



Communiqué de presse

Vendredi 10 avril 2015

Concessions autoroutières : un plan qui cache des revenus « poids lourd »

Le gouvernement vient de confirmer la mise en oeuvre d'un plan d'investissement autoroutier de 3,2 milliards, en le justifiant par la création d'emplois dans le BTP. Encore une fois l'emploi a bon dos car ce plan « autoroutier » se traduira surtout par des revenus nouveaux substantiels pour les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA). Il s'agit d'un encouragement à l'utilisation du transport routier en contradiction avec les actions que la France veut mener sur le climat.

Le plan autoroutier : des travaux qui nous coûteront cher et pour longtemps

Ces travaux, validés par la commission européenne, prévoient des augmentations de capacité du réseau existant et la prolongation de certains tronçons. En cette période de difficultés financières, l'Etat ne peut pas assurer ce financement et doit donc pouvoir compter sur les sociétés concessionnaires autoroutières. Elles devraient donc assurer le financement de ces travaux en échange d'une prolongation de la durée de la concession, variant de deux ans à trois ans et demie. Ceci se traduit donc par des recettes supplémentaires non négligeables pouvant approcher les 15 milliards avec des taux de rentabilité annuels de l'ordre de 8%. Nous comprenons maintenant pourquoi les SCA sont disposées à assurer ce financement.

Le transport individuel favorisé au détriment du transport collectif

Les contrats de concession comportent une clause permettant de réviser annuellement le coût des péages. Au 1^{er} février 2015, une hausse de 0.57% aurait dû s'appliquer sur la base de cette clause. La ministre de l'Environnement s'est opposée à cette augmentation et le Premier ministre vient de confirmer ce report de hausse. Il est dommage que le gouvernement n'ait pas la même réaction sur les hausses de tarif du transport ferroviaire (2,6% en 2015). La situation des transports collectifs est tout autre. En 2014, le gouvernement avait augmenté de 3 points le taux de TVA applicable aux transports collectifs. En passant de 7 à 10%, cette taxe a augmenté de 43%. Professionnels et usagers ont dénoncé cette réalité en contradiction avec les discours. Le gouvernement a préféré faire payer les usagers des transports les moins polluants et favorise encore l'usage individuel de la bagnole.

Des travaux de « modernisation » qui cachent la politique du tout routier

Si les travaux de mise en sécurité de certains tronçons du réseau autoroutier apparaissent comme nécessaires, ces travaux constituent un leurre. En réalité, les travaux réalisés par les SCA seront des travaux pour augmenter le réseau autoroutier par des prolongations des autoroutes existantes. Nous déplorons que l'Etat ne fasse pas les mêmes efforts pour la maintenance et la modernisation des autres réseaux, qu'il s'agisse du réseau ferroviaire, du réseau fluvial ou du réseau routier pour le réseau non concédé. Ces travaux seraient assurément source de créations d'emplois.

Selon Denez L'Hostis, président de FNE: *« Nous sommes particulièrement stupéfaits de constater que le gouvernement persiste à augmenter les capacités du réseau autoroutier en faisant des cadeaux royaux aux sociétés concessionnaires d'autoroutes alors que par exemple l'entretien et la modernisation du réseau ferroviaire de proximité ne bénéficie pas des mêmes égards. La France continue à privilégier le mode de transports terrestre le plus polluant et climaticide ! ».*

