

# Qu'est ce qui fait courir les autoroutes ? Le cas VINCI.

par Corinne Morel Darleux

*Secrétaire nationale du Parti de Gauche et Conseillère régionale Rhône Alpes  
Auteure de « L'écologie, un combat pour l'émancipation », éditions Bruno Leprince*

[www.lespetitspoissonrouges.org](http://www.lespetitspoissonrouges.org)

***Il y a aujourd'hui quelques 8.600 km d'autoroutes en France, soit l'équivalent de la distance de Paris à Bogota ! Et le nouveau Schéma National des Infrastructures de Transport (SNIT) prévoit d'en rajouter 879 km. Dans les réseaux militants, on s'exaspère, on peste et on se désole. Car on est bien loin, une fois de plus, des engagements du Grenelle en matière de report de la route vers le rail<sup>1</sup>, de réduction de 20% des émissions de CO2 dans les transports<sup>2</sup>, de préservation des espaces naturels et d'aménagement du territoire, sans parler d'anticipation du pic pétrolier... Alors qu'est ce qui fait courir les autoroutes ?***

Le fric ! Les autoroutes en France sont majoritairement gérées par trois groupes privés : Vinci, Eiffage et l'espagnol Abertis. C'est le gouvernement de Villepin qui a conclu l'opération de bradage en 2006, contre l'avis de la majorité des Français<sup>3</sup>. Résultat, alors que les investissements de départ ont été pris en charge par les contribuables, ce sont aujourd'hui les multinationales qui ramassent la mise. Sans compter que plus de 95% de leur chiffre d'affaires provient des péages, c'est à dire de nos poches. Recettes estimées en 2007 : 7,4 milliards d'euros ! Résumons : nous payons pour utiliser des autoroutes que nous avons contribué à financer par nos impôts et dont les recettes alimentent les profits des grandes entreprises. Bien joué.

On perd sur tous les tableaux. Et les travailleurs aussi. La privatisation, comme d'habitude, s'est accompagnée de dégradation des conditions de travail et de pertes d'emplois : 16.500 agents en 2009 contre 17.359 en 2006, soit une baisse de 5% en 3 ans. Les mouvements sociaux se multiplient, comme chez ASF et Cofiroute en décembre 2009, les premiers depuis la privatisation. Les salariés protestent contre la baisse des effectifs et de la sécurité, la détérioration du service aux usagers, et réclament des augmentations de salaire au regard des bénéfices engrangés. Argent public confisqué, détérioration des conditions de travail, course aux profits... Qu'à cela ne tienne, les nouveaux tronçons sont désormais envisagés directement en concession privée, Castres-Toulouse par exemple.

Las, pour les intérêts capitalistes, rien n'est jamais assez. Alors le Ministre Borloo, en janvier 2010, décide de faire un cadeau supplémentaire aux gourmands appétits : un an de concession gratuite, en échange d'investissements dits écologiques, qui auraient été réalisés de toute manière: "*l'éco-rénovation des aires de repos, inspirée de la*

---

<sup>1</sup> La part modale du fret ferroviaire et fluviomaritime, qui devait passer de 14% en 2006 à 17,5% d'ici à 2012 est actuellement de... 12% !

<sup>2</sup> En 2008, le transport routier représente 31% des émissions totales de CO2 en France (+473% entre 1960 et 2008 et +9% entre 1990 et 2008). Augmentation du trafic routier : +646% entre 1960 et 2008 et +26% entre 1990 et 2008. Source : CITEPA pour le Ministère MEEDDM

<sup>3</sup> à 70% contre cette privatisation selon les sondages.

HQE" ou le "péage sans arrêt", censé faire baisser les émissions de gaz à effet de serre, qui sert surtout à faire passer plus de voitures et ainsi augmenter encore les recettes des péages.

Et tout ceci se fait dans dans l'opacité la plus totale. L'augmentation moyenne des péages depuis la privatisation se situerait entre 0,9 et 2,5 %, trouver les chiffres officiels s'apparente à un vrai parcours du combattant. Cette opacité a d'ailleurs été dénoncée par la Cour des Comptes, peu suspecte d'activisme écolo-radical, en 2008. Son rapport dénonce l'absence de lien entre coûts et tarifs, qui sont judicieusement indexés sur l'inflation. Il note des écarts de prix kilométriques « *incompréhensibles* », d'un rapport de 1 à 14, les concessionnaires rusant avec la hausse globale moyenne convenue avec l'État en suraugmentant les tarifs des sections les plus fréquentées. C'est ainsi que leur chiffre d'affaires péages augmente plus vite que le trafic. Très fort. Les recommandations de la Cour des Comptes n'ont eu aucun effet à ce jour.

