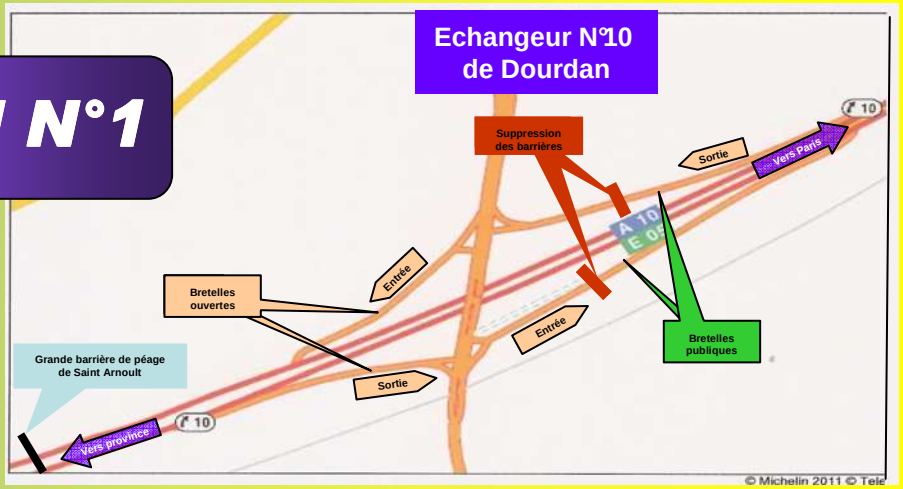
PROPOSITION N°1



- **Gratuité du tronçon la Folie Bessin-Dourdan pour tous les usagers (trafic local et national)**
- **Dans ce cas, ce tronçon revient à l'Etat**
- **Le contrat de concession devra faire l'objet d'un nouvel avenant**

PROPOSITION N°1

Modalités d'application à l'échangeur de Dourdan

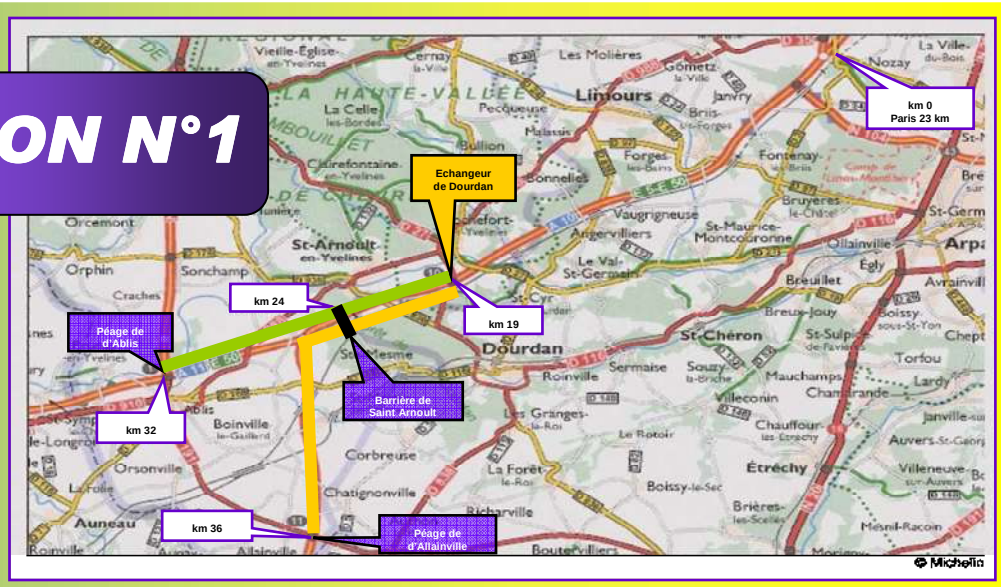


- ✓ **Les deux barrières de péage de Dourdan disparaissent, ces deux bretelles deviennent publiques, les deux autres restent ouvertes.**

