

Tunisie : pourquoi les islamistes sortent vainqueurs

Marianne

www.marianne2.fr

2,5 €

N°758 Du 29 octobre au 4 novembre 2011



RACHIDA DATI,
la grenade dégoupillée
de la droite



LE SCANDALE DES AUTOROUTES

Comment ils volent
des milliards à la France

CRISE
Non, Merkel
et Sarkozy
n'ont
rien réglé !



L'invraisemblable
Enquête sur
le Berlusconi
à la française
DSK

L12811-758-F: 2,50 €





Le scandale d

Comment ils volent des milliards à la France

Depuis la privatisation du réseau en 2005, des milliards filent dans les poches de concessionnaires privés. Une manne qui enfle à rythme constant, mais dont ni l'Etat, qui en aurait bien besoin, ni les usagers ne profitent.

PAR JEAN-CLAUDE JAILLETTE ET EMMANUEL LÉVY



es autoroutes

C'est une exception française. L'une de ces exceptions dont on n'a malheureusement pas envie de se vanter. Notre réseau autoroutier, le deuxième en Europe avec ses 9 000 km – derrière l'Allemagne qui en possède près de 13 000 –, rapporte des fortunes. Mais, alors que l'Allemagne n'en retire que 4,5 milliards d'euros hors taxes (chiffres 2010), les autoroutes françaises génèrent 8,11 milliards d'euros par an. Le hic ? Depuis la privatisation du réseau en 2005, ce grassouillet pactole financé en partie par les impôts des citoyens, cette cagnotte qui enfle au rythme de 3 % chaque année, file dans la poche des concessionnaires. « Vous allez encore nous accuser de faire trop de bénéfices. Ce n'est pas nous qui avons décidé de la privatisation des autoroutes. Des enchères ont

eu lieu. Et un prix a émergé ! » A l'Association des sociétés françaises d'autoroutes et d'ouvrages à péage (Asfa), le discours est rodé. Dans cet antre du lobby des sociétés d'autoroutes concédées aux géants du BTP, Vinci (ASF, Cofiroute, Escota, Vinci), Eiffage (APRR) et l'espagnol Albertis (Sanef), on se sait mal-aimé. Et l'on voudrait bien pouvoir se défausser sur les politiques qui ont pris la décision de vendre les bijoux de famille. Sur Dominique de Villepin en particulier qui, en 2005, parachevait la privatisation timidement engagée par la gauche sous Lionel Jospin en 2002. *Marianne*, à l'époque, avait dénoncé la double erreur de l'opération qui consistait à céder pour vingt-sept ans ces machines à cash pour un prix ridicule de 14,8 milliards d'euros.

Il n'aura pas fallu longtemps aux citoyens automobilistes pour prendre la mesure de l'arnaque. Passées au privé, les autoroutes se sont en effet révélées des poules aux œufs d'or. Et la crise n'y change rien, l'or gris du bitume continue de couler

La crise n'y change rien, l'or gris du bitume coule à flots. Même quand le trafic baisse de 0,9 %, le chiffre d'affaires progresse : + 2,7 %.

à flots. Même quand le trafic baisse de 0,9 %, comme ce fut le cas au deuxième trimestre 2011 sur les routes de Vinci, le chiffre d'affaires progresse imperturbablement : + 2,7 %, alors même que le gouvernement avait accordé des augmentations de tarifs moyennes de 0,5 %. De 2005 (dernière année avant la privatisation) à 2010, le prix moyen

du kilomètre s'est envolé de 16,4 %, deux fois plus vite que l'inflation (voir l'infographie p. 72) ! Ce chiffre stupéfiant, que l'Asfa se garde bien de calculer, *Marianne* l'a >

florencia durand / sipa



vincent dragent / cit'images

Au lendemain du Grenelle 2, Eiffage et Vinci ont obtenu trois projets d'extension de leur réseau – au grand dam des écologistes.