Autoroutes : l'accord avec l'Etat ne créera pas d'emplois

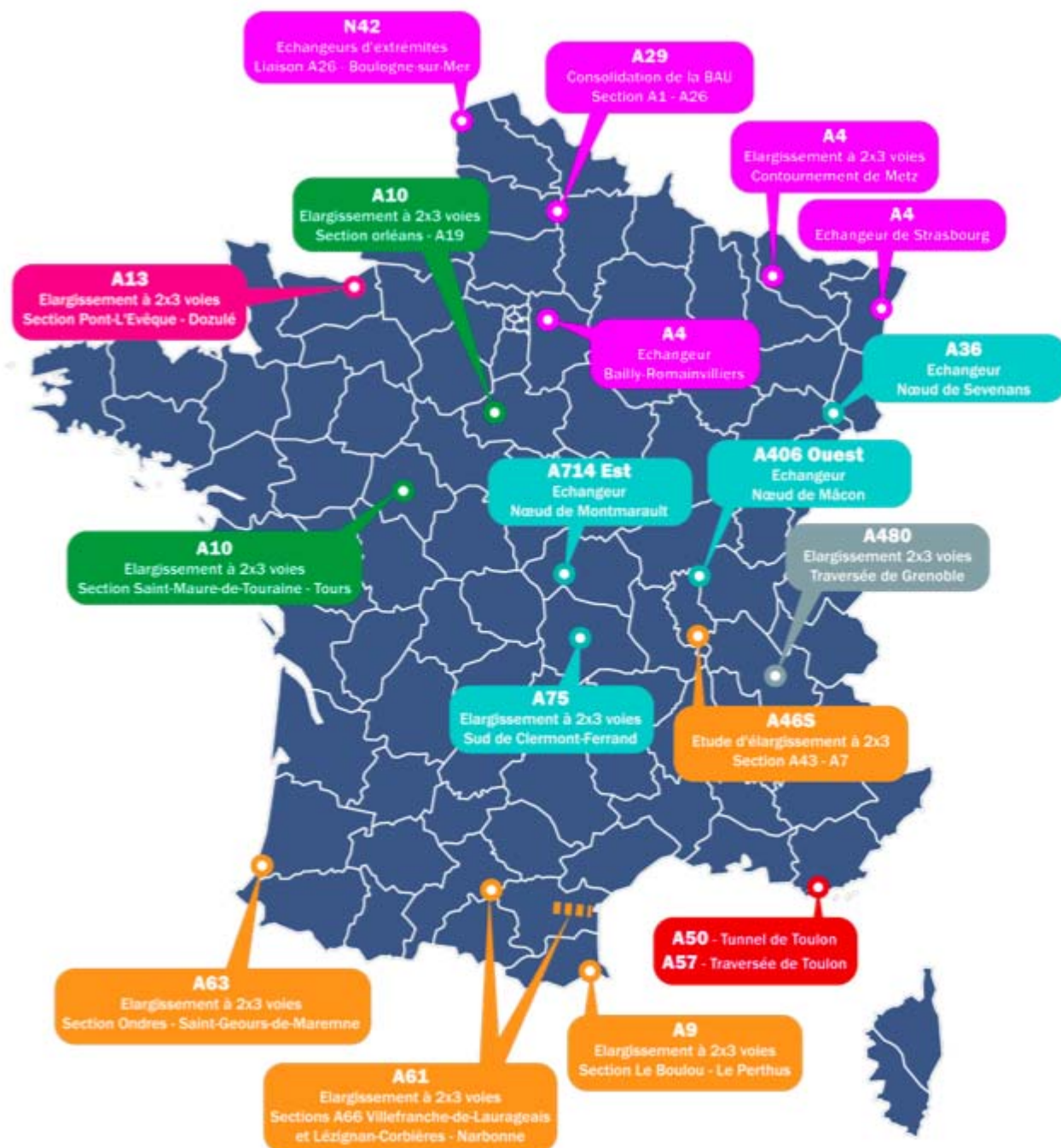
MEDIAPART - 17 avril 2015 | Par [Mathilde Goanec](#)

L'État, Vinci, Eiffage et Sanef-Abertis sont parvenus à un accord: 3 milliards arrachés aux sociétés autoroutières pour un plan de relance des travaux sur le réseau et la promesse de créer des milliers d'emplois. En fait de création de postes, il s'agit surtout d'arrêter l'hémorragie.