GRATUITE A 10

PROPOSITION N°1

Modalités d'application aux péages d'Ablis et d'Allainville



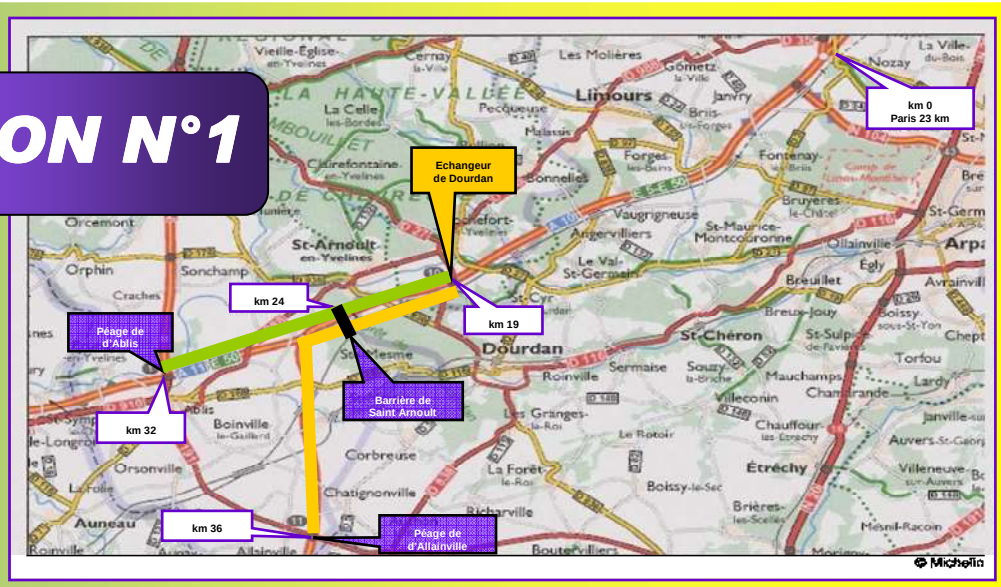
- ✓ **Les tronçons Dourdan-Ablis et Dourdan-Allainville restent concédés. Ils feraient l'objet de tarifs préférentiels**

- ✓ **Ces modalités sont indispensables pour éviter l'effet d'entonnoir au niveau de l'échangeur de Dourdan**

GRATUITE A 10

PROPOSITION N°1

Modalités d'application (classe 1)* aux péages d'Ablis et d'Allainville



- En appliquant pour ces trajets les conditions commerciales accordées actuellement aux abonnés du péage de Dourdan (soit 0.056€/km), le prix à payer serait pour :

  - ✓ Ablis-Dourdan (12.5 km) de : 0.7 €

    (prix abonné actuel Ablis-la Folie Bessin 3.3 €, abonné 2.4 €).

  - ✓ Allainville-Dourdan (16.5 km) de : 0.9 €

    (prix abonné actuel Allainville-la Folie Bessin 3.7 €, abonné 2.8 €)

Nous proposons de porter ces tarifs à 0.04€/km soit :

Ablis-Dourdan : ***0.5 €***

Allainville-Dourdan : ***0.7 €***

*** Des modalités appropriées devront être prises pour les PL**

PROPOSITION N°1

Préjudices financiers

- ✓ Tronçon Dourdan-la Folie Bessin : ***56.6M€***
- ✓ Usagers Dourdan-Ablis* : ***1 M€***
- ✓ Usagers Dourdan-Allainville* : ***1.1 M€***

Total du préjudice annuel : 58.7 M€ (en chiffre d'affaires)
14.1 M€ (en résultat net)

*** C'est une estimation. Malgré notre demande auprès du concessionnaire, il n'a pas été possible d'obtenir les chiffres réels.**

PROPOSITION N°1

Nouvelles ressources pour le concessionnaire

- Transfert de trafic poids lourds de la RN 20 vers l'A10 sur le tronçon concédé Artenay-Dourdan

