



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

autoroutes

Question écrite n° 26102

Texte de la question

M. André Chassaigne attire l'attention de M. le secrétaire d'État chargé des transports sur les conséquences de la politique sociale de l'entreprise Vinci sur la sécurité du réseau autoroutier exploité par sa filiale Autoroutes du Sud de la France (ASF). Depuis 2007, l'automatisation croissante des gares de péages autoroutiers du réseau exploité par ASF entraîne une réduction sans précédent des effectifs de receveurs péagers. Ceux-ci, au-delà de leur fonction de réception des montants des péages, conduisaient une triple mission d'accueil, de renseignement et d'assistance des usagers du transport, qui semble de moins en moins assurée aujourd'hui. Par ailleurs, le groupe Vinci envisage la concentration des équipes techniques des postes de contrôle (PC) chargées d'assurer l'intervention des équipes de terrain et l'information des usagers en cas d'évènements sur le réseau concédé. A court ou moyen terme, ce sont près de 22 PC districts, gérant chacun un linéaire d'une centaine de kilomètres d'autoroutes, qui devraient être dissous et transférés en partie sur des PC régions. Les différentes organisations syndicales soulignent que ce sont près de 70 % des moyens techniques et humains aujourd'hui garants de la sécurité des usagers et des intervenants qui devraient disparaître. Comment croire dès lors que les niveaux de réactivité, de fiabilité et d'efficacité actuels pourraient être maintenus ? Face aux orientations proposées par le groupe Vinci, qui ne poursuivent qu'une logique de rentabilité financière de court terme, au détriment de la sécurité de l'ensemble des usagers et du service public rendu, il lui demande d'intervenir rapidement auprès des dirigeants des entreprises exploitantes du réseau concédé afin de maintenir les moyens humains et les conditions de sécurité actuels. Il lui demande également s'il envisage de nouvelles procédures de contrôle et de sanctions, notamment financières, pour les entreprises exploitantes du réseau autoroutier concédé, au-delà de la simple possibilité de reprise de la concession qui n'est pas applicable compte tenu des coûts de son rachat.

Texte de la réponse

Le programme d'automatisation de la collecte des péages, engagé depuis 1996, est lié aux évolutions technologiques des moyens de paiement et contribue à la sécurisation des transactions. Ce processus répond également à une évolution des pratiques des usagers de plus en plus adeptes de moyens de paiement modernes. En effet, la part des paiements en espèces au péage, qui diminue depuis plusieurs années, ne représente plus aujourd'hui, sur le réseau concédé à ASF, que 38 % des transactions. Le processus d'automatisation concerne essentiellement les gares de péage dont le faible niveau de trafic, notamment de nuit, ne justifie pas le maintien d'une présence humaine. Les moyens de télécommunication permettent aux agents des sociétés concessionnaires d'apporter, le cas échéant, leur assistance aux usagers en difficulté. Soucieux que les conditions d'automatisation n'affectent ni le niveau de service, ni la sécurité des usagers, l'État a défini les obligations minimales relatives au fonctionnement des gares de péage automatisées et a, en particulier, affirmé la nécessité que toutes les gares de péage mettent à disposition de l'utilisateur différents modes de paiement, dont les espèces. Ce programme se poursuit au rythme d'une vingtaine de couloirs par an, selon ces principes. À la fin de l'année 2007, 78 % des couloirs de péage étaient ainsi équipés d'automates sur le réseau autoroutier concédé à ASF. Dans le même esprit, pour adapter le niveau de service dans les domaines de

l'information et de la sécurité, ASF fait évoluer son organisation au sein des postes de contrôle. La société prévoit effectivement un repositionnement géographique des postes de contrôle d'exploitation, avec à terme douze postes de contrôle permanents mais également le maintien dans chaque district d'une salle de crise permettant de piloter au plus près les situations critiques particulières. Le ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement du territoire est particulièrement attentif à l'impact que ces évolutions pourraient avoir sur la qualité du service rendu aux usagers. Aussi, les obligations du concessionnaire, en ce qui concerne sa politique d'exploitation et de sécurité, ont été renforcées à l'occasion de la privatisation de cette société en 2006 et contractualisés dans un contrat de plan fixant les objectifs de niveau de service à atteindre pour les années 2007 à 2011. Les procédures de contrôle et de sanction ont également été renforcées à cette occasion. Ces évolutions se font dans le respect du pacte social « pas de licenciement ni de mutation forcée » et des engagements pris par ASF dans le cadre des conventions d'entreprises présentées lors du comité central d'entreprise, dont la dernière a été approuvée à l'unanimité par les organisations syndicales en juillet 2007. Une gestion prévisionnelle des emplois et des compétences est ainsi mise en oeuvre pour accompagner le changement et faire évoluer les compétences des agents en adéquation avec les besoins et les ressources.

Données clés

Auteur : [M. André Chassaigne](#)

Circonscription : Puy-de-Dôme (5^e circonscription) - Gauche démocrate et républicaine

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26102

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 24 juin 2008, page 5349

Réponse publiée le : 9 septembre 2008, page 7879