Non contents de nous faire raquer aux péages (alors que ceux ci, rappelons le, ne sont pas censés générer des profits, mais uniquement couvrir les frais d'entretien et les investissements du réseau<sup>4</sup>) les exploitants d'autoroutes ont aussi trouvé le moyen de faire de nous des consommateurs captifs de stations service aux prix abusifs. Captifs, nous le sommes dès que nous rentrons sur l'autoroute. Ou plutôt captés. La CNIL a en effet autorisé cet été ASF, filiale de Vinci, à utiliser un « *dispositif de lecture et de reconnaissance automatisées des plaques minéralogiques* ». Le système LAPI (lecture automatisée de plaques d'immatriculation) a initialement été mis au point pour le repérage des véhicules volés ou suspects dans le cadre de la loi de lutte contre le terrorisme du 23 juillet 2006. Son plus gros fabricant n'est autre que Sagem Defense Sécurité, du groupe Safran, expert de l'identification biométrique et des cartes à puces, qui fournit également les radars fixes. « *PG-2675-CM* », vous roulez trop vite ! ». Le paiement par carte et le « *péage en flux libre* » permettaient déjà de nous suivre à la trace, les caméras de nous vidéosurveiller, voilà maintenant que ce « *système de contrôle pédagogique des vitesses* » nous envoie des messages personnalisés. Comble du green washing, le dispositif est présenté comme un moyen de « *favoriser l'écoconduite* » ! Et si on interdisait plutôt aux fabricants de produire des voitures pouvant rouler à 200 ? Si on réduisait plutôt la vitesse de 10 km/h, comme sur les autoroutes non concédées de Lorraine, au Danemark et en Suède ? Non, on préfère nous fliquer un peu plus sous couvert d'écologie.

En 2006, la privatisation a rapporté 14,8 milliards d'euros à l'Etat. D'ici à 2032, durée de la concession, ces sociétés devraient engranger 40 milliards de bénéfices. L'argent ainsi confisqué, 25 milliards d'euros, c'est précisément le coût estimé des JO de 2014 à Sotchi, en Russie. Quel rapport ? Eh bien c'est aussi en Russie, à Khimki, que se mène la bataille contre un projet d'autoroute confié à... Vinci ! Comme si les incendies de cet été ne suffisaient pas, ce sont 140 hectares de forêt qui sont maintenant destinés au béton pour une déviation Moscou - Saint Petersburg permettant de desservir l'aéroport Sheremetyevo. Un joli projet de partenariat public-privé, le premier d'une telle ampleur en Russie, avec des gens très sérieux comme la BERD (banque européenne pour la reconstruction et de le développement) ou la BEI (banque européenne d'investissement). Et Vinci, donc. Voilà qui méritait bien un petit coup de pouce des autorités. C'est Poutine lui même qui a signé le reclassement de la forêt de Khimki en terrain reconstructible. Initialement porté par des militants écologistes autour d'un tracé alternatif, le combat a quitté le terrain environnemental pour virer au champ d'affrontement. En deux ans de lutte pour la défense de la forêt de Khimki, les habitants n'ont jamais été consultés. Mais invités à se taire, oui !

---

<sup>4</sup> Article 4 de la loi du 18 avril 1955

Incendies de maison et accidents suspects, envoi de militants néonazis pour casser de l'écolo... Deux porte-parole du mouvement antifasciste et anarchiste, Alexey Gaskarov et Maxim Solopov, ont été arrêtés et retenus en préventive pendant plus de deux mois, risquant sept ans de prison. Grâce aux actions de soutien qui se sont tenues dans 35 villes de 12 pays, Maxim Solopov a été remis en liberté provisoire et le cas d'Alexey Gaskarov doit être réexaminé avant le 27 octobre.

Mais de tout ceci, Vinci se lave les mains, expliquant à l'AFP que « *le tracé a été décidé et reste du ressort des autorités russes* ». A la clé pour le groupe : 1,8 milliard d'euros, et une manne de près de 700 millions d'euros de péage par an.

Plus près de nous, et dans un autre registre de l'arène politique, les quelques 22 projets de nouveaux tronçons dénoncés par le Réseau « Stop-Autoroutes »<sup>5</sup> seront au coeur des élections cantonales de 2011. Rien ne pourra en effet se faire sans la participation des collectivités territoriales. On se souvient de la manière dont la Région Pays de la Loire a avalisé le projet d'aéroport de Notre Dame des Landes, avec la bénédiction du Département, et au mépris des arguments des opposants, élus locaux et habitants. En le confiant à Vinci ! Et comme si cela ne suffisait pas, Réseaux Ferrés de France offre également à Vinci la concession exclusive de la nouvelle ligne à grande vitesse Tours-Bordeaux pour 2016. C'est la première ligne ferroviaire confiée à un groupe privé en France. C'est ainsi que bientôt, que vous preniez le train, la voiture ou l'avion, vous contribuerez aux 833.334 euros de revenu mensuel de Xavier Huillard... 41.000 euros jour tout de même.

Lieux de pouvoirs et de collusions, mais aussi de luttes écologiques et sociales, les autoroutes méritent bien qu'on y mette notre grain de sel. Elles représentent un enjeu stratégique pour la collectivité, à la fois en termes de ressources financières et de planification écologique. Elles pourraient, sous maîtrise publique et citoyenne, devenir un levier important de notre projet de transformation écologique et sociale. Alors comme pour l'eau, l'énergie et le rail, défendons le retour en exploitation publique des autoroutes nationales ! Pour revoir les conditions de travail, le niveau de sécurité et les règles de fixation des tarifs. Au lieu d'alimenter les caisses des grandes multinationales, les droits de péage pourraient être réinvestis de manière volontariste vers des investissements publics et la création d'emplois dans les transports collectifs, la navigation fluviale, le frêt ferroviaire, et les modes doux de déplacement. Et un coup d'arrêt pourrait être porté au productivisme autoroutier.

**Les autoroutes sont à nous. Reprenons le contrôle de ce qui nous appartient !**

---

<sup>5</sup> Créé le 7 octobre 2010 pour combattre la relance du tout routier concoctée par M Borloo, il regroupe 15 associations.