

Qui est responsable du demi-tour mortel au péage ?

Paru dans la nouvelle république du centre Ouest.



A la caisse du péage, la procédure n'avait pas été suivie à la lettre.

Le personnel du péage du pont de l'île de Ré est-il responsable de la mort d'une jeune femme qui avait fait demi-tour faute d'argent puis roulé à contresens ?

Au péage, c'est souvent l'angoisse. Un jour c'est le ticket qui s'est perdu dans le vide-poches, un autre c'est la monnaie qui fait défaut ou la carte bancaire qui joue à cache-cache.

Le vendredi 20 août 2010, Anne-Laure Marchand, une jeune femme originaire de Marans arrive à la barrière de péage de l'île de Ré. C'est le rush, il est midi. Les voitures défilent, les conducteurs sont pressés.

Face à la jeune guichetière, Anne-Laure, 28 ans, panique. Elle n'a rien pour payer. Dans l'affolement, elle présente même sa carte vitale et sa carte d'identité pour payer.

Un trajet de 2,8 km à contresens

La guichetière actionne le feu rouge de sa caisse pour éviter que les voitures ne viennent s'agglutiner. Anne-Laure reste bloquée, sans solution. Le surveillant n'est pas disponible. Elle perd patience, fait demi-tour et reprend la route, mais à contresens. Pendant 2,8 km, les automobilistes qui arrivent en face parviennent à l'éviter. Et puis, juste avant une bretelle

de sortie, c'est le choc.

Anne-Laure succombera après plusieurs jours. Dans le véhicule percuté, les secours relèveront quatre personnes grièvement blessées.

Qui est responsable de cet accident tragique : le conseil général, gestionnaire du péage et de son personnel, ou la conductrice ?

Pas à pas, hier, le rapporteur public du tribunal administratif de Poitiers a disséqué l'enchaînement des faits et des responsabilités.

Au péage, une procédure est prévue quand un conducteur ne peut pas payer. Le feu est mis au rouge pour éviter le bouchon et le surveillant doit être avisé. C'est lui qui établit un PV dans lequel le conducteur s'engage à venir régler sa note sous 48 h, faute de quoi la justice est avisée.

Le rapporteur public a écarté la responsabilité du conseil général au regard du défaut d'entretien des infrastructures pour un danger insuffisamment signalé à la sortie du péage.

La responsabilité n'est pas plus à rechercher du côté du trajet acrobatique imposé aux conducteurs bloqués au péage pour en ressortir. Ils doivent couper transversalement toutes les files de conducteurs pour rejoindre la voie de secours, située à droite ! Anne-Laure était au niveau de la première file à gauche. Il lui fallait donc couper toutes les voies encombrées de voitures pour trouver la sortie. Désespérée, elle n'a vu qu'une issue, le demi-tour et donc la conduite à contresens.

Faute de service

La faute de service est en revanche reconnue car la procédure n'a pas pu être appliquée à la lettre. Cette responsabilité, qui met en jeu des sommes très importantes, doit cependant être « très largement minorée », à 30 % selon le rapporteur public.

L'avocat de la famille d'Anne-Laure considère que la responsabilité du conseil général est pleine et entière. Que la jeune femme a été placée dans une situation impossible dont elle ne pouvait se sortir. Une procédure pénale a été lancée,

un juge d'instruction en est saisi, le surveillant a été mis en examen et la guichetière a été placée sous le statut de témoin assisté.

C'est l'autre drame de cet accident pour l'avocat du Département, Me Gardach. Une jeune femme de 21 ans qui ne se remet du drame survenu dans un dossier où l'on recherche forcément une autre responsabilité que celle de la conductrice.

Le tribunal administratif de Poitiers rendra sa décision le 3 juillet prochain.

Fraudes !

Paru dans la « République des Pyrénées ».

<https://files.acrobat.com/a/preview/6444ebc0-4900-477c-9f56-cecb438f21fb>

Ségo adore l'autoroute !