➤ reconstitué à partir de données pourtant fournies par l'association. L'opération est simple : elle consiste à diviser le chiffre d'affaires issu de la perception de l'ensemble des péages de tous les réseaux par le nombre total de kilomètres parcourus par les usagers. On découvre ainsi qu'en 2005 les autoroutes rapportent 8,28 centimes par kilomètre parcouru... et 9,64 centimes du kilomètre hors taxe cinq ans plus tard. Multipliez par des dizaines de millions d'usagers chaque année, qui sillonnent des centaines de kilomètres : entendez-vous le joli bruit du tiroir-caisse ?

Comment les concessionnaires ont-ils pu faire ainsi tourner la roue de la fortune ? Comment ont-ils pu s'affranchir du contrat de plan signé avec le gouvernement au lendemain de la privatisation qui leur accordait des augmentations de tarifs dans des proportions « très légèrement supérieures à l'inflation », de manière à couvrir leurs investissements ? En aucun cas ce « légèrement » ne signifiait « doubler » le taux d'inflation !

En réalité, les sociétés d'autoroutes trichent depuis de nombreuses années, depuis bien avant la privatisation, et le plus légalement du monde, puisque l'Etat propriétaire siégeait à leurs conseils d'administration et qu'il n'a pas pipé mot. Comment ? En pratiquant le « foisonnement ». La manip est élémentaire : elle consiste à négocier avec le gouvernement une augmentation globale moyenne valable sur

l'ensemble d'un réseau, puis à ajuster les variations de tarifs en fonction de la fréquentation des tronçons. Les plus fréquentés (donc potentiellement les plus juteux) voyant leurs péages grimper plus vite que les moins fréquentés. Les concessionnaires ont profité d'une faille, ouverte par l'impossibilité de discuter les hausses de prix kilomètre par kilomètre avec les services de l'Etat. Dénoncée quelques mois avant la privatisation par *Marianne*, qui avait découvert la supercherie en effectuant des relevés de tarifs précis et condamnée par la Cour des comptes l'année suivante, la pratique a été progressivement abandonnée. Mais on n'est pas revenu sur les acquis et les tronçons les plus chers sont restés hors de prix, offrant un formidable effet de levier pour les recettes des années suivantes.

Des profits à fond la caisse

Tandis que les tickets de péages grossissaient, les effectifs fondaient. Depuis la privatisation, les sociétés d'autoroutes ont massivement dégraissé leur personnel, de - 14 %, pour se situer en deçà des 15 000 salariés (lire p. 75). Diminution du nombre de salariés, donc diminution des coûts, pour des investissements qui stagnent à

2 milliards d'euros annuels : les bénéfices ont explosé. Depuis leur privatisation, les Autoroutes Paris-Rhin-Rhône (APRR) ont versé plus de 1,5 milliard d'euros à leur nouveau propriétaire, le consortium associant le français Eiffage et

Macquarie, un fonds d'investissement australien. En moins de cinq ans, les deux compères ont déjà récupéré un tiers de la somme payée à l'Etat pour leur acquisition, 4,84 milliards d'euros. Et la concession de ses 2 240 km court encore pour vingt et un ans... Même topo dans la crémierie d'en face, Vinci, qui règne en seigneur sur 3 350 km de bitume.

Les Etats manquent d'argent ? Les entreprises autoroutières, elles, en regorgent ! Cinq milliards de cash dormaient dans les caisses de Vinci à la fin 2010. De quoi lui donner envie de lorgner vers la Grèce qui, exsangue, poussée à toujours plus de sacrifices, songe à son tour à solder ses autoroutes pour une poignée d'euros. Les géants du BTP seraient également disposés à prendre en charge les autoroutes urbaines hexagonales gratuites dont l'état de délabrement traduit la disette budgétaire qui s'est abattue sur les services publics. A preuve ce tronçon de l'A6 dont le revêtement est en mauvais état sur les quelques dizaines de kilomètres qui le séparent de

En moins de cinq ans, Eiffage (APRR) a déjà récupéré un tiers de la somme payée à l'Etat pour acheter ses 2 240 km d'autoroutes.

la partie payante. Idem en région, où les collectivités peinent à assumer la charge du transfert des routes nationales...

