

Accident au péage de Saint-Arnoult-en-Yvelines



Le chauffeur d'un poids-lourd circulant en direction de la province a fait un malaise lundi 7 novembre 2016, vers 23h50, en arrivant à hauteur de la barrière de péages de Saint-Arnoult-en-Yvelines.

Son camion a percuté deux îlots. La remorque a été évacuée vers 3 heures, ce mardi. Trente minutes plus tard le tracteur l'a été à son tour.

Durant l'intervention cinq voies ont été neutralisées jusqu'à à 4h40. Cette mesure n'a pas eu d'incidence sur le trafic, faible à cette heure. D'autant que la barrière compte une

trentaine de voies d'accès.

Les prélèvements effectués sur le chauffeur se sont tous révélés négatifs.

[Source](#)

[Un fourgon de sécurité Vinci accidenté sur l'A11](#)

Sarthe : Un fourgon de sécurité Vinci accidenté sur l'A11

Un accident impliquant un fourgon de Vinci Autoroutes et deux voitures s'est produit ce lundi vers 13 h 50 sur l'A11 entre Le Mans et La Ferté-Bernard, à hauteur de l'aire de service de Sargé.

Le fourgon de sécurité, qui, d'après les premiers éléments, circulait à 90 km/h sur la voie de droite, a été heurté à l'arrière par un premier véhicule et a été immobilisé sur la voie de gauche.

Une deuxième voiture est venue percuter les deux véhicules. Les services de secours sont arrivés sur place. Il n'y aurait

aucun blessé grave.

A 15 heures, la circulation se faisait uniquement sur la voie de droite, les deux voies de gauche étant neutralisées. Ce qui a provoqué un bouchon de plus de 1 km.

La circulation a été rétablie sur trois voies vers 16 heures.

Source

: <http://www.lemainelibre.fr/actualite/sarthe-un-fourgon-de-securite-vinci-accidente-sur-la11-24-10-2016-173508>

Les sur-profits des sociétés d'autoroutes.

En 2006, le gouvernement privatise les sociétés d'autoroutes. En 10 ans les péages ont flambé de 20%, les dividendes ont explosé, et les plans de relance autoroutiers s'accumulent.

1. [autoroutes-pourquoi-le-prix-des-pages-flambe-chaque-anne](#)

inter

tarif

Le 18 septembre dernier, le ministre des transports **Alain Vidalies** annonce dans le [Journal Du Dimanche](#) un nouveau plan autoroutier. Il prévoit 1 milliard € d'investissement, moyennant une augmentation des péages de 0,3 à 0,4%. Une nouvelle hausse qui pose question quand on voit la progression des tarifs depuis 2006 et la privatisation des sociétés d'autoroutes.



Certes, les sociétés autoroutières ont droit à une augmentation minimale chaque 1er février. Elle est fixée à 70% du taux de l'inflation. Sauf qu'en vérité, [les péages augmentent toujours plus que cela](#) car l'Etat permet aux sociétés autoroutières de compenser les investissements par une hausse de péages supplémentaires.

Résultat, c'est l'utilisateur qui paye pour tout, et les sociétés autoroutières sont assises sur un joli pactole, estime **Laurent Hecquet**, du think-tank [Automobilité et avenir](#) :

C'est 1,5 milliard € de bénéfices par an, pour 8 milliards € de chiffre d'affaires.

« Chaque année, la rente autoroutière ne va cesser de croître, poursuit Laurent Hecquet, parce qu'on va de toute façon encore augmenter le trafic sur les autoroutes, nous allons encore augmenter les prix et les péages. »

En 2014, l'Autorité de la concurrence rend [un avis sur les relations entre l'Etat et les sociétés d'autoroute](#).

Elle est très claire : la gestion des autoroutes est assimilée à une rente que ne justifie ni les coûts ni les risques

auxquels les sociétés sont soumises. Elle pointe aussi l'explosion des dividendes dont la distribution passe de 56% à 136%.

inter

Dividendes versés aux actionnaires (2003-2013) © Radio France / Autorité de la concurrence, 2014

Deux autres leviers pour rentabiliser

En 2006, une fois que les sociétés passent dans le giron privé, en plus de la hausse des péages, les sociétés vont

utiliser deux autres leviers pour accroître la rentabilité des sociétés.

Le premier, c'est de réduire la masse salariale. Les salariés aux barrières de péage disparaissent au profit de machines. En 10 ans, « près de 30% des effectifs ont disparu », estime **Frédéric Dumouchel** du syndicat **SUD Autoroutes**.

Le second levier consiste à faire travailler les filiales de ces grands groupes pour réaliser des travaux d'investissement. L'*Autorité de la concurrence* l'a mis en évidence pour les sociétés liées à **Vinci** et **Eiffage** : le recours aux filiales a presque doublé passant de 18% à 35% en moyenne après la privatisation. Par ailleurs, « Vinci et Eiffage vont travailler de manière croisée » sur ces marchés, constate **Raymond Avrillier**, ancien élu écologiste de Grenoble, qui a décortiqué les appels d'offres de ces sociétés en 2013 et 2014.

inter

Marchés travaux entreprise liée © Radio France / Autorité de la concurrence de 2014

Opacité sur le plan de relance de 2015

Tout cela se négocie dans des conditions les plus opaques. En avril 2015, l'Etat annonce un accord avec les sociétés d'autoroutes sur plus de 3 milliards d'investissements financés par elles. Mais en contrepartie, ces sociétés touchent le jackpot : la prolongation de leur concession pour

2 à 4 ans.

