

**Réunion avec Monsieur Philippe TABAROT
Ministre chargé des transports du 22 juillet 2025**

Hôtel de ROQUELAURE – Auditorium

Etaient présents pour l'administration :

Monsieur Philippe TABAROT, Ministre chargé des Transports

Madame Katayoune PANAHY, Directrice du cabinet de M. TABAROT

Monsieur Paul GIOVACHINI, Conseiller mobilités routières et actives, ports et transport fluvial

Madame Laurence LANGA, Conseillère technique chargée de la ville et ruralité

Monsieur Guillaume LEFORESTIER, Secrétaire général

Monsieur Paul BOULVRAIS, Chef de cabinet du Secrétaire général

Monsieur Rodolphe GINTZ, Directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

Madame Sandrine CHINZI, Directrice des mobilités routières

Monsieur Sylvain REALLON, Sous-directeur du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau national non concédé et de l'information routière

Monsieur Stanislas DE ROMEMONT, Adjoint au sous-directeur du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau national non concédé et de l'information routière

Madame Anne DEBAR, Directrice des ressources humaines

Monsieur Yves LE NOZAHIC, Adjoint à la cheffe du service du développement professionnel et des conditions de travail

Madame Hélène DEPLAGNE, Adjointe au sous-directeur des politiques sociales, de la prévention et de la protection sociale complémentaire

Monsieur Laurent MAUCEC, Expert en prévention des risques

Monsieur Tom PETRINGER, Chef du pôle prévention

Madame Véronique TEBOUL, Cheffe du département des relations sociales

Monsieur Cyril DOUAL, Chargé de mission organisation du dialogue social national

Madame Jacqueline RADEAU, Chargée d'étude organisation du dialogue social national

Madame Anna LANCELIN, Adjointe à la cheffe du bureau du dialogue social national

Représentants du personnel :

Délégation FO

Madame Malvina CAUBERE

Monsieur Alexandre BERGOUGNOU

Monsieur François DENEUX

Monsieur Vincent ROLLAND

Monsieur Olivier GLEIZES

Monsieur Kevin GRENIER

Monsieur Jean-Michel MONGES

Monsieur Pierre VINCENT LUCE

Délégation FNEE-CGT

Monsieur Michaël ROUX

Monsieur Gaël HENRY

Monsieur Victorien DECOBERT

Monsieur Fabrice BRUCKER

Monsieur Joan CHAUSSADE

Délégation CFDT

Monsieur Dominique VINCENT

Madame Joëlle MARTICHOUX

Monsieur Jean-Philippe GOIN
Monsieur Firmin CACERES
Monsieur Jean-Marie KHIARI
Monsieur Cédric MALLARTE

Délégation UNSA

Madame Karine SCIPION
Madame Gwenaëlle HIRTZIG

Délégation SNCTA-SNPL

Pas de délégation.

Délégation FSU

Monsieur Jean-Noël GAUTIER
Monsieur Maxime CAILLON

Monsieur le ministre chargé des Transports ouvre la séance à 14h50.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Comme je m'y étais engagé lors de notre réunion du 10 juin, nous nous retrouvons aujourd'hui à la fois pour approfondir le plan ministériel de prévention et étudier ensemble comment l'enrichir, l'accélérer, le préciser. Nous vous avions demandé un certain nombre de contributions et de propositions que vous nous avez fournies. Je tiens à vous remercier pour cela. Certains l'ont fait presque immédiatement après la première réunion, d'autres plus récemment. Le plus important, c'est que tout le monde puisse participer. Par contre, vous imaginez bien que pour les contributions qui sont arrivées il y a deux jours, nous n'avons pas eu le temps de les analyser.

Nous n'entrerons pas dans les détails tout de suite. Nous aurons une autre réunion dans le courant du mois de septembre, où toutes les propositions seront détaillées. Par contre, celles qui sont arrivées en amont, nous en parlerons tout à l'heure. Vous pourrez, quand elles sont essentielles pour vous, les évoquer lors du tour de table quand j'aurai l'occasion de vous donner la parole.

Avant de débuter nos échanges, je souhaite bien sûr rendre un hommage à Monsieur Killian SAUGUES décédé, comme vous le savez, le 24 juin dans le cadre de ses missions à la DIR Nord-Ouest dans le CEI d'Évreux. J'ai eu l'occasion de me rendre immédiatement sur place dès que j'ai pris connaissance de la situation afin de voir sa compagne, sa maman et sa sœur qui étaient déjà à l'hôpital. Nous avons pu rencontrer ses collègues de travail et passer un moment avec eux, dans une ambiance que vous pouvez imaginer. Ce nouveau drame pour notre « famille routière » rappelle l'importance de notre travail aujourd'hui et de maintenir un échange permanent entre nous sur les actions entreprises et les actions à entreprendre. C'est l'objet de cette réunion. Nous avons également une pensée très forte pour Monsieur NAVARRO à la DIR MED décédé le 18 juillet dernier à la suite d'un accident entre son domicile et son lieu de travail. Même si ce sont des conditions différentes, elles sont toutes aussi dramatiques. Avant de vous laisser la parole, je vous propose un moment de recueillement à la mémoire à la fois de Monsieur SAUGUES et de Monsieur NAVARRO.

Une minute de silence est observée.

FO

« Monsieur le Ministre,

Notre première rencontre date d'il y a un mois et demi et résultait déjà d'un de nos collègues mort en service. Suite à votre engagement, nous relançons aujourd'hui les discussions sur le plan de prévention et nous attendons des éléments également promis lors de la séance du 10 juin.