Entre 2005 et 2010, le bénéfice réalisé sur chaque kilomètre facturé à un automobiliste s'est amélioré de 30 %, pour atteindre 1,8 centime, ainsi que nous avons pu le calculer. Et, comme le trafic a continué d'augmenter durant cette période, le bénéfice total des sociétés d'autoroutes a fait un bond de... 65 % ! Prolifères sur ce type d'informations lors leur *road show* pour séduire les investisseurs, les géants du bitume les taisent au grand public. Depuis trois ans, l'Asfa ne publie plus qu'un seul tableau permettant de comprendre la façon dont un ticket de péage est constitué. Et pour cause. Comme le montrent les calculs de *Marianne*, qui a reconstitué ce ticket type (voir l'infographie p. 72), les profits se sont envolés. Sur 100 €, 12 € net allaient dans les poches des actionnaires en 2005. Cinq ans plus tard, ce sont 16,30 € qui filent directement dans leur escarcelle. Des chiffres qui risquent de faire crisser les pneus des automobilistes.

L'arnaque de la cession

Ils sont déjà nombreux à ne plus accepter de faire patiemment la queue aux péages. Selon l'étude d'impact du projet de loi Grenelle 2, « la fraude est estimée aujourd'hui à 0,5 % du chiffre d'affaires. Ce taux de fraude est susceptible de représenter, d'après les estimations des concessionnaires, 5 % du chiffre d'affaires en cas de généralisation du péage sans arrêt. » L'Asfa le confirme en d'autres mots : « Il existe un risque de rejet social. » Quand l'aigreur du consommateur s'ajoute à celle du contribuable... Aigri, on le serait à moins, au vu du scandale. Revenons à l'origine de l'affaire : le >

Et si on renationalisait le réseau ?

« *Il est des décisions irréversibles* », constate, amer, François Bayrou, président du MoDem. A l'été 2005, il s'est trouvé bien seul parmi les responsables politiques à se battre contre la privatisation. « *Je ne m'explique toujours pas le silence des socialistes à l'époque* », souligne-t-il, un brin perfide. Il se souvient être allé plaider sa cause devant le Conseil d'Etat auprès duquel il avait déposé un recours, expliquant en quoi cette mesure était « *juridiquement illégale, financièrement ruineuse et socialement irresponsable* ». Peine perdue. Aujourd'hui encore, au vu de l'exploit financier réalisé par les concessionnaires – qui ont récupéré en cinq ans près du tiers de leur investissement de départ, tant la machine autoroutière crache du cash –, le leader centriste persiste et signe : « *Nous sommes en face d'un cas typique de spoliation du bien public suivi de bénéfices sans cause.* » Porteur d'une telle analyse, on pourrait imaginer que François Bayrou inscrive à son programme le retour à la situation antérieure, une renationalisation des autoroutes concédées en 2005, en quelque sorte. « *Malheureusement, on ne peut pas revenir en arrière* », estime-t-il. Principalement parce que cela impliquerait une indemnisation dont l'Etat aujourd'hui n'a plus les moyens, compte tenu de la valeur désormais acquise par ces sociétés.

Arnaud Montebourg, député de Saône-et-Loire, pense au contraire que la renationalisation est possible. « *Mais pas à n'importe quel prix !* » s'empresse-t-il d'ajouter, conscient

de la charge de l'indemnisation. Le « *Monsieur 17 %* » de la primaire socialiste a une idée, juridiquement délicate à manier, mais politiquement efficace : mettre tout en œuvre pour réduire la valeur des concessions. « *Il faut utiliser la voie réglementaire pour contraindre à des embauches importantes, imposer une taxe spécifique sur les profits au titre du financement des routes, et augmenter la redevance que les concessionnaires paient à l'Etat propriétaire des terrains, la taxe domaniale.* »

