



Compte-rendu du groupe de travail CRICR du 29 juin 2015

Participants:

SG SPES : Gregory LE LAURENT

SG/RS : Benoît TROCME

SG/RH : Catherine FERREOL

DIT : Jean LEDALL, Nicolas PATIN

CFDT : Gerard BOUIN, Pierre LACHAUD, Pascal THOLEY, Freddy SONTA, Hubert LEBRETON

FO et CGT

Lieu :

Lundi 29 juin 2015 à 14h30, salle 29A, de la Tour Séquoia, la Défense.

Groupe de travail :

Présentation par l'administration : Suite au CTS (en fait, c'était le CTM) qui s'est tenu deux mois auparavant, un groupe de travail a été demandé sur la réorganisation des CRICR et des CNIR. Nous le mettons aujourd'hui en place.

CFDT : Nous sommes satisfaits de la mise en place de ce groupe de travail, mais nous souhaitons savoir quels sont les objectifs de celui-ci et le format qu'adopteront ces réunions (périodicité, durée,...). Concernant la réunion du jour, s'agit-il d'une réunion d'information ou d'échanges sur l'évolution de l'information routière ?

Il est dommage que dans les documents reçus en vue de cette réunion, il n'y ait pas d'études d'impacts sur les personnels et les services. Il est constaté que des choses apparaissent, mais elles ne sont pas abouties ; on sait ce qu'on a, mais on ne sait pas où on va. Tout cela ne semble pas maîtrisé par le Ministère.

Réponse de l'administration : Le groupe de travail est défini en CTM, pas en CHSCT. Son objectif est de faire un point régulier des évaluations des dossiers, sa périodicité est en fonction des informations (1^{ère} quinzaine de septembre pour le prochain) et il doit durer entre 1 heure 30 et 2 heures. Concernant le contenu du groupe de travail à proprement parlé, nous arrivons au bout d'un système partagé par le Ministère de l'intérieur (MI) et le MEDDE ; il convient d'étudier les différentes possibilités de réorganisation de leur missions (information routière, coordination et gestion de crise...). La volonté du MEDDE est d'orienter la réorganisation des missions pour les maintenir dans le MEDDE. Les missions d'information et de coordination routière restent des missions importantes pour notre Ministère. Afin d'éviter de voir ces missions transférées au MI, le MEDDE a décidé de mieux réorienter les missions des CRICR (division transports) dans le périmètre du MEDDE, en s'appuyant sur les DIR de Zone.

Dans le cadre de la réorganisation des régions administratives, l'avenir des Zones de Défense et de Sécurité (ZDS) est encore incertain. De plus, les DREAL de zone seront également impactées par la réforme et le périmètre des régions. Il est également possible que le périmètre des DIR soit modifié (adaptation à la Région, adaptation à la zone...). Le MI voulait tout faire tout seul, en intégrant les missions des CRICR (information routière, coordination...) au sein des Etats Majors Interministériels

de Zone (EMIZ). En effet, les CRICR sont d'abord pensés comme des instruments de gestion de crise pour le MI et non comme des instruments de gestion de l'information. Ainsi, ils nous « piquaient » nos moyens et nos ETP.

Pour avoir la main, le MEDDE a posé le problème en janvier, en annonçant le retrait des divisions transport des CRICR. Une réponse est attendue de la part du MI, mais celle-ci est suspendue à la réforme territoriale. En effet, celle-ci aura un impact, non seulement sur le périmètre d'intervention des DREAL, mais elle peut également impacter le périmètre des ZDS et peut être celui des DIR.

L'Administration MEDDE considère que l'information routière et la gestion de crise doivent rester liées. Ce qui n'est pas le cas du MI. En effet, les préfetures veulent se recentrer uniquement sur la gestion de crise. Une information routière forte, accompagnée par une coordination et une gestion de crise au sein des DIR, sont nécessaires.

À ce jour, le MEDDE est en attente d'une réponse du MI. Il n'y a pas encore de retours sur la consultation des préfets.

CFDT : Nous demandons des précisions sur la remontée des préfets de zone.

M. Ledall dit que la volonté du Ministère est de récupérer, au sein des DIR de Zone, les missions d'information et de coordination en réutilisant **les compétences des agents des divisions transport des CRICR au sein des DIR de zone.**

M. Patin affirme que GRT fera, dans un premier temps, un état des lieux, dans un deuxième temps, un passage en revue des objectifs et dans un troisième temps, le calendrier.

Il présente sa note. Dans un premier temps, il y a des constats : le contexte des années 70 est très différent de celui d'aujourd'hui. La définition de l'information routière (IR) est : tout ce qui concourt à ce qu'un usager ait connaissance d'une situation qu'il peut rencontrer, quand il prend la route, où qu'il soit déjà dans son véhicule. L'objectif est de répondre à cette définition et ainsi de répondre aux recommandations européennes en matière d'information routière.

Il y a un désengagement du MI avec une diminution des effectifs de police et de gendarmerie. Pour réussir cette réorganisation, il est nécessaire de développer des outils pour que le MEDDE continue à être un constructeur et un diffuseur direct de l'IR avec tous les moyens existants.

L'objectif est autour de trois missions : les infos routières, la coordination et la participation, et la gestion des décisions. Concernant **l'info routière**, il y a un travail en cours pour une intégration des événements saisis par les gestionnaires routiers dans leur système de gestion. Cette bascule dans TIPI est prévue pour octobre 2015 et c'est une obligation réglementaire pour tous les gestionnaires (y compris les SCA).

Pour RD et Communales, il n'est pas possible de les imposer réglementairement aux gestionnaires des collectivités locales. La DIT proposera l'intégration de leurs infos dans TIPI, sur la base du volontariat et par l'intermédiaire des conventions. Une aide sera apportée aux collectivités qui le souhaiteront.