France
inter

Durée des concessions en fonction du plan de relance du 9 avril 2015 © Radio France / Maxime Fayolle

Mais les modalités de cet accord restent secrètes, il est impossible d'en connaître le contenu précis. Cela étonne **Raymond Avrillier**, qui va alors faire la demande officielle : « *Je m'aperçois au bout de quelques jours que personne n'a demandé l'accord. On annonce publiquement un accord mais personne ne le demande. Donc avec les collègues on décide que je vais porter le dossier.*

Comme Monsieur Macron refuse de me communiquer ces documents,

je saisis le tribunal administratif de Paris.

*« Je saisis le tribunal, poursuit **Raymond Avrillier**, en annulation du refus du ministre de l'économie de me communiquer les documents qu'il détient et qui sont des documents publics. »*

En juillet dernier, la justice donne raison à **Raymond Avrillier**. Mais le ministère de l'économie s'est pourvu en cassation pour garder le secret sur ce document, une décision que les sociétés d'autoroutes refusent de commenter. **Jean Mesqui**, le président de l'[Association des sociétés françaises d'autoroutes](#) (ASFA), estime que les sociétés sont traînées dans la boue : *« Quelque part, on nous a traités de voleurs, alors que nous ne sommes pas des voleurs. Nous avons des contrats et nous fonctionnons en toute transparence, totale transparence. »*

On n'a rien à cacher avec ce document, on a dit à peu près tout ce qu'il y avait dedans.

*« Je pense que c'est plutôt des questions de principe que l'Etat veut respecter, explique **Jean Mesqui**, mais je ne peux pas parler à sa place. Il a décidé de faire appel du jugement qui a été rendu, maintenant il faut attendre que la justice fasse son travail. On n'a pas l'habitude en France de diffuser des documents qui sont des documents signés avec l'Etat. »*

Les sociétés d'autoroutes vont encore profiter du réseau jusqu'en 2036 maximum (voir tableau), et peut-être plus, car la Commission mobilité 21 estime qu'il y a besoin près de 18 milliards d'investissement sur le réseau d'ici 2050. Des travaux compensés comme les autres par [une hausse des péages](#), ou un nouvel allongement des concessions.

1. [Les surprofits des sociétés d'autoroutes 14.10.2016](#)

**« Cash Investigation ».
Comment le géant du BTP Vinci
a fait travailler ses
filiales pour construire le
stade de Nice.**

En 2011, Christian Estrosi, alors maire de Nice en campagne électorale, avait promis d'avoir recours à « 40% de PME locales » pour la construction du grand stade de Nice. Au final, les chiffres ont été revus à la baisse au profit du groupe Vinci... Extrait du magazine « Cash Investigation » du 18 octobre.

« Le contrat passé avec le groupe Vinci [pour la construction du [grand stade de Nice](#). NDLR] prévoit le recours à 40% de PME locales », a affirmé en 2011 Christian Estrosi, à l'époque maire de Nice en pleine campagne électorale. Le grand stade de

Nice a-t-il été une bonne affaire pour les entreprises de la région niçoise ? Si c'est le cas, pourquoi le patron d'une PME locale, ayant le profil parfait pour devenir sous-traitant sur ce chantier, n'a-t-il même pas postulé ?

« Vinci dit qu'il va consulter les locaux mais aussi des gens de leur groupe. Il ouvre le marché et lance des appels d'offre. Cela nécessite des heures d'études en interne. Pendant qu'on étudie ce marché, on en laisse passer d'autres pour s'entendre dire qu'on est trop cher et que Vinci va faire travailler ses sociétés », explique ce patron d'une entreprise de 50 salariés.

Des chiffres protégés par le secret des affaires...

Le géant du BTP a ainsi fait travailler en très grande majorité des filiales du groupe Vinci. Combien de PME locales ont réellement participé au chantier du stade ? *« L'engagement de 30% du coût de construction a été atteint »,* répond par écrit Christian Estrosi au magazine [« Cash Investigation »](#). De son côté, Vinci a une tout autre réponse : *« Le contrat ne prévoyait pas de pourcentage à réserver à des PME locales. »*

Le groupe dit avoir néanmoins fait appel à des emplois locaux pour 20% du coût total de construction. Et voilà comment les 40% d'une promesse de campagne électorale tombent à 30%, puis à 20%... Ou même moins ! Les chiffres sont impossibles à vérifier car ils sont protégés par le secret des affaires...

http://www.francetvinfo.fr/societe/debats/video-cash-investigation-comment-le-geant-du-btp-vinci-a-fait-travailler-ses-filiales-pour-construire-le-stade-de-nice_1856925.html

IMA lance un service inédit en France sur les autoroutes

!

Source la Nouvelle république :

Aujourd'hui, en cas de panne sur l'autoroute, il ne nous reste plus qu'à gagner une borne orange pour donner l'alerte. Hasardeux, voire risqué, anxiogène en tout cas. A la mi-février, IMA a lancé un service inédit d'assistance géolocalisée qui fait gagner 13 minutes par rapport à une intervention classique. Ce service couvre 100 % des autoroutes à péage en France.

En cas de panne, l'automobiliste alerte IMA qui, grâce à une relation directe et connectée avec les PC autoroutiers, transmet instantanément toutes les informations sur l'incident.

« Le lancement de ce service unique en France démontre l'ambition du groupe dans l'innovation, il atteste également de notre volonté de garantir une mobilité sécurisée à tous nos bénéficiaires », déclare Gilles Chabanne, directeur du développement commercial du groupe. Les piétons sont impliqués dans 15 % des accidents mortels sur autoroute, et un piéton sur quatre est tué alors qu'il se trouve sur la bande d'arrêt d'urgence.