Reste une troisième voie, que ni le leader centriste ni le socialiste n'envisagent : organiser une redistribution équitable des profits des sociétés d'autoroutes, non seulement entre l'Etat et les salariés, mais aussi vers les usagers. Car ces derniers – surtout chez les usagers quotidiens – sont de plus en plus nombreux à se détourner de ces voies rapides, pourtant sept fois plus sûres que les routes traditionnelles, en raison de leur prix. Que devient alors la mission d'intérêt général des concessionnaires ? A l'Etat, garant des tarifs, de

jouer son rôle. Arnaud Montebourg, qui dispose d'un siège au conseil d'administration d'APRR en tant que président du conseil général de son département, n'est guère optimiste sur la volonté publique : « *Dans les réunions, je n'ai jamais vu le commissaire du gouvernement s'opposer à une hausse des tarifs. C'est le muet du sérail.* » Il le restera, sauf s'il devient porteur de consignes strictes, que, jusqu'à présent, le gouvernement ne lui a pas données. ■

J.-C.J. et Em.L.

Il faudrait au moins organiser la redistribution des profits de sociétés d'autoroutes entre l'Etat, les salariés et les usagers.

Le prix moyen du kilomètre s'est envolé de 16,4 %, deux fois plus vite que l'inflation. En 2005, les autoroutes rapportaient 8,28 cts hors taxe par kilomètre parcouru... et 9,64, cinq ans plus tard.



➤ prix de cession du réseau autoroutier. Convaincu à l'époque par les crânes d'œuf de Bercy qui essaient depuis des années de vendre le projet, Dominique de Villepin envisage la privatisation dès son discours de politique générale. Alors que *Marianne* fait plusieurs fois la une sur ce scandale en devenir, les socialistes, qui les premiers ont initié le processus en 2002, restent muets. Seul François Bayrou, en embuscade pour la présidentielle, se saisit du sujet et affiche clairement son opposition à la tribune de l'Assemblée. En vain. Dans la majorité, Gilles Carrez, le député-maire UMP du Perreux (94), s'agite avec retard. Le rapporteur général du budget voit d'un mauvais œil cette braderie pour 11 milliards d'euros.

La somme est pourtant confirmée dès 2005 par un rapport parlementaire signé du député UMP Hervé Mariton. L'intitulé choisi, « Les autoroutes pour l'emploi », sonne étrangement au regard de la fonte des effectifs, mais l'estimation qu'il fournit se fonde sur une étude très sérieuse de la banque Ixis. Deuxième scandale ! Que diriez-vous, en effet, si l'agence immobilière à qui vous demandez une estimation de votre bien était de mèche avec votre futur acheteur ? Eh bien, c'était le cas d'Ixis ! Cette ancienne filiale de la Caisse des dépôts, associée à Lazard, était en effet le conseil d'un des acquéreurs, en l'occurrence Eiffage, le groupe de BTP qui, avec son partenaire australien Macquarie, s'est offert les 2 240 km de la société APRR. Vous avez dit conflit d'intérêts ? Résultat des maigres oppositions, à quelques jours de la fin des enchères, la somme fait un minibond à 14,8 milliards d'euros. Une paille, comme nous le confiait cyniquement à l'époque un des patrons d'Ixis : « Mon client était alors prêt à payer 40 % de plus. » Soit 22 milliards d'euros au moins pour la totalité des lots. Autre signe de l'incroyable braderie à l'œuvre : l'énorme bonus de 8 millions d'euros demandé à ses actionnaires par Antoine Zacharias, le patron de Vinci à l'époque, pour avoir permis à son groupe de mettre la main sur ASF et ses fabuleux bénéfices.