Bonus financier annuel : ***notre estimation 19 M€***

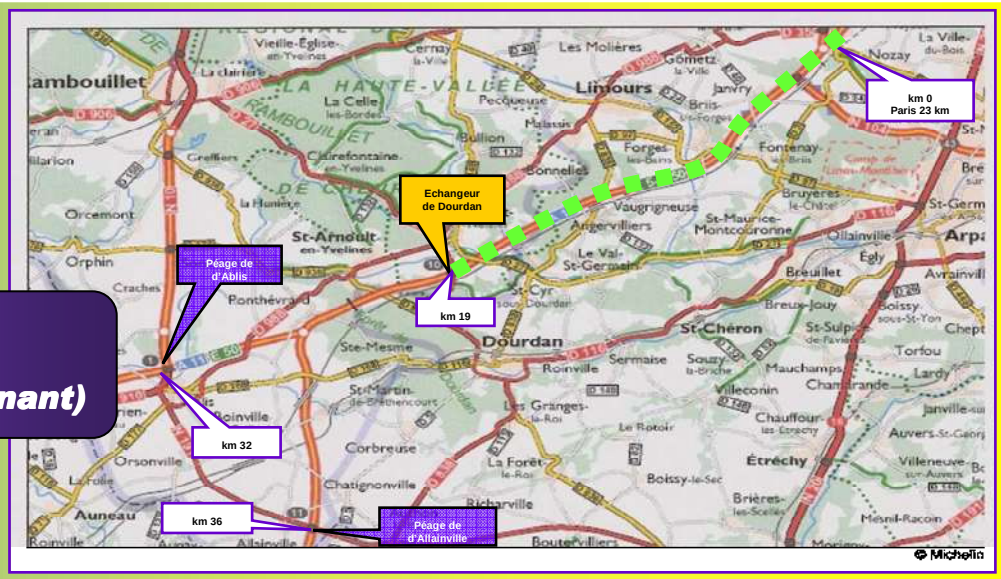
- 1 - En application du Grenelle de l'environnement, une « éco taxe » va être perçue sur les PL empruntant les RN 10 et RN 20 Cette disposition conduira à un transfert de trafic de celles-ci vers l'A10

- 2 - Il est raisonnable d'estimer que la suppression du péage entre Dourdan et la Folie Bessin entraînerait un transfert significatif de trafic PL et VL du réseau secondaire vers l'A10 en amont de l'Ile de France, donc des rentrées financières supplémentaires pour le concessionnaire qui s'additionneront à celles mentionnées ici

- 3 - L'étude destinations menée en 2009 par Cofiroute à la demande du Conseil général de l'Essonne sous estime les effets du péage sur la RN 20 et donc les ressources potentielles découlant d'un éventuel transfert de trafic vers l'A10

PROPOSITION N°2

(ou disposition transitoire applicable dés maintenant)

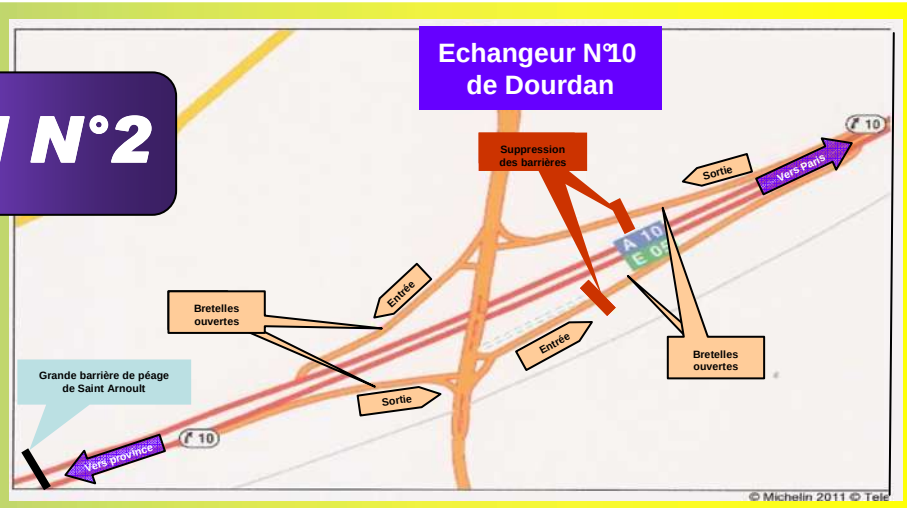


- Gratuité du tronçon la Folie Bessin-Dourdan pour tous les usagers entrants ou sortants à Dourdan (trafic local)*
- Les tronçons franciliens restent concédés
- Le contrat de concession ferait éventuellement l'objet d'un nouvel avenant