Aussi, vous comprendrez que les personnels des DIR sont profondément choqués par les trois accidents mortels qui se sont déroulés avec deux mois d'intervalle, le premier est survenu à la DIRIF le 14 mai 2025 et le deuxième est survenu à la DIR NORD OUEST le 23 juin 2025 lors de la protection d'un véhicule en panne en bande d'arrêt d'urgence sur la RN154 dans le sens Rouen Orléans. Mais cette réunion s'ouvre également après un troisième accident mortel ayant coûté la vie à un collègue.

Nous vous l'avons déjà dit : nous ne voulons plus des hommages sans lendemain, nous voulons que ces drames soient l'électrochoc pour éviter les prochains. Nous voulons des actes concrets, pour éviter ces situations dramatiques et aussi reconnaître pleinement la dangerosité de nos missions.

C'est pourquoi nous ne réitérerons pas dans cette déclaration une nouvelle fois nos revendications. Nous les avons écrites, lues, portées à plusieurs reprises, remises en forme pour faciliter le travail de vos services.

Aujourd'hui, nous attendons des réponses ! Sur les moyens matériels et humains, sur le pilotage de ce risque et sur la reconnaissance de la dangerosité des missions.

De votre part nous attendons des réponses sur la bonification du service actif, la promotion à titre posthume et après accident grave, et sur l'engagement de votre ministère sur des moyens financiers et humains ainsi que sur un dialogue social sincère.

Il faut savoir qu'aujourd'hui, nous pouvons partir à 59 ans. Cependant, comme nous n'avons pas la bonification du service actif, nous subissons une double peine. C'est-à-dire que si on part à 59 ans, on a la décote avec une limite de 62 ans. Comme je vous l'ai déjà dit, les policiers, les douaniers ont la bonification du service actif, parce que c'est dangereux de travailler sur la route. Or, nous sommes tous les jours sur la route et nous n'y avons pas le droit. Il est grand temps de réparer cette injustice qui est légitime pour certains députés, pour certains sénateurs, dont Mme BERTHET qui vous a écrit une lettre dernièrement que je vous ai transmise.

Il nous semble qu'après les évènements que nous venons de vivre, les sujets que nous portons doivent être à l'ordre du jour, y compris dans l'agenda du ministre de la Fonction publique.

Dernièrement, des actions de mécontentement ont eu lieu dans certaines DIR, la colère gronde, et cette colère doit-être entendue. La vie des personnels des DIR ne vaut pas moins que celles des autres agents publics exposés à la dangerosité de leurs missions. Pour FO, ces drames doivent-être un tournant, pas des tragédies de plus oubliées dans les statistiques, nous saurons vous le rappeler.

L'actualité tragique des trois accidents mortels à la DIRIF, à la DIR NORD-OUEST et le troisième le vendredi 18 juillet à la DIR MED nous ont donné la preuve tangible que les temps des réponses et de l'action étaient venus. Nos ministres ont la responsabilité de protéger leurs agents, leur donner les moyens d'exercer leurs missions et reconnaître statutairement leur exposition professionnelle.

Notre sécurité est-elle vraiment votre priorité ? montrez-le-nous ! »

Certes, les usagers ont une part de responsabilité dans l'accidentologie, mais nous considérons que l'État a aussi sa part de responsabilité. La preuve, en 2015, un décret a été pris pour mettre des panneaux sens interdit à fond jaune, au niveau des échangeurs. À l'heure actuelle, nous sommes en 2025 et certaines DIR n'en sont même pas équipées. En Normandie, énormément d'Anglais prennent les échangeurs à contresens, parce que fatalement ils roulent de l'autre côté chez eux et qu'ils confondent. De plus, la DIR Nord-Ouest n'est pas la seule DIR, où ces panneaux n'existent pas. Comme je vous l'ai demandé lors d'un dernier courrier sur un accident, nous souhaiterions que le ministère fasse un recensement pour savoir, où il n'y a pas ces panneaux. Deuxièmement, il y a de cela un mois, un Anglais a pris l'autoroute A20 à contresens. Il est rentré dans un fourgon de la DIR Nord-Ouest qui était stationné parce que la voie de gauche était neutralisée et les agents en train de nettoyer le terre-plein central. Si le fourgon n'avait pas été là, il y aurait certainement eu des morts de notre côté.

CGT

*« Monsieur le ministre,
Mesdames et messieurs les directrices et directeurs,
Chers camarades,*

Le PPPMR n'est pas efficace pour améliorer la SÉCURITÉ AU TRAVAIL des agents intervenant sous circulation. Pourquoi ? Parce que la majorité des axes et des actions qui le composent sont déjà tous abordés dans l'instruction du 11 octobre 2013. Vous ajoutez de la sécurité routière, compétence qui a été transférée au ministère de l'Intérieur en 2010, sur laquelle vous n'avez aucune possibilité d'agir. Vous ajoutez aussi de la reconnaissance à titre posthume. Vous vous obstinez à nous expliquer que l'information et la formation données aux usagers vont tout régler. À ce jour nous ne notons aucune amélioration ! De plus chaque direction de DIR a la possibilité de piocher dans ce plan comme dans un catalogue. Chacun à son rythme

suivant ses envies et ses moyens. Ces constats nous font dire que vous n'assumez pas votre responsabilité en tant qu'employeur concernant l'obligation de résultat en matière de préservation de la santé et de sécurité et conditions de travail des personnels sous votre autorité.