La truanderie écolo

La République abusée continue pourtant d'être bonne mère avec les concessionnaires. Fin 2009, Jean-Louis Borloo, alors ministre de l'Écologie et des Transports, fait discrètement un joli cadeau aux sociétés d'autoroutes : la prolongation d'un an de leur concession. Sous le double parrainage de l'écologie et de la lutte contre la

Bénéfice net par kilomètre parcouru (en centimes)



Répartition du chiffre d'affaires (en pourcentage)



Des recettes plus de deux fois plus rapides que l'inflation (base 100 en 2005)



crise, le programme « verdissement des autoroutes » engage en contrepartie les sociétés à investir 1 milliard d'euros dans des opérations et travaux à caractère écologique. Un an de plus, c'est la garantie d'encaisser 2 milliards d'euros supplémentaires. Emballé, c'est pesé, le deal léonin passe comme une lettre à la poste devant les parlementaires. « On n'a rien vu », explique un député socialiste de la commission des Finances.

Pourtant l'examen des dépenses de ce « paquet vert » a de quoi faire pâlir les moins extrémistes des écolos. Moins de 3 % des sommes engagées sont en réalité destinées à la biodiversité. Exemple de la supercherie ? Au prétexte de la réduction des bouchons aux péages, désignés comme source d'émission de gaz

Pour réduire les bouchons aux péages, sources d'émission de gaz à effet de serre (sic), on installera des portiques automatiques !

à effet de serre, 800 millions sont investis dans... des portiques automatiques ! De qui se moque-t-on ? L'effet d'aubaine joue à plein, comme le confirma à demi-mot un autoroutier : « Il est vrai que le paquet vert

a accéléré un déploiement qui était déjà programmé. » Vinci Autoroutes prévoit de créer 172 caisses de péage automatiques. Cette automatisation, rendue possible grâce au télépéage, permet surtout de réduire les emplois et d'augmenter le rendement des autoroutes. « On a demandé à l'Etat de subventionner des pertes d'emplois. Pis, le personnel remplacé par les portiques est parti en préretraite, à moitié pris en charge par l'Etat ! » s'emporte Bernard Jean, coordinateur CGT de la branche. Essayons à présent de « positiver » la situation : après tout, à l'instar du fumeur, les malheurs



Une bonne affaire. Aujourd'hui, pour chacun des 84,1 milliards de kilomètres parcourus, les concessionnaires encaissent un bénéfice net de 1,8 ct, soit 1,80 € sur 100 km, une progression de 52,3 % en cinq ans. La hausse des péages de 16,4 % y est pour beaucoup. Mais il a fallu aussi compresser les coûts de personnel et les investissements, de sorte qu'un ticket de 10 € assure 1,6 € de bénéfice net.



Côté impôt sur les sociétés, le rachat des concessions par les entreprises du BTP a généré un immense manque à gagner fiscal.

envisageons son éventuelle application en 2010. » Même topo pour le projet de loi de 2011. La hausse de 100 millions par an pour les deux ans à venir est bien présente... puis disparaît au milieu du gué. Côté impôt sur les sociétés, ce n'est pas non plus le Pérou.

Le rachat des concessions par les entreprises du BTP a généré un immense manque à gagner fiscal. L'ensemble de ces emplettes s'étant fait par endettement, les acquéreurs ont eu le droit de déduire de leurs bénéfices le coût de leur emprunt... à condition de disposer de plus de 95 % de la société. Suivant l'exemple de Vinci qui s'est empressé

de retirer ASF de la Bourse pour profiter de cette superniche fiscale (une économie de 150 millions d'impôt en 2009), Eiffage tente depuis de faire de même avec APRR. S'il réussit, les intérêts payés sur la dette d'acquisition - 3,8 milliards d'euros - pourront être déduits de l'assiette fiscale d'APRR. Mieux, les intérêts payés sur cette dette entre 2006 et 2010 grèveront les impôts d'APRR. Jean-François Roverato, le patron d'Eiffage, estime ainsi l'économie à plus de 300 millions d'euros. Dans ces conditions, il est fort probable qu'APRR ne paierait pas un fifrelin d'impôt !

Reste un petit caillou dans le pied du BTPiste : Arnaud Montebourg. Comme président du conseil général de Saône-et-Loire, le député PS est un mini-actionnaire d'APRR et s'oppose ainsi au retrait d'APRR de la Bourse. En réalité, l'ex-candidat à la primaire socialiste profite de cette position pour lutter contre un projet de grande envergure dans son département : la transformation de 160 km de route nationale en concession autoroutière à APRR.