* **Cette disposition existe sur d'autres tronçons autoroutiers.**

PROPOSITION N°2

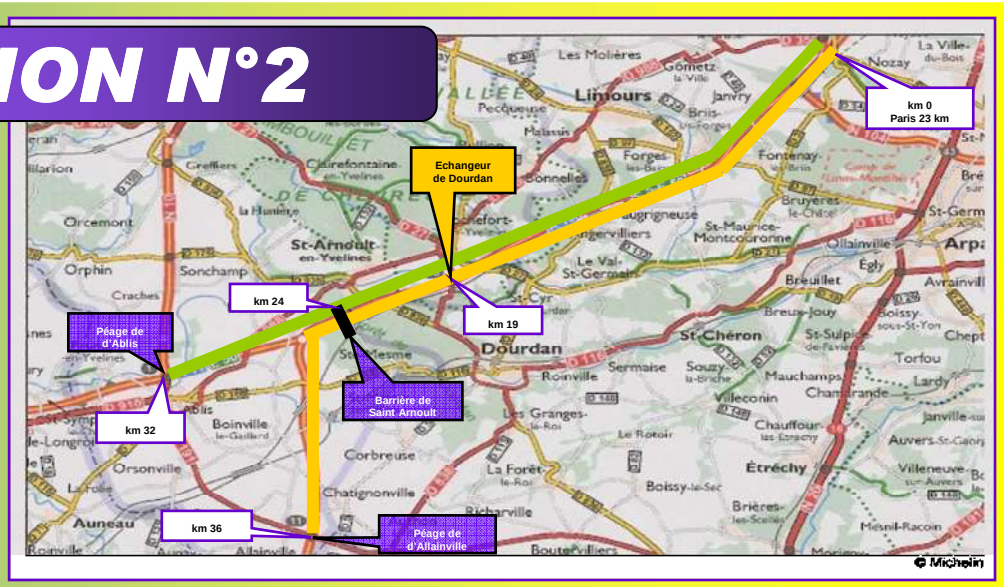
Modalités d'application à l'échangeur de Dourdan



- ✓ **Les deux barrières de péage de Dourdan disparaissent, les quatre bretelles sont ouvertes** (deux le sont depuis 40 ans au bénéfice exclusif du concessionnaire, les deux autres le seraient dorénavant au bénéfice des usagers de cet échangeur).

PROPOSITION N°2

Modalités d'application (classe 1)* aux péages d'Ablis et d'Allainville



- **Les modalités prévues dans la proposition N°1 doivent être maintenues pour éviter l'effet d'entonnoir au niveau de l'échangeur de Dourdan.**

- **Leur effet concernera alors les tronçons :**

Ablis - La Folie Bessin : ***0.5 €***
Allainville - La Folie Bessin : ***0.7 €***

*** Des modalités appropriées devront être prises pour les PL**

PROPOSITION N°2

Préjudices financiers

- ✓ Usagers Dourdan-la Folie Bessin : ***5.7 M€***
- ✓ Usagers la Folie Bessin-Ablis* : ***1 M€***
- ✓ Usagers la Folie Bessin-Allainville* : ***1.1 M€***

Total du préjudice annuel : 7.8 M€ **(en chiffre d'affaires)**

1.9 M€ **(en résultat net)**

*** C'est une estimation. Malgré notre demande auprès du concessionnaire, il n'a pas été possible d'obtenir les chiffres réels.**

PROPOSITION N°2

Nouvelles ressources pour le concessionnaire

- Mesures incitatives et effets de « l'éco taxe » sur le transfert trafic de la RN 20 vers l'A10 sur le tronçon Artenay-la Folie Bessin

