Le service public de l'information routière : « Bison futé » un genou à terre !

La CGT a été reçue par le DIT (direction des infrastructures) et le responsable de GRT3 (sous-direction : gestion du réseau national et des trafics) pour faire le point sur l'avancement des décisions sur la nouvelle organisation de l'information routière depuis la décision de la fermeture des divisions transport du CNIR et des 7 CRICR par la circulaire de fin janvier.
En effet, suite au projet de **retrait du ministère de l'Intérieur (MI)** *de ses missions aujourd'hui assurées par les divisions de Police et de Gendarmerie au sein du CNIR (centre national de l'information routière) et des 7 CRICR (centre régional d'information et circulation routière) pour se concentrer sur la seule gestion de crise,* **le MEDDE met en péril les missions d'information routière, la coordination des chantiers et la gestion de crise** *en fermant les divisions transport des CIRCR. Actuellement, les CRICR sont rattachés aux DIR de Zones (direction interdépartementales des routes) des 7 zones Défense sous l'autorité des Préfets de zones avec les Etats major de ces zones (EMIZ) et celle du CNIR rattachée à la DIT/ GRT3. Ils se concentrent sur la mission de coordination des chantiers et sur «Bison futé» fragilisé en tant qu'outil national de diffusion de l'information routière.*

Des outils et des organisations de travail du service public national de l'information routière sont remis en cause:

- **L'austérité va-t-elle avoir raison des missions du service public national ?**
- **Un train de mesures annoncées qui touchent de plein fouet une cinquantaine d'agents des divisions transport du CNIR et des 7 CRICR, leurs missions et l'organisation du travail au sein des DIR.**
- **Une gestion de crise routière est en plein inconnue !**

LE SERVICE PUBLIC DE L'INFORMATION ROUTIERE

Nous avons dénoncé les conséquences immédiates de la disparition de ces structures dédiées opérationnelles, abandonnées au nom des contraintes budgétaires. Nos ministères (MI et MEEDE) n'ont cure des emplois mutualisés des services de Police et de Gendarmerie avec les agents du ministère qui permettent la maîtrise au quotidien du service public de l'information routière, allant de la coordination au quotidien des principaux chantiers structurants et l'adoption de mesures de gestion des trafics à la diffusion de l'information routière aux usagers , entreprises et grands médias et opérateurs de diffusion par internet.

- **La CGT demande un cadrage national** de la nouvelle organisation de l'information routière, dans les DIR de Zones et les autres DIR et DIT: misions, moyens et effectifs, organisation et conditions de travail. Le dialogue social national et local est un passage incontournable avec les représentants des personnels (CT locaux, CHSCT …).

FERMETURES DES DIVISIONS TRANSPORT DU CNIR ET DES 7 CRICR MAI2016

Les impacts sociaux se concentrent sur 58 agents dont 38 dans les 7 CRICR et 20 au CNIR qui sont pris dans la trappe de la nouvelle organisation de l'information routière : fermeture des locaux, redéploiement et relocalisations dans les DIR.
Or, ce sont les agents spécialisés et formés aux outils pointus de la gestion du trafic, interfaces entre les PC routiers, CIGT (centres de gestion des trafics), les SCA, Collectivités et TIPI (application qui gère la base de données nationales des évènements routiers) Ce sont eux qui font fonctionner la collecte, en élaborant les données permettant la qualification des évènements routiers.

- Affaiblir les organisations dédiées 24h sur 24, et les moyens est un contre sens !
- **Rechercher des économies de moyens et d'effectifs** alors que les réponses aux besoins du service public sont loin d'être satisfaits. Rappelons ici la galère des usagers lors des dernières migrations de cet hiver vers les stations de neige qui ont engendré une crise routière sévère et ont rapidement mis en cause la responsabilité des services de l'Etat et celle des sociétés concessionnaires d'autoroute !

«BISON FUTE» : L'INFORMATION ROUTIERE ET LA GESTION DE CRISE ROUTIERE ONT UN GENOU EN TERRE !

Pour la CGT il y a un risque de balkanisation de l'information routière :

Sur l'outil national TIPI (collecte et base de données pour l'élaboration et la communication de l'information routière aux autorités et gestionnaires, aux médias et internet …) **Les exigences seraient revues à la baisse** ! la DIT et le chargé de la sous direction GRT3 affirment que l'outil national TIPI n'a pas à faire une représentation précise de l'information routière. Il explique que des niveaux d'échelle différents doivent coexister en faisant référence aux outils de diffusion de l'information routière des différents gestionnaires. Le recours aux nouveaux acteurs (google, maps Waze, tomtom, …que chacun peut utiliser au quotidien) **pose la question de la qualité et de la maîtrise des informations** diffusées par l'intermédiaires de ces dispositifs.