© REUTERS

BIS REPETITA – La ministre de l'écologie avait déjà avancé cette idée, mais juridiquement ça coince.

L'écotaxe continue de faire débat au gouvernement. Ségolène Royal souhaite toujours « remettre à plat » le dispositif et selon les Echos, affine la piste d'une taxe sur les sociétés gestionnaires d'autoroutes. Mais la ministre de l'écologie pourrait se heurter à un mur juridique, assure le quotidien.

Pourquoi taxer les sociétés d'autoroutes ? Ségolène Royal veut profiter des larges bénéfices des concessionnaires d'autoroute pour les taxer. Elles « font aujourd'hui 8,5 milliards de chiffre d'affaires et dégagent 2 milliards de bénéfices », rappelle la ministre. De plus, les infrastructures ont été achetées en dessous de leur prix par ces sociétés sous le gouvernement De Villepin. De l'autre côté, la ministre veut forcer les camions étrangers à emprunter les autoroutes françaises, plutôt que les routes gratuites, ce qui augmenterait le chiffre d'affaires des concessionnaires.

Taxer les autoroutes pour remplacer l'écotaxe par Europelfr

Une mesure difficile à mettre en place. Les sociétés concessionnaires des autoroutes sont liées à l'Etat par contrat. Ce qui empêche le gouvernement de prendre des décisions unilatérales et de changer les règles du jeu. Le gouvernement Ayrault avait déjà voulu relever la redevance domaniale (un prélèvement acquitté par les sociétés d'autoroutes) de 50 %, rappelle les Echos. Mais les sociétés avaient porté l'affaire devant le Conseil d'Etat qui avait obligé le gouvernement à leur accorder des compensations. Toutefois, le gouvernement n'est pas totalement démuné, le Conseil de la concurrence enquête actuellement sur le mécanisme de hausse des prix des péages et sur les conditions d'attribution des marchés d'entretiens. Autant d'atouts que Ségolène Royal pourrait faire jouer.

A la taxe !

Source les Echos:

Les principales sociétés d'autoroutes de France ont dévoilé leurs résultats trimestriels : plus de trafic, plus d'argent... qui suscite toujours plus de convoitise.

A la taxe ! Les autoroutes françaises, plus particulièrement Vinci autoroutes (Cofiroute, ASF, Escota, Arcour) et Eiffage (APRR) sont en pleine forme. Vinci tout d'abord : les recettes liées au péage au premier trimestre 2014 ont progressé de 3,9%, pour se fixer à 958 millions d'euros : « *L'amélioration du trafic observée en 2013 s'est poursuivie, avec un trafic total interurbain en hausse de 2,1%* » annonce le groupe. La fréquentation des véhicules légers a plus grimpé que celle des poids lourds, avec respectivement +2,2% et +1,5%. Vinci « *anticipe désormais une progression globale du trafic sur ses réseaux d'autoroutes concédées en France proche de 2% sur l'ensemble de l'exercice* » indique encore l'entreprise.

L'histoire ne diffère guère du côté d'Autoroutes Paris Rhin Rhône (APRR), qui appartient au groupe de BTP Eiffage : +2,2% d'augmentation du chiffre d'affaires lié aux péages, avec 479,6 millions d'euros. Le trafic progresse aussi, mais moins que sur les réseaux gérés par Vinci : +0,5% pour les voitures légères, +1,9% pour les camions. APRR fait savoir que « *le trafic des véhicules légers a été dynamique en janvier et février, notamment du fait de conditions météorologiques plus favorables qu'en 2013.* »

Les autoroutes concédées en France dégagent beaucoup d'argent, l'affaire n'est pas nouvelle. Le gouvernement avait même décidé l'an dernier d'augmenter la redevance domaniale (le loyer que paye les sociétés d'autoroutes à l'Etat pour exploiter les chaussées) de 50%.

