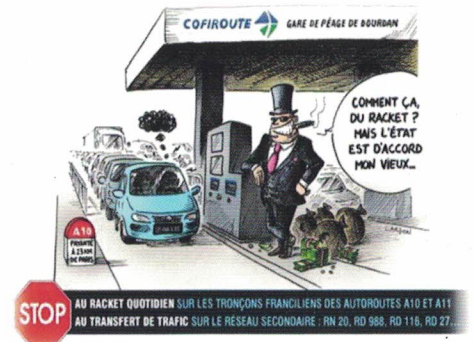




Association Loi 1901  
<http://a10gratuite.free.fr>



**30,9%**  
 C'est le rapport chiffre d'affaires/résultat net de Cofiroute en 2018

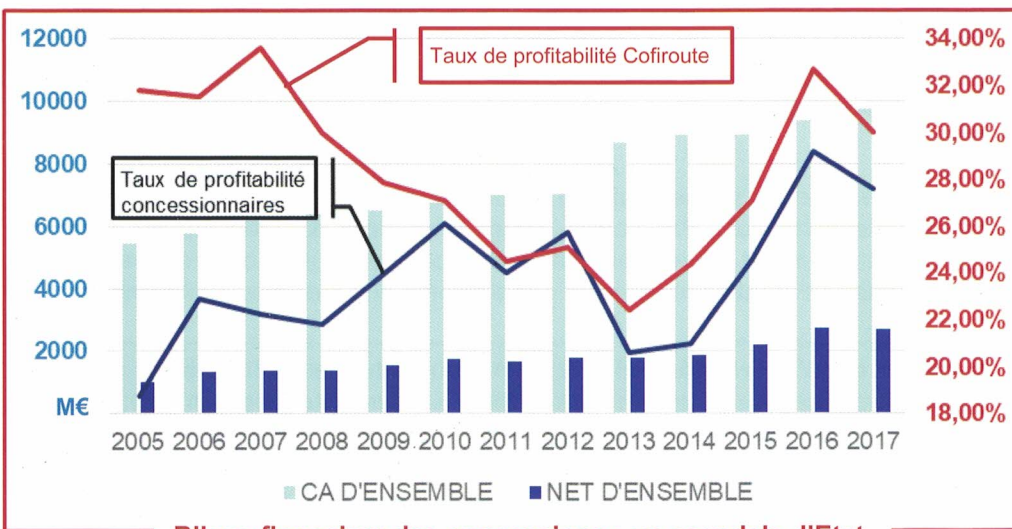
**Quand vous payez 10 € au péage vous versez 3,7 € de dividendes aux actionnaires**

**120%**  
 C'est, en 2018, la part du résultat net de Cofiroute dilapidée en dividendes aux actionnaires de Vinci

Les tarifs des autoroutes concédées ont augmenté de 1,9% le 1 février dernier. En monnaie sonnante et trébuchante, ce sont 200 millions d'euros supplémentaires qui seront perçus par les sociétés concessionnaires et autant de moins dans le budget des familles.

Pour faire passer la pilule, le gouvernement a imploré les concessionnaires à faire un geste. Certains usagers réguliers se verront proposer des tarifs spécifiques en fonction de leur nombre de passages. En raison des conditions restrictives d'accès, ces dispositions ne bénéficieront qu'à un nombre infime d'usagers.

Par exemple, elles ne concerneront pas les usagers du péage de Dourdan et de façon très marginale ceux des péages d'Ablis et d'Allainville.



La légère et très temporaire baisse de profitabilité de 2017 (-1,6%) provient du moratoire conjoncturel sur les tarifs qui sera très amplement compensé ces prochaines années comme l'ont montré les hausses le 1 février dernier et les résultats financiers 2018 des concessionnaires

**Bilans financiers des concessions : un scandale d'Etat**

**Loi d'orientation sur les mobilités : si vous aimez la marche à pied, la bicyclette, la patinette et le covoiturage vous serez comblés ...**

Avec de nombreux mois de retard, l'examen de la loi d'orientation pour les mobilités vient d'être adoptée peu glorieusement par le Sénat. Son adoption prochaine par l'Assemblée Nationale sera une simple formalité.