Nous n'avons pas eu de réponse sur les projets de services de gestion de crise dans la nouvelle organisation de l'information routière notamment du fait que les forces de l'ordre (police et gendarmerie) mettent « genou à terre au BISON FUTE » alors qu'elles sont la cheville ouvrière du recueil et de la qualification des événements sur les réseaux secondaires (Départementaux, agglomérations et communes). Sur les ruines des CRICR comment répondre aux carences actuelles de l'outil national TIPI sur son niveau de précision insuffisant, notamment sur les échangeurs routiers et aux moyens insuffisants de GRT3 pour faire face aux exigences de gestion du référentiel routier national ?

Gestion de crise : une inconnue de la part des Préfets de Zone ! C'est le MI qui est à l'origine de cette évolution, pressé de récupérer ses forces de l'ordre pour d'autres missions ! Quel mode fonctionnement des 7 EMIZ (Etat major) en moyens humains ?

Pour le MEDDE, quels seront les moyens pour les DREAL de Zone chargées d'appui aux Préfets de Zones. Qui plus est, quels seront les moyens des DIR de zone chargées d'expertiser la gestion du volet routier des crises ? Quels seront les Interfaces avec les Emiz dans la préparation des crises et la gestion des pré-crises et des crises ?

LA COORDINATION DES CHANTIERS : L'ETAT DOIT ASSURER LA GOUVERNANCE DES DIFFERENTS GESTIONNAIRES DE RESEAUX

Ce sont bien les missions aujourd'hui, intégrées au sein des divisions transport qui permettaient à l'Etat de conserver la capacité et la gouvernance des différents gestionnaires des réseaux routiers dont le réseau concédé au privé (SCA). Demain l'expertise sera ailleurs, dans la DIR de Zones et l'appui à la gestion des pré-crise et crises routières sera fourni par les DREAL de Zone qui rappelons-le, également, vont très probablement subir de nouvelles réorganisations avec la fusion des Régions (par ailleurs que la CGT conteste !). **Cela pourra conduire à simplifier la géographie des DIR selon les zones de défense !** Le couple DREAL/DIR dans la préparation et la gestion de crise sera très certainement à géométrie variable.

Cela suppose un cadrage national sur les missions de coordination des chantiers par l'Etat à travers des relations contractualisées pour l'élaboration des plan de gestion des trafics (PGT) qui devront intégrer les SCA, les DIR de zone et Collectivités locales à supposer que soient crées des interfaces entre les différents gestionnaires de réseaux.

Il n'existe rien ou pas grand chose sur les conventionnements avec les collectivités locales.

Seule certitude, les sociétés concessionnaires d'autoroute sont dans l'obligation de répondre pour le 1 octobre 2015, délai fixé par la Directive européenne, pour collecter et élaborer les données de trafic universelles sur les réseaux autoroutiers. Pour alimenter l'outil national TIPI, **le MEDDE a su trouver les moyens pour payer aux SCA la réalisation de leurs interfaces avec l'application TIPI**.

La CGT dénonce l'incohérence avec la conception du service public national, la coordination des chantiers ne peut être renvoyée aux seules pratiques des gestionnaires : ce qui est en contradiction avec le message de l'Etat organisateur et régulateur !

DEVENIR DES PERSONNELS : REDEPLOIEMENT, PREPOSITIONNEMENT ET PRIME DE RESTRUCTURATION ?

NON … aux réductions des dépenses publiques pour le service public de l'information routière notamment l'application nationale «***BISON FUTE***»… **aux régressions** des niveaux de services de l'information sur le réseau secondaire… **aux restructurations autoritaires de la nouvelle organisation** du service de l'information routière… **aux mobilités forcées** dans le cadre des redéploiements des missions.

LA CGT REVENDIQUE DES MISSIONS CLAIREMENT IDENTIFIEES DANS LA DIR, AVEC LES MOYENS NECESSAIRES POUR LE TRAITEMENT DE L'INFORMATION ROUTIERE, DE LA COORDINATION DES CHANTIERS ET DE LA GESTION DE CRISE.

L'EVOLUTION DE L'ORGANISATION DU SERVICE PUBLIC NATIONAL NE PEUT PAS SE FAIRE EN COMMENÇANT PAR PLOMBER L'OUTIL NATIONAL TIPI, EN ABANDONNANT LA COORDINATION DES CHANTIERS ET, DANS CE CONTEXTE, DESARMER LE ROLE DE L'ETAT DANS LA GESTION DE CRISE.