



## 14ème législature

<b>Question N° :</b> <b>8848</b>	De <b>M. Frédéric Barbier</b> ( Socialiste, républicain et citoyen - Doubs )	<b>Question écrite</b>
<b>Ministère interrogé</b> > Transports, mer et pêche		<b>Ministère attributaire</b> > Transports, mer et pêche
<b>Rubrique</b> > voirie	<b>Tête d'analyse</b> > autoroutes	<b>Analyse</b> > péages. automatisation. emplois.
Question publiée au JO le : <b>30/10/2012</b> Réponse publiée au JO le : <b>15/01/2013</b> page : <b>632</b>		

### Texte de la question

M. Frédéric Barbier attire l'attention de M. le ministre délégué auprès de la ministre de l'écologie, du développement durable et de l'énergie, chargé des transports, de la mer et de la pêche, sur l'automatisation croissante des guichets aux péages autoroutiers. Les utilisateurs constatent des blocages de plus en plus fréquents. Cette situation s'explique par l'absence d'au moins un guichet avec agent. En effet, de nombreuses transactions ne peuvent se faire sur un guichet automatique : consommateurs souhaitant payer par chèque, personnes âgées ayant des difficultés avec le système automatique, personnes en situation de handicap, ou cartes bleues étrangères. Chaque matin des temps d'attente sont par exemple constatés aux sorties Valentin, Marchaux et Besançon Ouest dans le Doubs. Selon les statistiques de l'Association des sociétés françaises d'autoroutes (Asfa), le nombre de salariés affectés aux péages a ainsi baissé de 7 380 en 2007 à 5 823 en 2011. Cette généralisation des péages automatiques a une incidence importante sur la fluidité du trafic. Or si les sociétés concessionnaires assurent la gestion des autoroutes, l'État en est toujours le propriétaire et le réseau autoroutier est un service public rendu aux usagers. Plusieurs millions de Français l'utilisent chaque jour. Ce service, payant, doit leur permettre de gagner du temps et ne peut être discriminant. Ce phénomène a en outre un impact en termes d'emploi : l'automatisation entraîne un recul de l'emploi global du secteur, celui-ci est passé de 16 585 salariés en 2008 à 15 653 en 2011, malgré l'ajout concomitant de 360 kilomètres au réseau. Et il n'est pas sans danger : les automobilistes opèrent fréquemment des marches arrière ou des changements de file pour accéder à un péage opérationnel. Il lui demande donc quelles mesures pourraient être mises en place pour inciter les sociétés concessionnaires à garantir au moins un guichet avec agent sur les péages où cela semble nécessaire pour assurer la fluidité du trafic.

### Texte de la réponse

L'automatisation des péages d'autoroutes a été engagée début 2000 par les sociétés concessionnaires. La montée en puissance des cartes bancaires a en effet conduit de nombreux organismes publics ou privés à installer des automates de paiement. Ainsi l'État et les sociétés concessionnaires se sont accordés pour engager une réduction des effectifs concernés sans licenciement ni mutation forcée. La reprise de cet accord figurait de nouveau dans les obligations des repreneurs de ces sociétés en 2005-2006. Le maintien de personnels aux barrières isolées (échangeurs par exemple) posait des questions de sécurité, et l'automatisation a donc été privilégiée. Cependant, la présence d'opérateurs aux péages est maintenue aux barrières terminales, soit en guichet, soit en poste de supervision. Les agents des sociétés interviennent notamment pour assister les usagers en difficulté. Par ailleurs, la part d'effectif consacrée à l'exploitation et à l'entretien du réseau dans les sociétés concessionnaires est restée stable sur la même période, malgré les nombreuses possibilités techniques d'automatisation disponibles (vidéo surveillance, détection automatique d'incident, etc.). L'État, en sa qualité d'autorité concédante, a d'ailleurs



contractualisé avec les concessionnaires plusieurs indicateurs et objectifs de performance en matière d'entretien et d'exploitation, assortis de pénalité en cas de performance insuffisante.