- Axe 1 : Connaissance du risque.
 - Nous vous alertons depuis plusieurs années sur le fait que les enquêtes et les analyses d'accidents sont de plus en plus négligées, voire abandonnées dans beaucoup de DIR. C'est encore pire pour les « presque accidents » alors qu'ils ont un fort impact psychologique sur les agents impliqués ou témoins. Nous considérons que cela participe à la tentative d'invisibiliser l'accidentalité professionnelle qui a commencé par la suppression des CHSCT.
- Axe 2 : Le comportement des usagers.
 - Relevant du MI, nous considérons cet axe comme hors sujet.
- Axe 3 : La doctrine.
 - Nous considérons que le manque de personnels impose de plus en plus régulièrement aux agents de travailler dans de mauvaises conditions et augmente les risques qu'ils encourrent. Certaines procédures sont à revoir. L'acquisition de matériel pose un problème. Sa qualité en baisse, le fait de ne pas toujours être adapté et le temps de remplacement, notamment des véhicules sont inacceptables. La formation des nouveaux arrivants est de plus en plus courte, même négligée, voire inexistante. Le compagnonnage n'est plus possible par manque de personnel. Le recyclage des agents déjà en poste, notamment sur tapis avec des voitures miniatures et à l'image de votre politique de formation, déconnectée du réel.
- Axe 4 : La gestion et le pilotage de la prévention des risques au sein des DIR.
 - Aujourd'hui force est de constater à travers l'accidentalité que dans chaque DIR, il y a des manières de faire. Ce n'est pas acceptable. Les consignes et les procédures doivent être appliquées dans toutes les DIR de la même façon. Nous revendiquons la création d'un CSA de réseau pour harmoniser les consignes et les procédures à l'ensemble des DIR. Il faut revenir sans attendre à la méthode qui a produit l'instruction d'octobre 2013, celle qu'impose le Code du travail. C'est-à-dire, produire des instructions nationales à partir de l'examen des circonstances des accidents les plus graves et répétitifs.
- Axe 5 : Aménagement du réseau pour rendre son exploitation plus sûre.
 - Le seul chiffre porté à notre connaissance est celui de 7 millions d'€ alloués en 2021. C'est à peine 640 000€ par DIR, ce qui représente 600€ par kilomètre. C'est trop peu pour envisager un réel aménagement, ça n'est pas sérieux.
- Axe 6 : Innovation technique.
 - La pose et dépose automatisée des K5a, les FLR décalables, le système RAPTOR, le DAST, etc. Toutes ces expérimentations n'ont pas convaincu les utilisateurs. Loin de là même, beaucoup de ces dispositifs ont été considérés comme dangereux à utiliser et végétent actuellement sur les plates formes techniques des CEI. Pourquoi ? Par ce que ces expérimentations n'ont pas pour origine une demande des utilisateurs, mais sont imposées par une commission nationale qui n'est pas représentative des utilisateurs.
- Axe 7 : Accompagnement des agents et de leur famille.
 - La CGT ne s'oppose pas à votre volonté d'attribuer des titres honorifiques. Pourtant nous sommes convaincus que les familles attendent plutôt une aide et une reconnaissance tangible quand elles sont frappées par un drame. La bonification du service actif serait la juste reconnaissance de la dangerosité des missions exercées par les personnels d'exploitation. Cette mesure permettrait, avec un coût dérisoire, de faire cesser l'exposition individuelle des agents les plus anciens, pour qui les risques sont les plus forts. Cette revendication a été portée par plusieurs ministres. Elle est soutenue par l'unanimité des agents et des organisations syndicales, par des parlementaires, par des chefs de service.

La CGT demande un moratoire sur l'application du PPMR. La CGT demande l'application de l'instruction du 11 octobre 2013 qui devra être complétée par les propositions du groupe de travail ad hoc « sécurité des agents des DIR » de la formation spécialisée ministérielle à partir de l'examen des circonstances des accidents les plus graves et répétitifs. Cette instruction couvre tous les champs qui permettent d'assurer la PRÉVENTION et la SÉCURITÉ des personnels intervenant sous circulation. C'est-à-dire, le DUERP, le

dossier d'organisation du travail, la préparation des chantiers, les interventions d'urgence, la formation, les habilitations et autorisations, la connaissance de l'accidentalité, les mesures immédiates en cas d'accident, le maintien de la vigilance à l'égard de la sécurité, la sensibilisation des usagers aux risques encourus par les agents, le développement des bonnes pratiques. Le problème est qu'elle n'est plus appliquée ou appliquée que partiellement dans de nombreux services. Pourtant les dispositions qu'elle contient ont à coup sûr sauvé de nombreuses vies. Elle a été créée pour s'appliquer partout, elle doit s'appliquer partout.

À la lecture du document que vous nous avez transmis concernant les éléments complémentaires que les organisations ont demandés, vous ne répondez pas à toutes nos demandes. Notamment sur le coup financier de la bonification de 25 % du service actif des personnels d'exploitation et sur l'organisation d'un CSA avec la présence de tous les directeurs des DIR pour traiter spécifiquement de la sécurité des agents intervenant sous circulation. Qu'en est-il ?

Monsieur le ministre au sujet du CSA de réseau, comment pourrez-vous justifier votre position face à une famille qui demandera des comptes sur le fait que l'employeur de leur défunt n'a pas mis en place une instance qui aurait permis d'améliorer la prévention et la sécurité des agents ?

Le ras-le-bol des agents face à l'inaction du ministère s'est concrétisé depuis le 14 mai, des droits de retraits (+ 1000) ont été déposés. à la DIR Centre-Ouest et à la DIR Centre-Est, ils ont interpellé le président de la formation spécialisée pour exprimer leur colère. Vos réponses à venir vont conditionner la rentrée !