  – Bonus financier annuel : ***Notre estimation : 24 M€***

Récapitulatif

	Proposition 1	Proposition 2
Statut du tronçon Dourdan-la Folie Bessin	domaine public	concédé
Statut du tronçon Dourdan-Ablis	concédé	concédé
Statut du tronçon Dourdan-Allainvile	concédé	concédé
Statut de l'échangeur de Dourdan	2 bretelles publiques 2 bretelles ouvertes	concédé avec 4 bretelles ouvertes
Tarif Dourdan-Ablis	0.5 € maxi	-
Tarif Dourdan-Allainville	0.7 € maxi	-
Tarif Ablis-la Folie Bessin	-	0.5 € maxi
Tarif Allainville-la Folie Bessin	-	0.7 € maxi
Préjudice financier	***58.7 M€***	***7.8 M€***
Ressources de transfert de trafic RN 20 - A10	***19 M€*** (Artenay-Dourdan)	***24 M€*** (Artenay- la Folie Bessin)
Bilan financier	***- 39.7 M€*** ***(- 9.5 M€ net)***	***+ 16.2 M€*** ***(+ 4 M€ net)***

Autres ressources financières mobilisables ou envisageables

✓ ***1*** **- La sur tarification des tronçons autoroutiers franciliens A10 et A11**

✓ ***2*** **- Le différentiel de profitabilité entre Cofiroute et les autres concessionnaires**

✓ ***3*** **– Les dispositions relatives au Grenelle de l'environnement**



La sur tarification des tronçons franciliens A10 et A11
Exemples et effets financiers
(tarifs 2011)

Province

(Sur des longueurs de tronçons comparables aux tronçons franciliens)

A10 : Chartres, sortie 3 – Brou, sortie 4 = 35 km : VL 2.8 € soit 0.08 €/km, PL 7.9 € soit 0.22 €/km
A10 : Poitiers-Sud, sortie 30 – St Maixent, sortie 31 = 32 km : VL 2.4 € soit 0.07 €/km, PL 7.2 € soit 0.22 €/km
A11 : Blois, sortie 11 – Meung, sortie 15 = 33 km : VL 2.9 € soit 0.08 €/km, PL 9.9 € soit 0.3 €/km
A11 : le Mans, sortie 9 – la Flèche-Sablé, sortie 10 = 39 km : VL 3.2 € Soit 0.08 €/km, PL 9.9 soit 0.25 €/km

Ile de France

(Sur les tronçons franciliens et les tronçons de périphérie francilienne)

A10 : Allainville, sortie 11 – la Folie Bessin = 36 km : VL 3.7 € soit 0.1 €/km, PL 11.4 € soit 0.31 €/km
A10 : Artenay, sortie 13 – la Folie Bessin = 77.5 km : VL 7.5 € soit 0.97 €/km, PL 23.8 € soit 0.31 €/km
A11 : Ablis, sortie 1 – la Folie Bessin = 32 km : VL 3.3 € soit 0.1 €/km, PL 9.9 € soit 0.31 €/km
A11 : Chartres, sortie 3 – la folie Bessin = 68 km : VL 6.5 € soit 0.96 €/km, PL 22.5 € soit 0.33 €/km

En moyenne, le tarif kilométrique francilien est donc 25% plus élevé qu'en province.

La sur tarification des tronçons franciliens dégage une plus value annuelle de 30 M€

GRATUITE A 10

Tableau comparatif des sociétés concessionnaires bénéficiant d'une délégation de service public

- Bilans 2010 -

Groupes	Chiffres d'affaires (M€)	Résultats Net (M€)	Ratio % Résultat net/CA	Concessions concernées
APRR	2241	419	18.7%	APRR - AREA ADELAC
SANEF*	1468	283	19.3%	SANEF - SAPN
ASF	3750	734	19.6%	ASF - ESCOTA
COFIROUTE	1292	312	24.1%	COFIROUTE ARCOUR DUPLEX A86

Moyenne de ces concessionnaires 19.2%

Le ratio résultat net/CA est très supérieur chez COFIROUTE.
Cela représente annuellement 64M€ de résultat net

* Le groupe SANEF refuse de divulguer son résultat net. Les chiffres le concernant doivent donc être appréciés avec réserve.

Les dispositions relatives au Grenelle de l'environnement

- **La taxe carbone va s'appliquer aux PL sur les RN 10 et RN 20 :**

rapport estimé de l'ordre de *16.5 M€*.