Le moins que l'on puisse dire c'est que l'ambition de répondre aux énormes retards pris dans ce domaine, notamment pour les déplacements du quotidien et pour corriger les inégalités territoriales, est restée dans les tiroirs.

Les autoroutes ont délibérément été tenues à l'écart du débat alors qu'elles occupent une place structurante dans les mobilités et que les sociétés concessionnaires gaspillent en dividendes les ressources considérables provenant des usagers, ressources qui manquent cruellement au financement des transports collectifs, à l'entretien des réseaux secondaires et aux transitions écologiques.

Les camions, dont le trafic ne cesse d'augmenter, continueront d'être exonérés de leur juste contribution au financement et à l'entretien des infrastructures de transports.

Pour combler le vide sidéral d'ambition de cette loi, le tout est encadré de discours compatissants à l'intention des laissés pour compte. Les pauvres !



## En quelques mots

Le mouvement qui a occupé l'actualité pendant tout l'hiver et le début de ce printemps provient d'une profonde exaspération sociale après des décennies de politiques tournant le dos tout à la fois aux attentes de la société et aux enjeux écologiques, politiques qui ont été accompagnées d'une avalanche de mesures répressives contre ceux qui n'ont que leur voiture pour se déplacer.

Ce mouvement aura permis de repousser la perspective imminente, prévue dans la loi d'orientation des mobilités, de privatisation des grandes nationales essentielles à nos déplacements quotidiens. Il aura permis que soit enfin mentionnée la question des trajets domicile travail sur les autoroutes concédées.

Dans notre bras de fer avec l'Etat les réponses sont toujours les mêmes, celles d'une apparente impuissance politique qui n'est en fait que l'habillage d'une grande connivence entre les pouvoirs publics et les concessionnaires.

Le point d'orgue de ce duo de connivence et d'impuissance apparait dans la réponse du gouvernement à l'interpellation d'un parlementaire de l'Essonne : « *la privatisation des autoroutes en 2005 ne nous laisse plus aucune marge de manœuvre pour renégocier ces contrats avec ces sociétés* ». Et alors, après le constat, que faites-vous M. le ministre ? N'est ce pas pour apporter des réponses que vous dirigez ce ministère ?

Partant de cet aveu confirmant l'obsolescence du système autoroutier actuel, il convient donc de changer de modèle en redonnant la main à l'intérêt général. C'est pourquoi nous avons appelé les présidents des groupes et les parlementaires de nos territoires à faire des propositions dans ce sens .

A l'initiative de parlementaires de l'Essonne plusieurs demandes de commissions d'enquêtes parlementaires sont en cours de procédure,

Le 7 mars, le Sénat a débattu d'une proposition de nationalisation des sociétés d'autoroutes. Malheureusement, cette proposition n'a pas été adoptée, sans que la moindre proposition alternative ne soit formulée par ses opposants. L'adoption par le Sénat de la loi d'orientation sur les mobilités est très loin d'être à la hauteur des besoins de nos territoires, d'autant que l'amendement déposé par huit sénatrices et sénateurs de l'Essonne et des Yvelines demandant la suppression du péage n'a même pas été examiné.

La ville nouvelle qui envahit le plateau de Saclay ne souffre d'aucun retard, sans être accompagnée de la moindre amélioration de sa desserte sud. Par contre, l'agrandissement du modeste parc de Longvilliers aura attendu plus de 4 ans avant d'être réaménagé. Ce contraste illustre concrètement le divorce entre les discours et les actes de l'Etat et de la région sur la priorité aux mobilités quotidiennes.

**Comme nous, vous considérez que l'intérêt général doit primer sur celui des actionnaires des grands groupes qui, avec la complicité de l'Etat, ont mis la main sur les autoroutes et sont en train de la mettre sur les autres infrastructures de transports. Il en dépend de nos conditions de vie quotidienne et du bien être de nos territoires.**

**Alors, faites-vous entendre en rejoignant notre combat**



---

## Agissons ensemble

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**