

Projet de décret relatif au service technique des remontées mécaniques et transports guidés (STRMTG)

Étude d'impact

Le contexte

Le contrôle de la sécurité des remontées mécaniques et des systèmes de transports guidés est de la compétence des préfets de département (du préfet de la région Ile-de-France pour le STIF), sous l'autorité du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de la mer (MEEDDM). L'organisation actuelle de ce contrôle repose sur trois niveaux :

- les directions départementales des territoires (DDT) et la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement (DRIEA) d'Ile-de-France : elles assurent le suivi des systèmes de transport pour le compte des préfets compétents et sont les services instructeurs, en s'appuyant sur l'expertise des bureaux de contrôle des remontées mécaniques et transports guidés (BCRMTG) pour la partie technique, mais aussi sur l'avis des autres services concernés (services de secours, urbanisme, risques...) ;
- huit BCRMTG, dont six interdépartementaux (rattachés aux DDT des Hautes-Alpes, du Doubs, de l'Isère, du Puy-de-Dôme, des Hautes-Pyrénées, ainsi qu'à la DRIEA) et deux départementaux (rattachés aux DDT de Savoie et Haute-Savoie) : ils assurent l'instruction technique des dossiers et les missions de contrôle. Les périmètres d'intervention des bureaux interdépartementaux sont définis par arrêté ministériel ;
- le service technique des remontées mécaniques et transports guidés (STRMTG) : service à compétence nationale, rattaché à la direction générale des infrastructures, des transports et de la mer du MEEDDM relevant de l'autorité du ministre : il assure l'élaboration de la doctrine en lien avec l'administration centrale, la gestion des compétences et la formation des bureaux, ainsi que l'assistance et le conseil auprès des services. Il assure également directement certaines missions de contrôle et d'expertise (chemins de fer secondaires...), d'émission d'avis et d'agrément d'organismes.

La présente organisation présente toutefois un certain nombre de limites :

- des structures de petites tailles, qui ont du mal à recruter et à entretenir une compétence, alors que leur responsabilité pénale est importante en cas d'accident ;
- des modes d'action hétérogènes : si l'animation du STRMTG permet d'harmoniser en partie les pratiques, chaque bureau a son organisation et les démarches qualité sont menées indépendamment (4 bureaux certifiés sur 8) ;
- une organisation géographique figée qui ne permet pas de s'adapter à l'évolution des besoins liée à la mise en service des nouveaux transports urbains décidés dans le cadre du Grenelle de l'environnement (par exemple, le réseau national de tramways devrait passer de 471 km à 841 km à terme).

Objet du texte

Le projet de décret relatif au service technique des remontées mécaniques et de transports guidés (STRMTG) vise donc à réorganiser le réseau de contrôle des remontées mécaniques et transports guidés en intégrant les BCRMTG au sein du STRMTG en vue :

- d'une amélioration du recrutement des bureaux en permettant une gestion spécialisée des compétences et des parcours de carrières ;
- d'une meilleure articulation entre les bureaux et le siège, évitant les doublons et améliorant la qualité du service ;
- d'une meilleure réactivité par la capacité à répartir le plan de charge au niveau national entre les bureaux, en fonction des projets et des ressources disponibles.

Compte tenu des spécificités de la région Ile-de-France, le préfet de région conservera le service de contrôle au sein de la DRIEA pour ce qui concerne sa compétence.

Conséquences sur l'organisation du ou des services

► Le projet de décret relatif au service technique des remontées mécaniques et transports guidés vise à proposer une nouvelle organisation du STRMTG, notamment en prévoyant l'élargissement des missions du service à celles précédemment confiées aux BCRMTG :

- les bureaux de contrôle sont rattachés hiérarchiquement au STRMTG ;
- le STRMTG est responsable, vis à vis des préfets, du contrôle et des avis techniques qu'il émet et à ce titre, il est placé sous leur autorité fonctionnelle ;
- la DRIEA reste le service de contrôle et d'instruction technique du Préfet de région Ile-de-France. Cependant, la possibilité est ouverte pour la DRIEA de se faire assister par le STRMTG pour l'exercice de ses missions, par délégation de gestion.

► Les services en charge du contrôle pour le compte des préfets n'étaient pas clairement identifiés jusqu'à présent. Le projet de décret identifie clairement le STRMTG comme service de contrôle et à ce titre met en place un commissionnement national. La DRIEA est identifiée comme service de contrôle pour ce qui relève de la compétence du préfet de la région Ile-de-France.