Pour terminer, il y a un peu plus d'un an, le 25 avril 2024, dans le cadre de la journée internationale de la santé et la sécurité au travail, un millier d'agents d'exploitation ont manifesté ici même. Une délégation CGT avait été reçue par les responsables ministériels de l'époque. Les revendications qui avaient été déposées sont les mêmes que nous portons aujourd'hui. Votre administration les avait balayées d'un revers de main. Le résultat est flagrant, aucune amélioration de la sécurité des agents. C'est peut-être même le contraire !

Pour rappel, la CGT revendique :

- *L'embauche de fonctionnaires pour revenir au niveau de 2007*
- *La création d'un CSA de réseau*
- *Un moratoire sur la mise en œuvre du PPMR*
- *L'application et le renforcement de l'instruction d'octobre 2013*
- *L'interdiction de faire travailler un agent de manière isolée*
- *Le dépôt de plainte systématique de la part de l'administration et la mise en place automatique de la protection fonctionnelle en cas d'agression ou d'accident dont un agent est la victime*
- *L'achat de matériels à partir de la demande des utilisateurs*
- *La mise en place de formations de qualité et adaptées à la réalité des missions exercées*
- *La remise en place d'une vraie médecine de prévention*
- *La bonification de 25 % du service actif, attribué à l'ensemble des personnels d'exploitation (De l'AE au TSCDD-EEI) »*

Monsieur le ministre chargé des Transports

Quels sont les ministres qui ont porté la bonification ?

CGT

Certains ministres l'ont portée : M. BORLOO, Mme DUFLOT, Mme BATHO.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Ils l'ont portée, mais elle n'est pas en place.

CGT

Certes. On compte sur vous. Elle est inscrite dans le plan.

Monsieur le ministre chargé des Transports

J'y suis favorable, comme eux. Vous pouvez me rajouter à la liste. J'espère le porter et l'obtenir.

CFDT

« Monsieur le Ministre, Mesdames, Messieurs,

Comme le pompier ne va pas au feu sans son casque, l'agent d'entretien de nos routes ne doit plus aller en intervention sous circulation sans respect strict des règles de sécurité rappelées dans le plan de prévention renforcé.

Car oui, le pompier qui va au feu sans son casque est sanctionné. Chez nous, au ministère en charge de l'entretien de nos routes, l'agent va sur site parce qu'on le lui demande, parce qu'il le faut, par devoir donc, même si les conditions de sa sécurité ne sont pas pleinement assurées. Lui, c'est s'il n'y va pas qu'il est sanctionné, marginalisé à tout le moins, même si toutes les conditions de sa sécurité ne sont pas pleinement assurées.

Ce sont bien les mentalités qu'il faut faire évoluer dans ce ministère, faire comprendre que même en contexte de restrictions budgétaires conduisant à des moyens en baisse, il ne faut pas envoyer les gars au casse-pipe. À choisir, il vaut mieux un sur accident dû à la fatalité qu'un sur accident dû à une exposition délibérée au risque. La hiérarchie dans ce ministère doit intégrer pleinement les dispositions du plan renforcé, qui ne sont pas que des dispositions, qui sont, ou devraient être, des règles impératives à respecter sous peine de sanction.

Alors nous avons fait nos propositions techniques, pas hier soir, mais il y a une bonne semaine, ce qui ne saurait de toute façon se substituer aux longs mois de travail sur le plan renforcé de prévention avec l'un de vos prédécesseurs, M. le Ministre, citons-le, Clément Beaune.

Sous réserve des débats à venir, nous souhaitons prioritairement :

- *Un travail sur l'état d'avancement du PPMR en cours semble indispensable, au-delà de la présentation annuelle prévue en FSM. Il nous semble particulièrement urgent de procéder à l'examen minutieux de l'effectivité de la mise en œuvre des préconisations détaillées notamment dans l'annexe, « les indicateurs d'action ou de résultat », peut-être par la mise en œuvre d'un suivi dédié au PPMR, émanation de la FSM dont l'information annuelle se révèle insuffisante.*

Pour exemple, l'analyse des causes ayant conduit aux accidents, notamment ceux ayant conduit aux décès de nos collègues, sont l'objet de la préconisation n°1 du plan. Il y est prévu l' « établissement d'un process de remontée et de partage au sein de la DIR, entre DIR, au niveau national », d' « un cadre national d'analyse ». La question est de savoir où l'on en est de l'établissement de ce process de remontée et de partage, mais il s'agit avant tout de connaître les causes de ces accidents, indépendamment de la méthodologie adoptée.

- *La question de l'effectivité de la mise en œuvre du PPMR : quelles que soient les mesures adoptées, quelles que soient les mesures complémentaires qui seront ajoutées à l'issue des travaux en cours, la question de la mise en œuvre effective, sur le terrain, du PPMR, doit être posée. Il semble indispensable de s'assurer que des pressions excessives sur la nécessité d'une intervention urgente ne gomment pas les dispositions du PPMR. Comme le pompier ne va pas au feu sans son casque, il est inconcevable que l'agent en DIR contraints d'intervenir sans que toutes les garanties ne soient réunies afin d'assurer sa sécurité.*

Au-delà de ces deux grands axes de progrès possibles, la CFDT revendique d'une part la reconnaissance du métier des agents des routes comme métier à risque, d'autre part la sanctuarisation des effectifs à 2019, ou mieux, le retour aux effectifs autorisés en 2007, à périmètre constant.