Quand la courbe du chômage est si mauvaise, et que l'on joue sa réélection dessus, tous les coups sont permis. Quitte à s'arranger avec la réalité, les mots, les chiffres. La semaine dernière, le gouvernement est enfin arrivé à un accord qualifié de « [gagnant-gagnant](#) » avec les sociétés concessionnaires des autoroutes françaises, Eiffage, Sanef-Abertis et Vinci. Après plusieurs mois de négociations, les ministères de l'écologie et de l'économie ont effectivement obtenu un lissage de la hausse des tarifs sur huit ans, en échange d'un prolongement de deux à trois ans des contrats de concession mais surtout de 3,2 milliards d'euros pour financer de grands travaux. Des milliards qui vont « *contribuer à la relance de l'activité économique et permettre la création d'emplois dans le secteur des travaux publics* ». Il s'agirait même de « *10 000 emplois* » générés, [selon Matignon](#). Une aubaine. Sauf que c'est faux.

Selon la Fédération nationale des travaux publics (FNTP), directement concernée, il ne s'agit pas de créer des emplois, mais d'en préserver, ce qui n'est pas tout à fait la même chose. « *La conjoncture est difficile, on a perdu 8 000 emplois en 2014. Cet accord va nous permettre d'en sauver 12 à 15 000*, assure le responsable de communication de la fédération. *Mais dire qu'on va en créer, c'est une erreur, c'est certain.* » La vingtaine de chantiers prévus sont répartis un peu partout en France, et devront débiter à la fin de l'année. « *Au moins un département sur cinq sera concerné par un chantier d'envergure* », assure un autre document de la FNTP, qui espère compenser ainsi la diminution des projets due à la baisse de dotations des collectivités territoriales et du flou qui entoure leurs nouvelles attributions. Par ailleurs, les sociétés concessionnaires elles-mêmes devraient profiter de cette relance, puisque Vinci et Eiffage sont deux acteurs de poids des travaux publics. Une disposition de l'accord devrait cependant réserver 55 % des appels d'offres à des PME.

Cette annonce en fanfare a donc fait grincer des dents, d'autant plus que le domaine des autoroutes subit, depuis sa privatisation, une érosion continue de ses effectifs, largement passée sous silence. « *C'est dilué mais massif* », affirme un ancien cadre haut placé, qui a suivi l'évolution du secteur depuis la vente du réseau autoroutier. La branche employait, avant 2006 et la cession de la plus grosse partie des autoroutes au privé, 20 000 personnes. Huit ans plus tard, ils ne sont plus que 13 000.



Carte des travaux autoroutiers à venir, à la suite de l'accord entre les sociétés autoroutières et l'Etat. © DR

Jean-Philippe Catanzaro, coordinateur autoroutes de la fédération des transports de la CFTC, a fait partie de toutes les négociations sur l'emploi depuis la privatisation. Il était lui-même employé jusqu'à récemment par Escota, filiale de Vinci, qui gère 500 km d'autoroutes dans le sud de la France. « Dès le départ, chez Vinci, l'objectif était clair, il fallait dégraisser le mammoth, selon les dirigeants. Et c'est vrai qu'avec les 35 heures, on était clairement en sureffectifs. Syndicalement, on était tous d'accord pour accompagner le processus, avec le meilleur cadre possible pour les salariés. La plupart, agents de cabine depuis 30 ans en trois-huit, étaient souvent bien contents de partir avec un bon chèque. » La division en trois entreprises concessionnaires, abritant plusieurs filiales, pour des emplois éparpillés sur tout le territoire, expliquerait aussi la faible mobilisation face à cette hémorragie.

Les premières années sont donc passées sans cris ni fureur, grâce à cette alliance syndicale et patronale. Le dispositif CATS de cessation d'activité avant d'avoir atteint l'âge de la retraite, aidé en partie par l'État, a permis de se séparer d'une grosse partie de la masse salariale. Les usagers des autoroutes ont pu s'en rendre compte. Dans les cabines des péages gérés par Vinci notamment, il n'y a plus personne et le réseau est désormais largement automatisé. Rien que pour Escota, entre 2007 et 2013, 43 % de l'effectif est parti en fumée.