- **Dans le cadre du « Paquet vert », des avenants aux contrats de concessions ont été conclus avec les concessionnaires (notamment Cofiroute). Nos demandes peuvent être ajoutées aux dispositions prévues.**

Résumé de la proposition n°1

- ✓ Cette proposition ouvre la gratuité à l'ensemble du trafic entre Dourdan et la Folie Bessin.
  - ✓ Elle permettrait à l'Etat ou aux collectivités d'y implanter un TCSP.
  - ✓ **Plus onéreuse mais réaliste, cette proposition est la plus juste et la plus efficace, notamment pour capter le trafic en amont et à l'entrée de l'Ile de France.**

- ✓ Elle serait financée par :
  - ✓ le transfert de trafic de la RN 20 vers l'A10
  - ✓ la réduction des fabuleux privilèges accordés par l'Etat à Cofiroute
  - ✓ la taxe carbone perçue sur les RN 10 et 20.

Résumé de la proposition n°2

- ✓ Avec des bretelles ouvertes à l'échangeur de Dourdan, cette proposition ouvrirait la gratuité aux seuls usagers du tronçon Dourdan-la Folie Bessin et un accès favorable aux péages d'Ablis et Allainville.

- ✓ Peu coûteuse, elle représente à peine le tiers du chiffre d'affaire produit par le seul transfert de trafic de la RN 20 vers l'A10. Cette proposition dégagerait d'importants excédents financiers (qui pourraient, par exemple, être mobilisés pour aménager des protections phoniques sur l'A10).

- ✓ **Applicable à très court terme, cette proposition pourrait être une transition vers la mise en place de la proposition N°1.**

Pour terminer, examinons les arguments qui nous sont opposés par l'Etat et le concessionnaire



Sur le site de Mme KOSCIUSKO-MORIZET* on peut lire :

* Ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

« L'Etat dispose en fait de peu de marges de manœuvre car l'exploitation de l'A10 a été concédée à Cofiroute. Si le tronçon devait devenir gratuit, il devrait être gratuit pour tous et il faudrait alors dédommager la société des pertes de revenus que cela engendrerait. C'est une obligation juridique.

En revanche, il est possible de subventionner des abonnements à bas prix. En général ces tarifs réduits sont également subventionnés par les collectivités locales. L'agglomération d'Orléans propose ainsi une baisse de 80% du prix du péage sur son tronçon local de l'A10 pour les usagers réguliers.

Pour le moment, les conseils généraux de l'Essonne et des Yvelines n'ont pas souhaité participer à l'effort collectif. »

Des obligations juridiques s'opposeraient à une révision du contrat de concession ?

- ✓ Cet argument est surprenant et contradictoire avec une des nombreuses recommandations de la Cour de comptes qui stipule : *« L'État devrait, entre autres, se donner les moyens de pouvoir renégocier les conditions d'exécution des concessions de très longues durées pour faire bénéficier les usagers des circonstances qui leur seraient favorables ».* **La Cour ne mentionne pas l'existence de problèmes juridiques.**

- ✓ Rappelons qu'à la demande de l'Etat, le contrat de concession établi avec Cofiroute a déjà été révisé à 17 reprises.

- ✓ Rappelons aussi qu'un contrat de concession est une délégation de service public ce qui suppose :
  - qu'en toutes circonstances, l'Etat a les moyens de faire prévaloir l'intérêt public
  - que c'est lui qui fixe les règles du jeu, règles qui sont évolutives
  - qu'en contrepartie le concessionnaire bénéficie d'un contrat de très longue durée le mettant confortablement à l'abri des aléas de la concurrence.



Le principe d'égalité s'opposerait à la proposition N°2, c'est à dire à l'ouverture des quatre bretelles de l'échangeur de Dourdan ?

- **Curieux argument quand nous savons que ce qui caractérise la politique autoroutière française c'est, au contraire, son caractère très inégalitaire. Quelques exemples.**
  - Sur des autoroutes concédées, avec des bretelles ouvertes, des tronçons sont gratuits pour le trafic local : l'A13 (en Haute Normandie), l'A10 (à Tours)…
  - Plusieurs régions françaises bénéficient d'un réseau autoroutier gratuit : la Bretagne, l'A20 dans le Limousin et le Centre, l'A35 en Alsace…
  - Les disparités tarifaires entre concessionnaires ou sur un même réseau, sont trop nombreuses pour être énumérées.
  - En Ile de France, le principe d'égalité n'est pas appliqué. Sur l'A10 notamment, pour la même distance parcourue les tarifs peuvent varier de 1 à 5.