Au ministère en charge de l'entretien des routes, comme dans les sociétés en charge de l'exploitation des autoroutes, l'agent qui meurt en service tombe dans les oubliettes de l'histoire. Il devrait être honoré tout comme le sont, à juste titre, les gendarmes, policiers et autres fonctionnaires de corps constitués tombés dans l'exercice de leurs fonctions.

Compte tenu des documents préparatoires qui nous sont proposés, nous ne savons pas, M. le Ministre, ce que vous comptez nous dire à l'occasion de cette réunion que nous vous remercions d'avoir organisé. Ce que nous pouvons vous dire, c'est que la CFDT souhaiterait que cette réunion ne soit pas que le passage en revue de mesures techniques déjà maintes fois proposées, mais que vous en profitiez, Monsieur le Ministre, pour

impulser l'idée, que vous rappeliez, que la protection de vos agents est votre priorité absolue, comme doit l'être aussi la reconnaissance de leur travail.

Je vous remercie. »

UNSA

« Monsieur le Ministre,

Mesdames et Messieurs les représentants de l'administration et du personnel,

Tout d'abord, l'UNSA tient à vous remercier, Monsieur le Ministre, de nous recevoir de nouveau en cette période estivale.

Nous avons pris connaissance des documents qui nous ont été adressés et sur lesquels nous reviendrons au fur et à mesure des débats.

Toutefois, nous souhaitons, d'ores et déjà, porter à votre connaissance nos inquiétudes quant aux effectifs des DIR drastiquement baissés en 2024 et 2025, une baisse qui ne peut être attribuée aux seuls transferts liés à la loi 3DS. Alors que le gouvernement est en pleine réflexion du projet de loi de finances 2026, les premières informations reçues (bien que généralistes) ne laissent que peu d'espoir à l'amélioration des effectifs et des moyens mis à la disposition des agents.

Quant à l'attractivité du métier d'agent d'exploitation, les derniers évènements ne peuvent que décourager les plus jeunes à intégrer ce métier : accidents graves voire mortels, rémunération loin d'être à la hauteur des conditions d'intervention de ces agents, population vieillissante et souvent lassée des conditions de travail, absence de reconnaissance de service actif, un flux toujours plus important et des usagers de moins en moins vigilants.

Concernant les campagnes d'informations, si nous avons pu lire ou entendre parler de nos « hommes en jaune ou en orange », cela semble insuffisant. Des efforts sont encore à faire sur le sujet, et l'UNSA portera la nécessité de sensibiliser et d'informer les usagers de la route dès le plus jeune âge. La sensibilisation doit intervenir dès le BSR (Brevet de Sécurité Routière), être intégrée dans la préparation aux permis de conduire, et surtout intégrée dans le cadre des stages de récupérations de points. Par ailleurs, et comme évoqué lors de la réunion du 7 juillet 2025, intégrer ce thème dans les formations initiales et continues des conducteurs routiers français n'est pas suffisant. Il s'agit d'un sujet qui concerne tous les usagers, quelle que soit leur nationalité et quel que soit le type de véhicule utilisé. Il est impératif pour l'UNSA de saisir la Commission européenne à ce sujet et de l'intégrer dans le programme de formation prévu par la Directive (UE) 2022/2561 relative à la qualification initiale et à la formation continue des conducteurs de certains véhicules routiers affectés aux transports de marchandises ou de voyageurs.

Par ailleurs, sur la question du renforcement des contrôles par les forces de l'ordre, l'UNSA souhaiterait que cela soit effectivement possible. Toutefois, les dernières annonces du Directeur général de la Gendarmerie nationale viseraient à recentrer les missions des EDSR (Escadron Départemental de la Sécurité Routière) vers le contrôle des flux (étrangers en situation irrégulière, travail illégal...). Si la sécurité routière reste dans les missions dévolues à ces services, cela n'en sera plus la priorité.

Il est indiqué également, dans le PPMR discuté ce jour, une installation plus systématique et plus rapide, à court terme, de radars déplaçables dans les balisages. Comment cela pourrait se concrétiser ? En rendant aux radars dits « de chantier » leur fonction première ? Nous l'espérons ! Il est souvent souligné que les véhicules poids lourds sont les premiers impliqués que ce soit pour les interventions sur route, pour l'usure de nos infrastructures, pour les accidents matériels et/ou mortels, mais le nombre d'agents habilités au contrôle de ces salariés toujours plus nombreux sur la route, lui n'augmente toujours pas. Sensibilisation et contrôle sont deux axes de prévention que nous ne pouvons négliger.

Enfin en matière de prévention et de sécurité au travail de nos agents, à quand la mise en place de véhicules renforcés en amont des zones d'intervention, à quand l'aménagement des véhicules par rabaissement des planchers ou la mise en place sur l'ensemble des matériels de bras automatisés pour la pose/dépose des cônes de sécurité ?

Et à quand la formation, en interministériel, mais surtout en interprofessionnel, de l'ensemble des personnes devant intervenir sous circulation ?

L'UNSA attend des engagements forts, mais surtout le déblocage de tous les moyens financiers et humains pour permettre à nos agents de travailler en sécurité et que cessent ces accidents dramatiques qui viennent briser des vies et des familles. »

FSU

« Monsieur le Ministre, Mesdames et Messieurs, cher·e·s camarades,

Nous nous retrouvons ici suite à plusieurs drames en quelques semaines : deux accidents mortels survenus lors d'interventions sous circulation et l'accident de la semaine dernière. Ces événements tragiques nous montrent qu'il y a aujourd'hui urgence à agir, comme nous le disions, il y a déjà un mois, au directeur de cabinet de M. Rebsamen. Si le déploiement des mesures du plan de prévention renforcé, dont nous allons discuter aujourd'hui, est important, il ne nous semble pas suffisant.

