



Route inondée près de Rennes

© photo - Fotolia



CASSE DU SERVICE PUBLIC : AU TOUR DE BISON FUTÉ !

BISON FUTÉ existe depuis 1976. C'est ce système d'information, du Ministère de l'équipement d'alors, qui lui a donné une grande audience auprès du public sur l'existence du Centre national de l'information routière avec ses sept centres régionaux. Aujourd'hui, organisme interministériel — ministères de la défense, de l'intérieur et de l'écologie — il permet la collaboration depuis près de 40 ans de différents services (CRS, gendarmes, policiers, agent du ministère de l'écologie...) Pour les dirigeants actuels ce service largement sollicité par le grand public lors des grands départs doit reformer son organisation.

DÉMISSION DE L'ÉTAT QUI RENONCE À ASSURER UNE MISSION DE SERVICE PUBLIC.

Entre réforme territoriale, austérité budgétaire, redéploiement et restructuration, les pouvoirs publics ont engagé le système de l'information routière dans une mutation qui risque de lui faire perdre de sa pertinence et d'ouvrir le marché à des concurrents privés. Concrètement, toute une organisation, associant aujourd'hui une cinquantaine de fonctionnaires du ministère de l'écologie et la centaine des agents des forces de l'ordre, va disparaître par la fermeture des divisions transport de ces centres national et régionaux.

Le départ des fonctionnaires du ministère de l'intérieur va entraîner une réelle perte d'informations sur les trafics routiers et conduira à une perte de visibilité pour anticiper les embouteillages, les ralentissements et les points

de blocages... Rouage essentiel qui permettait la mise en place des grandes mailles de délestage. Cela se vérifiera pour les 20000 km du réseau secondaire lors des événements comme les accidents et des chantiers routiers qui seront soumis aux seules pratiques des gestionnaires des routes (départements et agglomérations).

De plus, la réforme aura aussi de lourdes conséquences sur la gestion des trafics en période de crise en dégradant les circuits d'information rapides entre les préfets et les forces de l'ordre sur le terrain, pour faire face à l'urgence notamment en cas d'épisode neigeux. Quoiqu'en dise le ministère de l'intérieur, le ministère de la défense et le ministère de l'écologie, on doit s'attendre à une rupture de la chaîne d'information, comme à la perte de qualité et de pertinence des expertises ! Le gouvernement fait le choix d'affaiblir le service public rendu par ces structures efficaces qui avaient la

mission de coordonner l'action de tous les services impliqués dans l'information routière, plutôt que de renforcer les équipages communs et qualifiés aux trois ministères et omet de soutenir l'investissement dans des technologies nouvelles de collecte et de diffusion d'informations. On ne peut que déplorer le retard du ministère de l'Écologie pour moderniser les systèmes de collecte et de production de l'information routière, concurrencée par les opérateurs privés « Google, Tom-Tom, maps Waise, radio route ». On n'en a pas fini des cortèges de naufragés de la route au moment des épisodes neigeux et grandes migrations saisonnières !

la réforme aura aussi de lourdes conséquences sur la gestion des trafics en période de crise

la réforme aura aussi de lourdes conséquences sur la gestion des trafics en période de crise

la réforme aura aussi de lourdes conséquences sur la gestion des trafics en période de crise

RESTRUCTURATION SOUS CONTRAINTES BUDGÉTAIRES

Derrière cette partie de Monopoly administratif, c'est bien une vaste opération comptable qui s'opère sous fortes contraintes budgétaires. Les impacts sociaux sont certes « limités » aux 58 agents qui exercent au CNIR (20 personnes) et dans les 7 CRICR (38 agents) priés de rechercher de nouvelles missions et contraintes à des mobilités forcées au sein des services, mais ils risquent d'être beaucoup plus graves en matière de qualité de service rendu. Ces 58 agents sont spécialisés et formés aux outils pointus de la gestion du trafic : les interfaces entre les PC routiers, les centres de gestion des trafics, et les sociétés concessionnaires des autoroutes qui devront s'y associer rapidement (au plus tard en septembre 2016 selon la directive européenne de normalisation de l'information routière) et au demeurant se font payer par l'État l'adaptation des nouveaux logiciels intégrés et circuits informatiques dans l'application « TIPI » qui gère la base des données nationales des événements routiers.

Pour la CGT, cette restructuration sous contrainte budgétaire est un « contresens alors même que les réponses aux besoins du service public ne sont pas correctement apportées ». On a encore pu le déplorer cet hiver, avec la migration des vacanciers vers les stations de ski qui a engendré une crise routière sévère dans laquelle la responsabilité de l'État et des sociétés concessionnaires d'autoroute n'a fait aucun doute.

EN CAS DE CRISE, IL FAUT UNE INFORMATION DE QUALITÉ

Ce qui est en jeu dans cette affaire, c'est bel et bien la qualité de l'information routière, tant au niveau de sa collecte, de son traitement que de sa diffusion aux usagers. Mais aussi, et surtout, en cas de crise ou de pré-crise, les pouvoirs publics (préfets) doivent disposer d'une information rapide et robuste pour prendre les bonnes décisions.

C'est pourquoi la Fédération CGT équipement-environnement avec l'UIT-CGT déplorent et contestent que « Bison Futé ait un genou à terre. Les évolutions technologiques – les systèmes embarqués, les applications, les réseaux sociaux – sont telles qu'elles devraient permettre certaines innovations pour le service public de l'information. Nous sommes à un tournant : soit Bison Futé diffuse une information publique de qualité, reconnue par les usagers sur internet, soit on laisse les opérateurs concurrents tels Google, Tom Tom, Waze... qui se comporteront comme des prédateurs des données automatisées mal qualifiées ou peu pertinentes, faute d'experts connaisseurs de la route. La réforme actuelle n'offre aucune sécurité et aucune visibilité sur la manière dont le ministère de l'Intérieur va gérer les situations de crise routière. Elle risque d'abaisser les niveaux de qualité et ne plus garantir l'égalité de traitement des usagers selon les gestionnaires des réseaux. Au contraire, l'État doit garder sa capacité de gouvernance (coordination et régulation) des gestionnaires de réseaux. Bison Futé ne peut être amputé de son levier d'expertise de l'information routière de l'État au titre d'une politique publique. »

IL CASSE UN OUTIL NATIONAL QUI FONCTIONNE ET DÉGRADE LE SERVICE PUBLIC NATIONAL.

Pour la CGT, l'évolution du service public national de l'information routière ne peut pas se faire en commençant par plomber l'outil national existant en abandonnant la mission de coordination des chantiers et, dans ce contexte, désarmer le rôle de l'État dans la gestion de crise routière. Une telle restructuration n'a pas fini de masquer les préoccupations des usagers et des agents de l'État alors que les chiffres de la sécurité routière dévoilés en juillet dernier, sont particulièrement mauvais avec une augmentation de 19 % des tués au mois de juillet 2015 par rapport à l'année précédente. A l'heure où le ministre Bernard Caseneuve appelle à la responsabilité des automobilistes, la route va devenir moins sûre ! ♦