

Autoroutes : et en plus ils détruisent des emplois !

Par [Emmanuel Lévy](#)

Publié le 10/02/2019 à 17:00

En 2019, les sociétés concessionnaires des autoroutes haussent encore leurs tarifs. Pas d'embauches à la clef : elles mènent en fait un plan social à bas bruit, pour augmenter leurs marges.

Le menu de la chandeleur a, cette année, quelque chose de surprenant : en plus des traditionnelles crêpes, les Français ont droit à une belle soupe à la grimace. En cause : la hausse des [péages autoroutiers](#). Cette année ce sera +1,8 % en moyenne sur l'ensemble des quelque 9 000 km que compte le réseau hexagonal concédé au privé. Encore une fois, les émirs du bitume, Vinci et Eiffage en tête, peuvent se frotter les mains : en 2019, comme chaque année depuis la privatisation de 2005, les milliards débouleront dans les poches de leurs actionnaires. Achetés 15 milliards d'euros, les bandits manchots des péages leur ont déjà rapporté près de 25 milliards. Et l'avenir s'annonce radieux, avec environ 40 milliards d'euros supplémentaires à percevoir d'ici à la fin des concessions.

Pour en arriver là, les sociétés d'autoroutes ont joué de toutes les malices. Et de tous les leviers : prorogation de la durée des concessions, augmentation des tarifs et neutralisation de leur fiscalité. Voilà pour les aspects qui relèvent de la négociation - déséquilibrée - avec l'Etat. Mais un des boosters peu connu de leur stratégie de rentabilité est le plan social à bas bruit.

Depuis treize ans, le nombre de salariés du secteur a chuté de près d'un tiers. Pas loin de 6 000 emplois (équivalents temps plein) ont disparu. « *Les sociétés concessionnaires ont bien essayé de mettre en place des plans sociaux. Mais, sous la menace de prévenir la presse, ils ont reculé. Quel discours pouvaient-ils tenir étant donné leurs performances financières ? Pour leur très grande majorité, ces réductions se sont donc faites au fil de l'eau des départs à la retraite* », assure Yannick Moné, d'Unsa-Autoroutes.

Merci, le crédit d'impôt !

Des départs, mais aussi du redéploiement de personnel. Sur la même période, le réseau s'est en effet accru de 10 %. Près de 800 km de bitume payant sont sortis de terre. Et toujours moins d'emplois... Exemple avec Alis, le concessionnaire de l'A28 : 125 km entre Rouen et Alençon, avec zéro salarié. C'est Routalis, une filiale de la Sanef, qui, en réalité, fait tout et fournit notamment le personnel.

L'automatisation est évidemment au centre de la stratégie de réduction de l'emploi. Mais le phénomène est trois fois plus rapide que dans la grande distribution ou l'automatisation n'a réduit que de 10 % le nombre des caissières sur la même période. Cette course de fond des concessionnaires vers le tout-télépéage se comprend aisément du point de vue des actionnaires. En treize ans, la masse salariale ainsi économisée avoisinerait les 250 millions d'euros, selon nos estimations. Autant d'argent transformé en dividendes.

C'est pourtant l'Etat qui a subventionné une grande partie des investissements du télépéage à l'occasion du plan de relance autoroutier de 2010, mais aussi de celui de 2015. « *Le télépéage sans arrêt aurait probablement été développé même sans compensation, par ailleurs l'Etat n'est pas en mesure de vérifier que les coûts ne vont pas être compensés deux fois (par les hausses de tarifs et par les abonnements au télépéage)* », soulignait la Cour des comptes dans un rapport de 2013. Absurde. Le résultat est sans appel, à l'exemple de la barrière de Saint-Arnoult-en-Yvelines, considérée comme le plus vaste péage d'Europe. On y comptait jusqu'à 200 salariés, ce nombre culmine à présent à 50. Un paradoxe qui n'a pas échappé au collectif pour la gratuité des tronçons franciliens des autoroutes A10 et A11 : « *Cofiroute, qui a supprimé un quart de ses emplois en cinq ans, a bénéficié d'un crédit d'impôt (CICE) de 2,4 millions d'euros en 2014, puis 2,3 millions en 2015 au titre de... ses résultats en matière d'emploi.* » Il n'y a pas de petits profits...