« Le péage acquitté par les usagers est la seule ressource dont disposent les sociétés d'autoroutes pour rembourser les emprunts et assurer l'exploitation et la maintenance de ces ouvrages » *

- ✓ Rappelons que le contrat de concession relatif au tronçon qui nous concerne aurait du s'achever en 2000.
- ✓ Qu'il a été renouvelé, à l'amiable, de gré à gré, pour 30 ans.
- ✓ Que depuis cette date, les tarifs pratiqués n'ont aucunement tenu compte de la fin des amortissements.
- ✓ Que les résultats financiers du concessionnaire témoignent de cette singularité.

*** Mme KOSCIUSKO-MORIZET en réponse à une question orale d'un sénateur de l'Essonne le 16-02-2011**



La seule solution résiderait dans un abondement des collectivités locales ?

- ✓ Sur le fond, il n'y a aucune raison pour que les collectivités pallient aux incohérences d'aménagement territorial de l'Etat.
- ✓ L'exemple d'Orléans (ou ceux de Tours et de Poitiers) cité par la Ministre nous apprend précisément que ce n'est pas une bonne solution.
- ✓ Nous estimons que les collectivités locales ont mieux à faire que de subventionner un concessionnaire qui n'a pas besoin de cet argent.
- ✓ Compte tenu du déficit de transports collectifs dans le sud francilien, leur effort doit porter prioritairement dans cette direction.
- ✓ Il doit aussi porter sur la requalification de certaines voies, comme la RN20 ou la RN10. La gratuité de l'A10 serait une juste – **et gratuite** - contribution de l'Etat à l'effort général.

L'état actuel des pourparlers

- ✓ Depuis la réunion de table ronde du 18 mai 2011, et jusqu'à début janvier 2012, le ministère était sourd à nos relances.
- ✓ Nous l'avons mis en garde contre des dispositions qui, par l'éco taxe, se limiteraient à transférer chez « les autres » les trafics et les nuisances inhérentes.
- ✓ Nous l'avons mis en garde sur des mesures qui conduiraient à faire supporter par les collectivités territoriales d'éventuelles modifications des accès à l'A10 et l'A11.
- ✓ Nous lui avons demandé de se prononcer sur nos propositions.

Les dernières annonces de Madame la ministre

- Le 5 décembre dernier elle a fait connaître une série de dispositions relatives au tronçon Dourdan-Massy. C'est pour nous exposer ces mesures et recueillir notre avis qu'elle nous a reçu le 12 janvier.

  - ✓ **Sur la partie non concédée - les Ulis-Massy - aménagement de la bande d'arrêt d'urgence pour les bus**
  - ✓ **50% de réduction pour les véhicules en covoiturage**
  - ✓ **Un passage gratuit sur deux au-delà de 25 passages par mois entre Dourdan et les Ulis**

- Ces dispositions sont périphériques par rapport au dossier

  ✓ **Elles ne sont pas négatives mais elles seront sans effet en regard des problèmes posés par le péage**
  ✓ **Elles ignorent les péages d'Ablis et d'Allainville.**

En conclusion

- La gratuité est un objectif réaliste qui peut être **autofinancé** par un rééquilibrage de la concession.
- Un abondement des collectivité locales, est ni nécessaire, ni souhaitable.
- La gratuité ne pose pas de réel problème financier, **l'obstacle** principal n'**est** pas juridique mais **politique** : l'Etat aura t-il la volonté de faire prévaloir **l'intérêt commun** et cessera t-il de se soumettre aux **intérêts particuliers** ? Telle est la question.
- Les victimes des relations **très installées** entre l'Etat et les concessionnaires sont :.
  - les usagers et les collectivités locales qui paient l'addition.
  - la sécurité routière, les économies locales et l'environnement qui en subissent les effets.





Tél : **06 07 29 85 35**
Site : http://a10gratuite.free.fr
Courriel : a10gratuite@free.fr