



ASSEMBLÉE NATIONALE

13ème législature

autoroutes

Question écrite n° 26747

Texte de la question

M. David Habib alerte M. le secrétaire d'État chargé des transports sur la politique mise en place dans l'entreprise Autoroutes du sud de la France (ASF) par le groupe Vinci. En 2007, une nouvelle organisation du travail a généralisé l'automatisation dans les gares de péage ; dans bon nombre d'entre elles, il n'y a désormais plus personne pour accueillir, renseigner et assister les usagers. Or, il n'est pas rare que des problèmes techniques surviennent et dans ces cas, l'usager doit attendre la venue d'un technicien qui parfois doit faire plusieurs dizaines de kilomètres pour se rendre sur place. Début 2008, une réorganisation dans le domaine de la sécurité sur l'ensemble du réseau et des infrastructures d'exploitation consistant en un projet de concentration des postes de contrôles (PC) est envisagé. Les 32 PC, répartis sur l'ensemble du territoire et dont la mission est de protéger, alerter et secourir en faisant intervenir dans l'urgence des équipes de terrain et d'assurer la remontée rapide des informations indispensables pour éviter des perturbations, vont se voir réduits à court ou moyen terme à 22 PC. Il deviendra alors impossible d'assurer le même niveau d'efficacité, de réactivité et de fiabilité du système qui permet aujourd'hui de satisfaire à l'obligation de sécurité pour les usagers et les professionnels intervenant. Aussi, il lui demande s'il entend intervenir auprès du groupe Vinci en vue de limiter les pertes en termes d'emplois, de sécurité et de qualité de service du réseau routier ASF.

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'usager 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. David Habib](#)

Circonscription : Pyrénées-Atlantiques (3^e circonscription) - Socialiste, radical, citoyen et divers gauche

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 26747

Rubrique : Voirie

Ministère interrogé : Transports

Ministère attributaire : Transports

Date(s) clé(s)

Question publiée le : 1er juillet 2008, page 5602

Réponse publiée le : 9 septembre 2008, page 7879