La FSU Ecologie redemande qu'un suivi précis et régulier de l'accidentologie soit mis en place immédiatement pour évaluer au niveau national la pertinence des réponses apportées par le plan de prévention renforcé et pour établir de nouvelles actions d'urgences. Elle demande également une évaluation de la mise en œuvre de l'instruction d'octobre 2013. Bien sûr les données existent, elles sont disponibles, mais la FSM ne s'en empare pas suffisant.

C'est pourquoi la FSU Ecologie réitère sa demande qu'un GT accidentologie routière se réunisse régulièrement, dès maintenant et jusqu'à ce qu'une amélioration soit perceptible. Cela demandera de l'investissement en temps, mais la priorité doit être donné à la vie de nos collègues.

Je vous remercie de votre attention. »

Monsieur le ministre chargé des Transports

Merci beaucoup pour vos remarques. La parole va être donnée soit au directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités, soit à la directrice des ressources humaines pour la présentation du PPMR et la présentation de vos différentes propositions. Je ne sais pas si vous avez travaillé en intersyndicale, mais vous allez prendre connaissance des propositions des uns et des autres, même si vous les avez exprimées brièvement.

Tout d'abord je pensais ne pas avoir encore à me justifier sur mon investissement sur ce sujet et sur l'obligation de moyens et de résultat. Je pense que je n'ai plus à démontrer l'énergie que je peux mettre avec mon cabinet et avec les services pour agir sur ces différents sujets. Certains d'entre vous ont eu la gentillesse de le dire. Je ne pensais pas à avoir à rappeler que j'ai déjà eu l'occasion de faire plusieurs visites dans les DIR (que ce soit en Savoie ou à Lille) et deux autres visites supplémentaires sur les lieux d'accident aux côtés des familles et des collègues de travail touchés par les décès que nous avons connus.

Je souhaitais vous dire que j'ai toujours trouvé sur le terrain des gens qui aimaient leur travail, qui étaient bien sûr désarçonnés, notamment quand j'ai pu les voir juste après les accidents mortels que l'on a connus, mais très motivés. Ils avaient des suggestions à me faire en matière de sécurité, que j'ai essayé d'intégrer à travers les différents plans que nous mettons en place. Ils avaient, bien sûr, des inquiétudes par rapport à la multiplication de ces accidents.

Vous avez utilisé les termes de « droit de retrait », que l'on peut comprendre au lendemain d'un accident d'un collègue, en raison de la crainte qui peut survenir et des interrogations légitimes. Je dirais que, malheureusement, si les droits de retrait se généralisent, et chacun a le droit de les utiliser, cela n'aidera pas la cause que vous poursuivez.

Bien sûr, j'ai souhaité porter le sujet au niveau européen. En effet, malheureusement, les derniers accidents très graves nous montrent que ce sont souvent des poids lourds étrangers qui sont concernés impliquant des personnes en état d'ébriété ou ayant consommé des stupéfiants. Ce n'est pas le cas à chaque fois, mais je pense que ce sont des statistiques qui se vérifient bien souvent.

Concernant les différents ministères intéressés au sujet de la sécurité des agents travaillant sur les routes, je souhaite également les mobiliser, notamment le ministère de l'intérieur qui dispose d'un service dédié à la sécurité routière. Je pense que c'est une cause qu'il faut continuer à porter pour nos agents et pour les automobilistes vis-à-vis des problèmes de vitesse, d'utilisation du téléphone portable au volant et des différents produits à ne pas utiliser, de manière générale, et encore moins avant de conduire. Tout cela me paraît essentiel.

Même si vous n'en avez pas parlé, je reviens sur la possibilité de recourir à l'application Waze pour signaler la présence des agents en intervention sur la route. C'est une bonne initiative.

Par ailleurs, j'ai demandé la réalisation d'une nouvelle campagne ministérielle de communication sur les corridors de sécurité que j'ai lancée à Lille le matin du jour où Killian SAUGUES a été tué. Cependant, sur la forme et la manière dont on en a parlé, je pense que cette sensibilisation est importante, même si je suis conscient que cela ne règle pas tout. Je pense que la campagne de communication, notamment sur le respect des corridors de sécurité, information indispensable, a été un bon relai.

J'ai signé aussi, je tiens à le rappeler, un arrêté introduisant les règles de sécurité à adopter sur les zones de chantier ou d'intervention dans la définition réglementaire du programme des formations obligatoires des chauffeurs de poids lourds. Cela me paraissait indispensable et un bon complément.

J'ai entendu que vous estimatez que ce plan est trop centré sur la sécurité routière, on l'a dit, avec des actions à destination des usagers et pas assez sur des plans de prévention interne.

D'ores et déjà, comme on l'a dit le 10 juin dernier, j'ai demandé à la DGITM et aux DIR de travailler localement, en lien avec les représentants du personnel, sur les critères et conditions d'intervention sur les bandes d'arrêt d'urgence. C'est une nécessité pour le ministère en tant qu'employeur, vous l'avez rappelé dans vos interventions. Les premiers résultats de ces réflexions seront partagés avec vous, d'ici fin septembre. Il me semble indispensable de revoir le process d'intervention que vous appelez, pour un certain nombre d'entre vous, de vos vœux.