► Cette réforme ne modifie pas les compétences des préfets. Chaque direction départementale des territoires (DDT) reste chargée du suivi des systèmes de transport de son département et de l'instruction des dossiers correspondants en s'appuyant sur le STRMTG. En complément les préfets ont désormais autorité fonctionnelle sur le STRMTG pour les missions de contrôle et d'instruction technique.

► Le décret identifie désormais le STRMTG comme le service du ministère des transports en charge de la surveillance des marchés, en application de l'ordonnance n° 2004-1198 du 12 novembre 2004 portant diverses dispositions d'adaptation au droit communautaire dans le domaine des installations à câbles transportant des personnes et relatives aux remontées mécaniques

en montagne.

► La structure géographique des implantations des bureaux reste inchangée lors de la fusion. Il n'est pas envisagé de supprimer d'implantations à moyen terme, le maillage actuel étant un compromis satisfaisant entre la proximité et la taille critique (avec une exception sur l'antenne de Font Romeu du bureau de Tarbes, où le départ en retraite de l'unique agent ne pourra pas être remplacé sur place). En revanche, sur un sujet pointu, il sera possible de faire intervenir un autre bureau ou le siège si le bureau local n'a pas la compétence.

► Les bureaux restent d'ailleurs hébergés par les DDT. Des conventions d'hébergement seront signées au plan local avec les DDT. Ces conventions porteront sur les locaux, l'accès au réseau informatique et la maintenance ainsi que des services communs (accueil, courrier). Elles ne concerneront que les moyens qui seront partagés et seront donc très circonscrites, le STRMTG prenant directement en charge tous les postes de dépense spécifiques au bureau : matériel individuel (informatique, mobilier, téléphonie mobile, frais de déplacement, EPI et vêtements de travail...), véhicules (sauf accord sur un pool commun)...

► La moitié des bureaux a aujourd'hui une certification qualité, trois autres étant prêts à se lancer dans la démarche. L'intégration des bureaux dans le STRMTG doit permettre d'aboutir à la mise en place d'une démarche qualité unique. Un groupe de travail a été lancé pour harmoniser les pratiques en terme de méthode de travail. La démarche devrait aboutir à une certification globale en 2012.

Impact sur les personnels et le dialogue social :

- les effectifs concernés ,
- les mobilités, modalités, effectifs,
- calendrier de mise en oeuvre,
- régime indemnitaire (prime de restructuration etc)

► La réorganisation se fait à effectifs constants, soit 47 postes au siège et 68 dans les bureaux. Compte tenu de l'évolution du plan de charge à la hausse, ce chiffre sera revu dans le dialogue de gestion.

Cependant, l'optimisation des méthodes de travail et de l'organisation à l'échelle nationale permettra de limiter les besoins (10 postes supplémentaires à terme au lieu de 20 en première approximation, l'évolution du plan de charge restant cependant difficile à estimer)

► L'organisation se met en place avec les moyens humains et matériels existants. Dans un premier temps, les bureaux restent implantés sur leurs sites actuels (voir ci-dessus) et aucune mobilité n'est prévue. Les redéploiements éventuels se feront en fonction des départs des agents, sans mobilité imposée.

► En Ile de France, seule la partie « province » du bureau est intégrée dans le STRMTG. Les 4 agents correspondants sont mutualisés avec la DRIEA IF afin de conserver un fonctionnement commun. Le bureau ainsi constitué comportera au total 8 agents. Le bureau sera placé sous l'autorité de la DRIEA pour la partie Ile de France et sous l'autorité du STRMTG pour la partie province.

Le STRMTG restera responsable des effectifs « province » et des moyens de fonctionnement correspondants (par rétablissement de crédits). Une convention est en cours d'élaboration.

- ▶ La réforme permettra une meilleure prise en compte de la spécificité des métiers dans la formation et dans la gestion de carrière. le rattachement au STRMTG va permettre de prendre en compte les spécificités du métier et de construire des parcours de carrière de spécialiste au sein du service ou au sein du RST, en lien avec les chargés de mission et en s'appuyant sur le comité de domaine « sécurité et transports ». De plus, des plans de formation adaptés pourront être élaborés.
- ▶ Le régime indemnitaire sera aligné sur celui du STRMTG.
- ▶ La date de mise en œuvre de la nouvelle organisation du STRMTG est fixée au 1^{er} janvier 2011.