Multiplication des tronçons, prolongation des durées de concession, optimisation fiscale, réduction du personnel... les émirs du bitume ont joué sur tous les tableaux pour rentabiliser leurs achats. Et l'Etat leur a fait un dernier cadeau. A partir de 2013, la taxe sur les poids lourds utilisant les routes nationales va transférer une partie importante de ce trafic vers les autoroutes. Confort, vitesse et péage d'un côté, inconfort, lenteur et taxe poids lourds de l'autre : le choix est vite fait pour les patrons routiers. Selon leur syndicat, 10 % du trafic se reportera à terme des routes nationales vers les autoroutes. L'avenir s'annonce sans bouchons pour les gagnants des privatisations. ■ **J.-C.J. et Em.L.**

de l'automobiliste pourraient faire le bonheur du contribuable. Et une partie de la manne pourrait retourner dans les caisses de l'Etat. Ces formidables bénéfices produisent en effet 34,3 % d'impôt sur les sociétés, soit un impôt théorique de 800 millions d'euros auquel il faut ajouter un gros paquet de TVA, 1,6 milliard, mais aussi différentes taxes, dont la fameuse redevance domaniale qui est prélevée pour l'occupation du domaine public. Or, là aussi, il convient de s'interroger, car les rentrées fiscales sont loin d'être au rendez-vous.

Pour se refaire, l'Etat a un temps envisagé de tripler la redevance domaniale,

pour la porter de 125 millions d'euros annuels à 250 millions puis à 375 millions. Peine perdue. Inscrite dans le budget 2009, elle a disparu des documents budgétaires : « Vous n'avez pas idée du lobbying qu'ont fait les concessionnaires », explique Hervé Mariton, qui comptait sur cette taxe pour « corriger » les effets de la vente à vil prix des autoroutes. Réponse approximative de Dominique Bussereau, secrétaire d'Etat chargé des Transports, à une question de ce député : « S'agissant de la redevance domaniale, monsieur Mariton, l'augmentation prévue en 2009 n'a pas été appliquée en raison de la crise, mais également de la baisse du trafic sur les autoroutes. Néanmoins, elle demeure d'actualité et nous

Un pourboire pour la route

« Sur chaque litre de carburant vendu, entre 1 et 1,5 centime va directement dans les poches des sociétés d'autoroutes », explique un spécialiste du secteur. A raison de 2,3 milliards de litres distribués en 2010, le compteur tourne pour afficher un pactole de 23 millions d'euros. Car, à la pompe aussi, les autoroutiers se gavent. Les sous-concessionnaires, station-services, boutiques et

restaurants présents sur les 364 aires de repos doivent reverser en moyenne 5 % de leur chiffre d'affaires au concessionnaire principal. Ces redevances sur installation ont ainsi permis à APRR de gratter 30,5 millions d'euros en 2010 contre 20,5 en 2005, soit + 20 %. Au total, ce sont 113 millions qui vont dans les poches des sociétés d'autoroutes. Un petit pourboire avant de reprendre la route. ■

Pas de pitié pour les tarifs

Envolés, les espoirs de gratuité des autoroutes ! En quatre ans, de 2007 à 2011, les prix aux péages ont augmenté de 8 à 9 % sur les longues distances comme sur les trajets plus courts. Et ce, quel que soit le concessionnaire.

Qu'il est loin, le temps où l'Etat promettait la gratuité des autoroutes une fois que les concessions de vingt ans accordées aux entreprises chargées de les construire et de les gérer seraient éteintes. Vingt ans, soit la durée durant laquelle les investisseurs pouvaient se rembourser, et même engranger quelques plus-values. C'était en 1955, et les Français avaient du mal à accepter de devoir payer pour se déplacer. Les promesses n'engageant que ceux qui veulent y croire, 1975 est passé, le siècle aussi, et nous voilà en 2011 à devoir payer toujours plus cher l'accès à l'autoroute.