Mais voici que la nouvelle ministre de l'Écologie Ségolène Royal a aussi une idée en tête : taxer les sociétés d'autoroutes une nouvelle fois, afin de compenser le manque à gagner dû à la suspension « sine die » de la taxe poids lourds : « *Elles font aujourd'hui 8,5 milliards de chiffre d'affaires et dégagent 2 milliards de bénéfice* » a fait remarquer la ministre au micro de *BFMTV*, avant de glisser que les autoroutes avaient été « *privatisées en dessous de leur prix* » par son ancien camarade de promotion Dominique de Villepin en 2005.

Ereintées à plusieurs reprises par la Cour des comptes, les Vinci et autres Eiffage n'en ont pas tout à fait fini avec les autorités, d'ailleurs. Elles demeurent encore aujourd'hui suspendues aux résultats d'une enquête menée par l'Autorité de la concurrence, qui agit après une saisie effectuée par la commission des Finances de l'assemblée nationale. L'Autorité devrait s'exprimer « à l'été 2014 » quant au bien-fondé des augmentations à répétition des tarifs de péage, entre autres sujets...

Nomination : Paru dans les echos

La rumeur courait en interne et se confirme : le PDG de Vinci, Xavier Huillard, va proposer au conseil d'administration la nomination de Pierre Coppey, 51 ans, président de Vinci Autoroutes, au poste de directeur général délégué du groupe, en d'autres termes numéro deux de Vinci. La nouvelle, révélée vendredi par le site internet « Atlantico » n'est pas commentée par la société mais a été confirmée aux « Echos » par des proches du groupe.

Sa nomination sera proposée au conseil d'administration du 15 avril, dans la foulée de l'assemblée générale du même jour, dans l'hypothèse (fort probable) où les actionnaires auront renouvelé le mandat de Xavier Huillard comme le propose le conseil. Comme directeur général délégué, une fonction nouvelle chez Vinci, Pierre Coppey s'intercalera entre le P.D.G et les deux directeurs généraux adjoints actuels, Christian Labeyrie, en charge des finances et Richard Francioli pour les activités de BTP (le « contracting », par opposition aux concessions). Reste à déterminer le périmètre exact de ses fonctions, sachant qu'il conservera la direction des autoroutes.

Soutien précieux

« Il est normal que Xavier Huillard, qui va être reconduit pour quatre ans alors qu'il a 60 ans, aborde le sujet de sa succession », justifie un proche. Reste que le choix de Pierre Coppey étonne certains en interne. Proche de Xavier Huillard, dont il a été un soutien précieux lors de son bras de fer en 2006 avec son prédécesseur, Antoine Zacharias, le futur DG délégué affiche cependant un profil atypique chez Vinci. Diplômé de l'Institut d'études Politiques de Strasbourg, d'une école de journalisme et de l'école Nationale Supérieure des PTT, il a été directeur de la communication et des ressources humaines avant de prendre la direction générale de Cofiroute en 2006, puis de Vinci Autoroutes. Une activité essentiellement française. « Etant donné la volonté du groupe de se développer à l'international, le profil franco-français du futur DG délégué est plutôt surprenant », remarque un bon connaisseur de Vinci.

La question est maintenant de savoir quelles conséquences aura cette nomination sur le management du groupe. Pierre Coppey n'a pas la réputation d'être une personnalité consensuelle en interne. Surtout, comme souvent en pareil cas, ce choix

pourrait conduire certains managers déçus à s'interroger sur leur avenir au sein du groupe. Quant à la suite, elle reste évidemment à écrire. Pierre Coppey semble aujourd'hui en pôle position pour succéder à Xavier Huillard, même si certains ne sont pas de cet avis. « Habituellement, un directeur général de société ou de branche ne passe pas par la case de numéro deux, estime un proche du groupe. Quand vous y passez, vous y restez ». La façon dont le nouveau tandem à la tête de Vinci va fonctionner devrait donner rapidement la réponse à ces interrogations.