

Toujours rentable, Vinci Autoroutes profite pourtant des aides de l'État sur le dos de ses salariés

Malgré des bénéfices importants au premier semestre, Vinci Autoroutes vient d'obtenir la prise en charge par l'État de l'activité partielle de ses salariés. Et, contrairement aux pratiques dans ce secteur, elle ne compensera pas les baisses de salaire.

Par **Isabelle Jarjaille** - 7 décembre 2020 4 minutes

Lire plus tard ☆

Trois mois après le premier confinement, les actionnaires de Vinci Autoroutes ont touché, comme chaque année, le jackpot : 1,3 milliards d'euros de dividendes correspondant au solde à payer pour l'année 2019. Si d'autres entreprises, comme Eiffage, également exploitant d'autoroutes, ont annoncé dès le mois mars qu'elles renonceraient au versement des dividendes en 2020, rien de tel chez Vinci Autoroutes. Pourquoi priver les actionnaires alors que les trois filiales du groupe (ASF, Escota et Cofiroute) ont produit 531,5 millions d'euros de bénéfices au premier semestre 2020, malgré la baisse du trafic ? Par contre, aujourd'hui le groupe n'hésite pas à demander l'aide de l'État.

Au printemps, face au quasi arrêt du trafic autoroutier, Vinci avait négocié un accord d'entreprise pour ne pas passer par la case chômage partiel. Le 5 novembre dernier, en Comité social et économique central le 5 novembre, Vinci Autoroutes a annoncé aux salariés de ces trois sociétés, qu'ils seraient en activité partielle du 9 novembre 2020 au 9 mars 2021 : une baisse d'activité payée par l'État, qui assure jusqu'à 84 % du salaire net, sachant que l'entreprise ne prévoit pas de compenser la perte de salaire. « Après avoir puisé dans les congés des salariés pour amortir les effets du premier confinement, ASF veut désormais passer en force pour bénéficier des aides de l'État. Et sans compenser un seul euro pour les pertes des salariés ! », ont réagi, fin novembre, la CFDT, la CFE-CGC, la CGT, FO et l'Unsa.

En la matière, Vinci se démarque de ses concurrents. D'après plusieurs sources syndicales, Sanef/SAPN (groupe Abertis) et APRR/Area (Eiffage) ont

Dans un communiqué publié le 13 novembre, Vinci Autoroutes « retient désormais une hypothèse de baisse [de trafic] se situant entre -20 et -25 % » pour l'année 2020.

Le groupe rassure ses investisseurs : « dès lors que les restrictions de circulation auront été levées, le trafic devrait retrouver rapidement un niveau normatif, comme cela s'est produit après la fin du premier confinement, en

mis en place le chômage partiel lors du premier confinement, avec maintien de salaire à 100 %.

Début novembre, la direction d'APRR a indiqué aux salariés qu'elle n'aurait pas recours à l'activité partielle pour le deuxième confinement. Du côté de Sanef/SAPN, un représentant syndical indique qu'environ 15 % des effectifs sont de nouveau concernés par le chômage partiel, toujours avec maintien à 100 % du salaire, du 7 novembre au 31 décembre 2020.

Comme à leur habitude, les sociétés d'autoroutes (Vinci Autoroutes, Sanef et APRR) n'ont pas répondu à nos sollicitations.

Des aides publiques pour maintenir la rentabilité

Début décembre, les syndicats d'ASF ont saisi le tribunal de Nanterre pour obtenir des éléments précis sur la baisse d'activité annoncée, notamment des prévisions de trafic. Décision attendue... le 13 janvier ! De son côté, Vinci Autoroutes estime avoir présenté les éléments nécessaires aux représentants des personnels, comme en témoigne une lettre de la direction des ressources humaines, envoyée le 16 novembre au secrétaire du comité social économique central, dont nous avons pris connaissance : « le motif justifiant [le recours à l'activité partielle], la période prévisible de sous-activité et le nombre de salariés concernés vous ont bien été précisés ».

juin 2020. » Ce qui ne l'empêche pas de demander la prise en charge de l'activité partielle pour ses salariés... jusqu'en mars 2021.



Direction des Ressources Humaines

[REDACTED]
Secrétaire du Comité Social et Economique
Central

Vedène, le 16 Novembre 2020

[REDACTED]
Objet : **Votre envoi du 13 novembre 2020**

Monsieur Le Secrétaire,

Nous revenons vers vous à la suite du courriel que vous avez bien voulu nous adresser vendredi 13 novembre 2020 à 19 :11.

Sa lecture attentive appelle de nombreuses observations de notre part afin que ne perdurent les approximations dont il est émaillé et qui pourraient laisser accroire à l'absence de tout dialogue entre nous.