Puis les directeurs ont changé, les PDG aussi, et tout s'est accéléré. *« Aujourd'hui, ceux qui partent n'ont pas le choix. Ils peuvent rester, mais cela ne va pas être agréable de continuer à travailler dans les entreprises... »* Jean-Philippe Catanzaro assure que le personnel n'a plus *« aucune visibilité sur son avenir »*, et que les *« gens ont peur »*. Licenciements et ruptures conventionnelles sont désormais largement privilégiés. Les différentes réorganisations internes ont accentué la polyvalence et la reconversion vers des postes plus qualifiés, mais aussi les risques psychosociaux, comme le montrent plusieurs expertises commandées par les comités d'entreprise : détresse psychologique, dépression, voire burn out, la réduction des postes passe de plus en plus mal, après des années de *statu quo*.

La réduction de l'emploi participe à la hausse des bénéfices

Si le personnel de péage a été fortement touché par l'automatisation, il s'agit aujourd'hui de couper dans la partie « structure », l'administratif en langage autoroute, et la « viabilité », tous ceux qui s'occupent du nettoyage, des espaces verts mais également de la veille et de la sécurité sur les voies. Dans un rapport comptable interne de Vinci sur l'une de ses filiales, l'objectif est clairement énoncé : en 2014, la rentabilité brute d'exploitation atteint son plus haut niveau historique, un record qui s'explique par une forte diminution des charges de personnel. Le géant du bâtiment, à lui seul, aurait contribué à réduire de moitié les personnels travaillant dans la branche autoroute. *« Ce n'est pas le gros plan social qui va faire scandale, ça ne se voit pas, complète notre source, un ancien cadre. D'ailleurs, jusque récemment, ça ne posait pas trop de problème. On ne va pas se mentir, supprimer de l'emploi, ça permet de gagner de l'argent, mais il y a des limites à la recherche de la rentabilité. Là, on touche à l'os. »*

Cette baisse considérable sur le front de l'emploi intervient alors même que les trois groupes se partageant le réseau français accumulent les bénéfices, tirés notamment de la manne autoroutière : en 2014, Vinci a engrangé près de 2 milliards de bénéfices, Sanef-Abertis 655 millions d'euros (6,2 % de plus que l'année précédente) et Eiffage, de son côté, a annoncé un bénéfice net de 275 millions d'euros pour 2014, en hausse de 7 % sur un an.

Par ailleurs, ces sociétés bénéficient aussi du CICE (crédit d'impôt compétitivité et emploi). En mars 2014, [le Journal du Net établissait que Vinci faisait bien partie des entreprises tricolores](#) pouvant appliquer cet avantage fiscal, destiné initialement à « alléger le coût du travail » pour favoriser les embauches. Le journal [Les Échos](#), lors de la mise en place de la mesure, [avait estimé que les groupes Vinci et Eiffage pouvaient, tous deux, bénéficier d'une enveloppe de plusieurs dizaines de millions d'euros](#), sans que l'on puisse obtenir davantage de précisions sur les montants exacts. Dans le domaine autoroutier, cet argent aurait été affecté à la recherche, l'investissement sur la transition énergétique ou encore l'amélioration du service client. Effet pervers, la modernisation des gares de péage a ainsi accéléré l'automatisation et donc la baisse du nombre d'agents en poste. Par ailleurs, selon les syndicats, les entreprises n'auraient pas non plus joué le jeu de la revitalisation des bassins d'emploi abandonnés. Alors

qu'il s'agit le plus souvent des zones autour des péages, isolées, rurales, donc peu pourvoyeuses en embauches.