Concernant la demande de création d'un CSA de réseau, vous l'avez déjà exprimée, et je vous le redis, je n'y suis pas favorable, parce que je pense que ce serait un facteur de fragmentation, de complexification du dialogue social. Je vois en plus que ce sujet ne fait pas l'unanimité parmi vous. La DGITM mène déjà un dialogue social informel dédié au métier dans les DIR. Ainsi, votre demande de muscler le suivi de la prévention des risques dans les DIR est légitime. Les travaux pourront faire l'objet, je le pense, d'une meilleure formalisation et d'un compte rendu en CSA ministériel ou dans sa formation spécialisée selon les sujets.

En revanche, je vous confirme qu'une réunion de l'instance dédiée à l'accidentologie des agents des DIR sera organisée, avant la fin du mois de septembre, après que la DGITM et la DRH auront examiné l'ensemble de vos propositions.

Par ailleurs, je demande à la DGITM de mettre en place avec l'aide de la DRH un comité de suivi du plan de prévention ministériel, dont le mandat de travail sera validé par la formation spécialisée ministériel.

En ce qui concerne la question de la bonification du service, là aussi, je veux mettre en place la bonification du service actif. Mais je dois vous dire que quand moins d'une demi-heure après l'accident mortel de Killian SAUGUES, une organisation syndicale m'appelle pour me parler de la bonification du service actif, alors que j'étais en train d'annuler tout mon programme pour me rendre immédiatement sur les lieux et échanger avec la famille, j'ai trouvé cela déplacé. Nous avons l'impression que la première chose qui vient à l'esprit de certains, quand il y a un accident de cette gravité, c'est de parler de ce sujet. C'est un sujet important pour différentes raisons. J'ai vu l'échec d'un certain nombre de ministres qui n'ont pas réussi à la mettre en place pour votre profession, alors que d'autres ont réussi à en faire bénéficier des professions qui me paraissent moins accidentogènes, notamment sur la route. Je fais mienne cette cause. Pour autant, ce n'est pas en arrivant à obtenir cette bonification du service actif que l'on va régler le problème des accidents. Ce sont deux choses totalement différentes. Arrêtez, s'il vous plaît, les raccourcis sur ces sujets.

La prise en charge matérielle de tous les problèmes engendrés, le fait que l'État ne puisse pas se constituer partie civile, cela me paraît aberrant. Je souhaite absolument que l'on change cela. C'est indispensable.

Sur la bonification, j'ai demandé aux services de regarder cette question et j'ai décidé de solliciter officiellement le ministre de la Fonction publique. Cela me paraît juste au regard du taux d'accident et de l'évolution des comportements sur la route qui rendent les missions de plus en plus dangereuses. Nous allons le prendre en compte, à l'image de ce qui est fait pour d'autres corps, même si vous savez que cela s'est heurté à un refus constant de la part de Bercy et du ministre de la Fonction publique. Je le porterai, parce que je pense que c'est légitime.

Je signerai un courrier avec un argumentaire très détaillé reflétant la réalité de votre métier et je le remettrai dès demain lors du conseil des ministres à mon collègue Laurent MARCANGELI.

J'ai lu le courrier qu'il a signé le lendemain du décès de notre collègue le 21 juin dernier pour répondre à l'interpellation d'un parlementaire. Il n'était probablement pas au courant et je reconnaiss, vous avez été un certain nombre à vous en émouvoir, que la concordance des temps, même si je ne lie pas les deux, était plus que malvenue.

Je pense essayer et arriver à le convaincre par rapport aux arguments de dangerosité de vos métiers. Vous comprendrez que je prends un engagement de moyens et non de résultat, mais je me battrai pour que cette mesure aboutisse. Je ne vais pas vous rappeler le contexte budgétaire et les annonces du Premier ministre en la matière. Rouvrir ce dossier de la bonification va engendrer, en cascade, des demandes reconventionnelles par exemple de la part, des agents des départements, des sociétés d'autoroutes et d'autres agents de la fonction publique. Je me suis déplacé ce matin avec VNF dans la ville de Meaux, où deux agents étaient décédés en 2002 dans le cadre de leurs missions. Il va donc y avoir d'autres demandes pour bénéficier de cette bonification. En tout cas, vous concernant, c'est quelque chose qui me paraît légitime et que je constate, malheureusement, en me rendant sur les lieux des accidents mortels qui se multiplient.

Je souhaite souligner le rôle que devraient jouer les forces de l'ordre pour assurer votre sécurité sur les routes. Avec le ministre REBSAMEN, nous avons décidé d'inciter l'ensemble des préfets de région et de département à initier des actions coordonnées comme cela se fait déjà dans un certain nombre de territoires. Cette action concerne aussi les autres intervenants sur la route. Je pense aux pompiers, au SAMU et aux dépanneurs. Enfin, vous m'avez questionné sur les moyens alloués aux DIR. Un document présentant les moyens 2024 et 2025 vous a été transmis en toute transparence. Concernant 2026, le Premier ministre a fixé le cap la semaine dernière pour la saison à venir. Nous travaillons actuellement avec la ministre des Comptes publics et le ministre REBSAMEN pour défendre et préserver les moyens et les effectifs dédiés. Je n'ai pas besoin de vous dire qu'il me paraît totalement nécessaire et indispensable de pouvoir avoir des moyens pour le fonctionnement des différentes DIR à la hauteur des missions attribuées et à la dangerosité du travail. Je pense notamment à la question qui me tient assez à cœur d'assurer un fonctionnement en binôme le plus souvent possible. Cela me paraît être un gage concret de sécurité supplémentaire. Quelquefois, à deux, on organise les choses plus facilement et on est de bons conseils face à un danger éminent.

Je vous invite simplement à ce que l'on puisse poursuivre les échanges sur les documents qui vous ont été transmis en amont de la réunion et qui vont vous être présentés.