Par exemple, en Ile-de-France, la ville de Paris ne veut pas mais un conseil départemental serait d'accord.

Concernant la **coordination**, cette mission des CRICR sera transférée au sein de la DIR de zone. Il s'agit de coordonner les gestionnaires (SCA et DIR) du Réseau Routier National (RRN) pour une action coordonnée des chantiers, des mesures de gestion de trafic.

La **gestion de crise** est de la compétence des préfets de zone. Les DIR de zone leur assureront un appui technique routier pour la gestion des PGT et des crises routières ayant une incidence sur le RRN, concédé et non concédé.

De plus, il y a un **nouvel enjeu pour le Ministère** : être un **régulateur** des IR publiques diffusées par le secteur privé, l'objectif étant d'être proche du temps réel et d'être présents dans la préparation des déplacements des usagers et pendant leur voyage.

Organisations syndicales : Aux yeux de l'utilisateur, l'Etat sera toujours responsable de ce qui se passe sur la route en général : pouvez-vous nous dire ce que souhaite le Ministère ?

L'administration répète que, dès le mois d'octobre 2015, il y aura une intégration automatique des événements routiers des gestionnaires (SCA et DIR) du RRN dans TIPI. Il y a un travail en cours avec ces gestionnaires qui ont une obligation réglementaire de fournir gratuitement les données routières dans un format intégrable dans TIPI, d'ici au 1er octobre 2015.

Pour les RD et les VC, c'est très différent d'une zone à l'autre : il y a 50% environ des IR dans TIPI. Malheureusement, il n'est pas possible de l'imposer réglementairement aux gestionnaires des collectivités locales. La DIT proposera l'intégration de leurs infos dans TIPI sur la base du volontariat et par l'intermédiaire de convention. Une aide sera apportée aux collectivités qui le souhaiteront.

Dans le futur, il est projeté d'intégrer les autres RD et les villes.

Il y a des possibilités techniques par rapport à ce que fait TIPI. Il y a un plan d'évaluation des outils des gestionnaires à trois ans. 2 millions d'euros par an sont investis sur TIPI.

Il y a un partage à l'échelle zonale, et le rôle des DIR de zone comporte trois aspects :

- premièrement, mettre en place un système d'information, en utilisant les compétences des agents des CRICR;

- deuxièmement, être des « VRP » de l'Administration Centrale pour sensibiliser les collectivités territoriales et les inciter à adopter les tuyaux DATEX 2, DATEX 1 (semblables au SCA);

- troisièmement, il y aura d'autres difficultés pour les suivis de gestion de crise, par exemple pour l'A20 avec PGT et 4 CG.

Concernant le point 2, qui porte sur la coordination routière, la direction de zone récupère les missions des CRICR, en utilisant les compétences des agents des divisions transport.

Concernant le point 3, qui porte sur la gestion des crises, nous proposons un PC zonal à la DIR de zone. Le MI veut absorber une partie des CRICR pour constituer une cellule routière. Dans cette configuration, il y aurait un doublement des moyens (qui peut y croire!) si tel était le cas.

L'objectif, pour la mise en place de cette réforme, est mai 2016.

CFDT : Donc, en octobre, nous verrons tous les événements dans TIPI. Il y a un rôle de supervision de la diffusion. Les DIR de zone seront-elles chargées de cette supervision sur les événements en cours ?

Nous souhaitons une **étude d'impact** de ces projets relatifs aux CRICR/CNIR et DIR sur les personnels, leurs missions, et la localisation des emplois.

Réponse de l'administration : C'est notre proposition. Celle du MI n'est pas la même !

Administration, M.Ledall : Si nous n'avions pas posé le problème, nous aurions vu arriver une cellule routière en EMIZ, mais la solution du MI ne règle pas la question de l'information routière. Nous devons proposer une solution alternative. Nous l'avons fait même si, comme vous dites, nous ne voyons pas le point d'arrivée, du fait des évolutions attendues les directions de zone. Derrière les choix d'organisation, nous aurons des choix de service. Il nous faut les périmètres et les sièges. Le 14 juillet, un discours du 1er Ministre est attendu sur la configuration géographique de la réforme des régions ; cela nous permettra d'y voir plus clair et de lancer la réorganisation de l'information routière.

La volonté de la DIT de conserver et de développer l'information routière, la coordination et la gestion de crise se heurte à l'annonce de la fermeture des divisions transports des CRICR par la même DIT et aux encouragements donnés, ou interprétés en ce sens au sein des DIR, de procéder au reclassement des personnels concernés sur d'autres postes. Ces mouvements de mobilité des personnels peuvent mettre à mal la volonté de conforter l'exécution des missions d'information routière et de leurs corollaires en terme de coordination et de gestion de crise. Ils sont risqués s'ils ne répondent pas à une réelle demande des personnels, en dehors de celle d'apaiser de légitimes angoisses sur l'avenir des missions et la localisation de leurs emplois. Ajouté à cela l'émergence de besoins locaux sur des vacances d'emplois jugées prioritaires au sein d'une DIR au détriment des missions des actuelles divisions transports des CRICR. Il est grand temps, pour la DIT, de passer des messages clairs aux hiérarchies des DIR afin de conserver un potentiel de compétences mobilisables. Ce n'est pas gagné !

Nous irons à la prochaine réunion, prévue la première quinzaine de septembre. Elle portera sur les études d'impact demandées par la CFDT au regard de l'évolution des périmètres des régions, comme de nos services, pour continuer à faire avancer les choses dans le bon sens pour l'information routière, la coordination, et la gestion de crise.