Pourquoi se priver ?

« Nous ne sommes pas contre le péage par principe, prévient Laurent Hecquet, délégué général de l'association 40 Millions d'automobilistes. Les autoroutes apportent un réel service, elles sont jusqu'à sept fois moins acci-

dentogènes que les autres routes. Encore faut-il que les tarifs ne soient pas dissuasifs et qu'ils garantissent l'accès de tous à leur usage. » Au vu des résultats de notre enquête sur les tarifs, la question se pose en effet. Nous avons comparé les tarifs officiels de 2007 avec ceux pratiqués en 2011.

Première surprise, le foisonnement (lire p. 70) est en voie de disparition. En quatre ans, les tarifs ont augmenté de manière uniforme de 8 à 9 % sur les longues distances (Paris-Lyon, 465 km) comme sur les trajets plus courts (Lyon-Saint-Exupéry, 37 km), quel que soit le réseau. Mais on relève encore quelques exceptions explosives. Ainsi, sur l'A13 qui relie Paris à Caen, les prix ont augmenté de 13,5 %, et pour un trajet de Paris (péage à partir de Mantes) à Deauville, le tarif est passé

de 9,69 centimes au kilomètre en 2007 à 11 centimes (*idem* de Maison-Brûlée à Deauville). Durant la même période, l'inflation n'a pas dépassé 4,7 %...

« Le foisonnement est contrôlé », précise Laurent Hecquet, qui n'oublie pas que les concessionnaires ne sont jamais revenus sur les augmentations excessives des tronçons rentables. Car une autre pratique a fait son apparition, petite sœur du foisonnement, qui vaut à un trajet direct d'être plus cher que le même effectué par tronçons. Ainsi,

Paris-Le Mans par l'A10 et l'A11 (Cofiroute). Effectué d'une seule traite, le trajet coûte 18,20 €. Fractionné en trois étapes, Paris-Thivars, Thivars-La Ferté Bernard, La Ferté-Bernard-Le Mans, il coûte 15,60 €, soit 14,28 % de moins. Même phénomène entre Paris et Beaune-Sud, où l'écart est de 11,60 % (20,70 € pour un trajet direct, 18,30 €

Sur l'A13 qui relie Paris à Caen, les prix ont augmenté de 13,5 %. Pourtant, l'inflation, elle, n'a pas dépassé 4,7 %.

fractionné). Pourquoi ? Pas besoin d'être polytechnicien pour le comprendre : le nombre d'usagers qui effectuent le trajet directement est plus important que ceux circulant uniquement sur un tronçon. Alors, pourquoi se priver ?

Deuxième surprise, l'importante disparité du prix au kilomètre selon l'autoroute empruntée. Pourquoi un Lyon-Orange par l'A7 (Vinci) coûte-t-il 9,6 centimes du kilomètre alors qu'un Lyon-Aix-en-Provence sur le même axe ne coûte que 9 centimes ? Encore une conséquence du foisonnement, qui a permis aux tronçons les plus fréquentés d'augmenter plus rapidement que les autres. Pourquoi faut-il déboursier 11,7 centimes du kilomètre pour un Paris-Angers par l'A10-A11 (Vinci), voire 14,2 centimes pour un Tours-Angers sur le même axe ? Parce que l'A7 fait partie du réseau ASF acheté en 2006 par Vinci, alors que le groupe possédait déjà l'A110-A11 (Cofiroute), première société d'autoroutes entièrement privée, dont les tarifs étaient notoirement élevés. Compte tenu des profits réalisés depuis la privatisation, le groupe aurait pu en redistribuer une partie aux usagers, et geler les prix exorbitants de Cofiroute. Il a préféré rémunérer grassement ses actionnaires. ■ J.-C.J.