Ainsi :

1. Lors de la réunion extraordinaire du CSE Central du 5 novembre 2020, qui s'est tenue sur ordre du jour établi de concert et en accord avec vous, nous avons pris tout le temps nécessaire afin d'apporter à chacun des représentants du personnel présents, dont les membres de droit que sont, par accord, les Délégués Syndicaux Centraux des cinq Organisations Syndicales Représentatives au niveau de la société, l'éclairage nécessaire concernant le recours à activité partielle.

Document Mediacités.

Les syndicats répondent que la direction « s'est contentée d'indiquer qu'elle extrapolait une baisse de trafic sur les quatre prochains mois et qu'en conséquence, elle souhaitait demander l'aide de l'État et imposer à une large part de ses salariés de nombreuses heures de chômage partiel, sans aucune compensation salariale. »

La Direction régionale des entreprises, de la concurrence, de la consommation, du travail et de l'emploi (Direccte) du Vaucluse (siège de ASF) a autorisé tacitement la mise en œuvre du dispositif, car en l'absence de réponse sous 15 jours de l'administration, l'activité partielle est autorisée. « Vous n'êtes pas sans savoir qu'il y a une pandémie. C'est un dossier comme les autres, avec une activité ralentie, s'est agacé un fonctionnaire de la Direccte en réaction à nos demandes sur le sujet. Je peux simplement vous dire que l'on a reçu largement ce qu'il fallait comme justificatifs, comme des taux de fréquentation d'autoroute. Mais cela reste entre

l'administration et Vinci Autoroutes. » Interrogé sur le nombre d'heures octroyées à Vinci autoroutes, ce fonctionnaire n'a pas voulu en préciser le montant : « On leur a donné un contingent d'heures important, étant donné qu'il y a plus de 3000 salariés chez Vinci Autoroutes. Mais cela ne veut pas dire que tout sera utilisé ». Concrètement, lors d'une demande d'activité partielle, l'administration alloue un nombre d'heures qui pourront être prises en charge par l'État sur une période donnée. À la fin de la période, l'entreprise doit présenter un bordereau justifiant du nombre d'heures utilisées pour se faire rembourser.

« Il y a une absence totale de contrôle des grands groupes »

Dans tous les cas, la demande de Vinci fait bondir l'avocate mandatée par les syndicats, Isabelle Teraud, spécialisée dans la défense des droits des salariés : « Il y a un vrai problème sur ce dispositif de prise en charge de l'activité partielle. Il y a une absence totale de contrôle des grands groupes, c'est scandaleux ! Les petites boîtes serrent les fesses pendant que les grands groupes se servent dans le pot et licencient par ailleurs. » Sur ce dernier point, Vinci n'est pas en reste, comme nous l'avons par exemple révélé pour sa filiale chargée de l'aéroport de Lyon.

Sur ce type de dossier, les aides publiques semblent venir au secours de la rentabilité de la société, plutôt qu'au secours de l'emploi. « Les sociétés d'autoroutes tentent de réduire leurs effectifs depuis la disparition des péages, avec des plans de départs anticipés par exemple, contextualise un délégué syndical au sein de l'une des sept sociétés historiques. On a le sentiment que la mise en œuvre du chômage partiel leur permet de tester une nouvelle organisation, en supprimant des postes qui ne seront pas remplacés une fois la crise passée. Par exemple, en faisant tourner deux gares de péage avec une seule personne. »

Depuis leur privatisation en 2006, les sociétés d'autoroutes ont supprimé, en moyenne, un tiers de leurs effectifs. Ces économies sur le personnel, cumulées à des hausses annuelles de tarifs, expliquent en partie leur **super rentabilité**. Et ce n'est pas une pandémie qui tuera la poule aux œufs d'or.

Si vous souhaitez nous adresser des documents en passant par une plateforme sécurisée et anonymisée, rendez-vous sur pals.mediaticites.fr (<https://pals.mediaticites.fr/>)



Vous cherchez un cadeau qui dure 365 jours ?

Pour les fêtes Offrez Mediacités 🧑

(https://www.mediaticites.fr/abonnement/offrez-mediaticites/?utm_source=bandeau_marketing_aleatoire&utm_content=noel_message_33)

par [Isabelle Jarjaille](#)



En septembre 2020, après sept mois de travaux, la **commission d'enquête sénatoriale sur les concessions autoroutières**, a estimé que les sociétés d'autoroutes, privatisées en 2006, auront atteint le seuil de rentabilité prévu par les contrats dès 2023, 10 ans avant la fin des concessions. D'après leurs calculs, en 30 ans d'exploitation du réseau autoroutier, elles auront distribué 70 milliards d'euros de dividendes à leurs actionnaires privés.