Qu'a donc obtenu l'État en compensation de ce tour de passe-passe ? En plus du financement du plan de relance autoroutier à 3,2 milliards, les sociétés autoroutières se sont engagées à abonder à hauteur de 300 millions sur les trois prochaines années à l'Agence de financement des infrastructures de France, chargée de coordonner le financement des grands projets d'infrastructures (à sec depuis l'échec de l'écotaxe). Elles devront également apporter 200 millions d'euros à un fonds d'investissement dans les infrastructures géré par la Caisse des dépôts. En échange de cette manne financière, silence radio concernant la demande répétée de l'intersyndicale sur l'intégration d'un volet social dans les contrats qui seront passés entre l'État et les sociétés concessionnaires. Le cabinet de Ségolène Royal n'aurait même pas accusé réception. « *L'État n'a pas vendu assez cher son réseau, car il avait, à l'époque, besoin d'argent frais rapidement. Le vice originel est là,* poursuit le cadre interrogé par Mediapart. *Car désormais, les deux parties sont dépendantes l'une de l'autre. Au vu des sommes que le gouvernement retire des concessions, il ne peut pas se permettre de mettre à mal les sociétés qui en sont propriétaires.* » Quitte à se priver de tout moyen de pression sur l'emploi.

Autoroute A831 entre Charente-Maritime et Vendée : Valls relance le projet

Publié le 01/03/2015 à 17h18 , modifié le 02/03/2015 à 07h39 par [Sudouest.fr avec AFP](#)

Manuel Valls annonce le lancement d'un nouvel appel à candidatures d'entreprises sur le projet d'autoroute A831, entre Fontenay-le-Comte et Rochefort, auquel s'oppose Ségolène Royal

En juillet 2014, la ministre de l'Ecologie, Ségolène Royal, s'était opposée au projet de l'A831, et avait refusé de lancer le dossier de consultation des entreprises©
"SO"

Des élus de toutes tendances de Vendée, Charente-Maritime et des Pays-de-Loire demandaient depuis quelques semaines la reprise de la consultation des entreprises au sujet [du projet d'autoroute A831 entre Vendée et Charente-Maritime](#). Une A-831 qu'ils estiment "essentielle à la vitalité de (leurs) territoires durement touchés par la crise".

C'est désormais chose faite puisque le Premier ministre, Manuel Valls, vient d'annoncer le lancement d'un nouvel appel à candidatures d'entreprises sur ce projet, [c'est ce que confirme un courrier publié sur le site du député \(PS\) de Vendée Hugues Fourage](#).

Vers une prolongation de la déclaration d'utilité publique

Dans cette lettre ([lire en intégralité ici](#)) adressée au député, le Premier ministre affirme avoir "**donné les instructions afin (...) qu'un nouvel appel à candidatures soit lancé auprès des entreprises**". "Cette procédure, ajoute-t-il, permettra d'engager la consultation des entreprises et ainsi de connaître le coût de cette opération."

Le Premier ministre indique en outre qu'il soumettra "prochainement" au Conseil d'Etat **un décret visant à la prorogation de la déclaration d'utilité publique (DUP) du projet d'autoroute**, qui doit venir à échéance le 12 juillet, pour permettre cette consultation des entreprises.

Ségolène Royal n'en veut pas

En juillet 2014, [la ministre de l'Ecologie, Ségolène Royal, s'était opposée au projet de l'A831](#), et avait refusé de lancer le dossier de consultation des entreprises sur cette autoroute d'une soixantaine de kilomètres.

La ministre **avait mis en avant des motifs liés aux difficultés de financement du projet** et à la protection de l'environnement, arguant notamment des "**conséquences de la traversée (par l'A831) du Marais poitevin**", parc naturel régional. Elle soulignait en particulier la nécessité de réaliser des "études d'incidence loi sur l'eau et espèces protégées".

Les collectivités locales sollicitées pour le financement

Dans son courrier, Manuel Valls conditionne la reprise de la consultation des entreprises au fait que soient "préalablement portées à la connaissance du public les modifications apportées depuis la DUP **afin d'améliorer son insertion environnementale**". Il rappelle également que le besoin de financement - estimé à 900 millions d'euros - "devra être assuré par les collectivités locales".

Enfin, il indique qu'en parallèle de cette consultation seront effectués "l'étude et le chiffrage du projet alternatif **consistant dans le réaménagement des voies départementales traversant le Marais poitevin**". "Les conditions seront ainsi réunies pour prendre la décision de réaliser ou non l'A831 sur la base d'une comparaison des deux solutions", souligne-t-il.