Un trajet direct coûte plus cher que le même en tronçons. Ainsi, Paris-Le Mans par l'A10 et l'A11 revient d'une seule traite à 18,20 €. Fractionné en trois étapes, il coûte 15,60 €, soit 14,28 % de moins.

Travaux sur l'autoroute A1 entre Lille et Carvin. Chez Vinci, une patrouille d'entretien sur deux a été supprimée.



édouard bride / voix du nord / photopqr

Tailler dans les effectifs pour gagner plus

Sur l'ensemble des réseaux, un vrai plan social qui ne dit pas son nom sévit. Mettant en danger la sécurité des personnels des sociétés d'autoroute, mais aussi des usagers.

Bernard Jean, coordinateur CGT de la branche autoroute, a compris que le mouvement d'automatisation des péages était irréversible le jour où les sociétés d'autoroutes lui ont fourni des chiffres comparatifs. « Un poste de receveur en 3 x 8, sept jours sur sept, revient à 240 000 € par an, charges et encadrement compris. » Une borne acceptant les espèces comme les cartes coûte 110 000 € par an à installer et à entretenir, un équipement de télépéage, 15 000 €. La messe est dite. Se pose dès lors la question de la reconversion des personnels affectés au péage. Et c'est là que le bât blesse, car les propositions ne se bousculent pas au portillon, ou prennent la forme de mutations lointaines, et se terminent souvent par une démission. C'est ainsi que les effectifs sur l'ensemble des réseaux ont baissé de 14 % depuis la privatisation – près de 20 % chez APRR (Eiffage), selon Jean-Pierre Capanato, secrétaire adjoint du syndicat SUD. Un vrai plan social qui ne dit pas son nom, « contrairement aux engagements pris par le

gouvernement en 2005 qui avait promis qu'il n'y aurait ni licenciements ni mutations », rappelle le responsable syndical.

Le boom des accidents

Passer plus vite au péage, attendre moins longtemps, apporte un meilleur service à l'utilisateur, pourrait-on objecter. Certes. Mais ces spectaculaires réductions d'effectifs touchent aussi l'entretien, les patrouilles en particulier. Leur fonction est directement liée à la sécurité : elles ont pour mission de débarrasser la chaussée des objets encombrants, des lambeaux de pneus de camions éclatés jusqu'aux animaux écrasés. Chez Vinci, une patrouille sur deux a été supprimée. Chez Eiffage, la direction réfléchit à la possibilité de supprimer les patrouilles de jour et de ne conserver que celles de nuit. Une équipe d'astreinte interviendra en cas d'alerte, avertie par les automobilistes. Les autoroutes françaises, qui passaient pour les mieux entretenues du monde, risquent d'y perdre leur image.

Sur tous les réseaux, les délais d'intervention lors d'accidents ont été allongés, passant de douze à seize minutes, afin de regrouper les PC de sécurité. Quatre minutes d'écart, c'est peu, mais ça laisse le soin aux pompiers d'arriver les premiers sur le lieu et d'entreprendre le balisage. Au point que, dans le sud de la France, certaines casernes réclament un camion spécial de couleur jaune pour effectuer ce travail.

« La sécurité des usagers est en cause, poursuit Jean-Pierre Capanato. La nôtre aussi, conséquence de la recherche effrénée de productivité. » Ce qui est vrai chez Eiffage l'est aussi chez Vinci. Ainsi, selon son rapport annuel 2010, le groupe reconnaît une hausse de la fréquence des accidents touchant le personnel (+ 26 %) comme de leur gravité (+ 23 % en un an). Fort heureusement, les blessures se limitent le plus souvent à de grosses entorses. Mais, il y a quelques semaines, un accident mortel à Tournus, le premier depuis 1997 sur le réseau APRR, au cours duquel un surveillant de travaux a été percuté par un camion lors d'une intervention sur un accident, conduit les syndicats à s'interroger. L'agent était-il vraiment à sa place, n'a-t-il pas remplacé une équipe de sécurité, plus expérimentée mais trop longue à intervenir ? Réponse quand l'enquête sera bouclée. ■ **J.-C.J.**