Enfin, concernant les obsèques de votre collègue de la DIR MED, l'État sera représenté soit par quelqu'un du ministère, soit par quelqu'un de la préfecture du département concerné. Nous avons eu l'occasion de rendre des hommages, ici même, dans la cour du ministère. Je ne fais pas de distinction, comme je vous l'ai dit et je pense avoir été clair dans mon propos liminaire, que la personne ait été tuée dans le cadre de ses fonctions ou en se rendant à son travail. C'est tout aussi terrible et nous avons tous autant de compassion pour la famille de cet agent que pour les autres. L'État sera, bien sûr, représenté.

CFDT

Sylvain était un agent du CEI de Saint-Martin-de-Crau. Il y a eu un choc frontal qui a causé l'accident. Un usager est venu en sens inverse. Il a perdu le contrôle de son véhicule. Il a donné un coup de volant un peu trop important. Il s'est déporté sur la voie opposée. Étant donné qu'il s'agissait d'une route bidirectionnelle, il a percuté le fourgon de plein fouet. Le résultat est que ça a été une catastrophe.

Pendant que vous parliez, il m'est venu quelques images. Le chef de district se demandait comment faire pour payer une plaque pour pouvoir la mettre sur la tombe de Sylvain au funérarium. Je trouvais un peu bizarre que l'on n'ait pas les moyens de payer une plaque de façon instantanée.

Nous avons eu la visite de l'assistant social qui va être le représentant de l'administration pour mettre en contact la famille et l'administration pour toutes les démarches. Je ne suis pas accoutumé du fait, et heureusement. À un moment donné, il disait que sa veuve n'aurait la pension de réversion qu'à l'âge de la retraite de Sylvain. Je me trompe peut-être. C'est ce que j'ai entendu. Connaissant la famille de Sylvain, les difficultés dans lesquelles ils vont se retrouver, j'ai trouvé cela un peu particulier. Elle doit avoir une quarantaine d'années, Madame NAVARRO. Il va falloir qu'elle attende, je simplifie, encore 20 ans pour toucher la pension de réversion. Elle va se retrouver toute seule à élever une fille handicapée avec d'énormes problèmes. Je me trompe peut-être, excusez-moi, mais j'ai trouvé cela bizarre.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Premièrement, vous dire et vous confirmer que l'État sera représenté aux obsèques de Monsieur NAVARRO. Deuxièmement, l'État financera la plaque. C'est bien la moindre des choses concernant Monsieur NAVARRO. Concernant la pension de réversion, je donne la parole à Madame la directrice des ressources humaines.

Madame la directrice des ressources humaines

L'assistante sociale est déjà sur place. Elle accompagne la famille.

Il y aura l'examen de la situation familiale et de l'accompagnement de sa veuve, notamment concernant la pension de réversion.

Monsieur le sous-directeur du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau routier

Nous allons vous projeter le document que nous vous avons transmis hier en le balayant très rapidement. La première partie porte sur les moyens humains et financiers des DIR, qui étaient une de vos questions. Nous vous avons remis dans le tableau de synthèse, à la fois les effectifs en DIR, donc en ETPT, qui correspondent au plafond d'emploi. Ils ne signifient pas forcément l'effectivité liée au recrutement. Il s'agit des effectifs 2023-2024-2025, intégrant la loi 3DS, comme cela a été mentionné. Il y a deux lignes budgétaires. L'une s'appelle Exploitation-Entretien. Elle est portée sur le programme 203 inscrit en loi de finances. Le deuxième correspond

à la « régénération » routière. Elle représente à peu près deux tiers du montant affiché qui correspond à des crédits venant de l'AFIT.

On a remis dans le document les crédits des budgets mobilisés sur les deux années 2024 et en prévisionnel 2025. Ils sont alloués aux actions du plan de prévention ministériel. On arrive donc à un peu moins de 11 millions d'euros sur l'année 2024 et un peu plus de 12 en prévisionnel 2025, qui est effectivement au-dessus légèrement de l'engagement pris au moment du lancement du PPMR.

La ligne « action 5.2 » sur l'aménagement de sécurité représente une grosse partie du budget, puisque c'est de l'investissement « en dur » et non des actions plus immatérielles, si on peut dire. On est sur un budget de plus de 9 millions d'euros sur les deux années. Nous vous avons mis plusieurs exemples, sept de mémoire, pour les focus des actions qui étaient aussi des questions sur la concrétisation sur le terrain du PPMR. Le premier, ce sont les radars chantiers avec un travail avec la DSR pour fluidifier, et accélérer leur mobilisation. Depuis le premier semestre, on est en phase test qui fonctionne bien mieux qu'avant avec la DSR pour mobiliser ces radars chantiers.

L'action 3.3 porte sur la signalisation amplifiée derrière les fourgons, notamment les bonnes balises rouges et jaunes que vous voyez, avec un plan d'installation sur les fourgons. Celui-ci se fait sur un temps travaillé avec les DIR, notamment pour éviter la sur mobilisation des fourgons. En effet, pendant que nous l'installons, les fourgons ne sont plus disponibles pour pouvoir être mis en mission. Un plan est donc déployé.

L'action 5.2 sur les aménagements, j'en ai déjà parlé. Les deux graphes vous matérialisent l'évolution sur 10 ans de cette nature d'investissement à la fois en budget et en nombre d'actions. Vous voyez depuis 4-5 ans que le nombre d'actions d'opérations dans les DIR augmente fortement et se concrétise. Nous avons pris quelques illustrations sur le terrain, sur les routes, sur des panneaux, sur des ITPC, des mini réalisations de terreplein central et des aménagements divers et variés de sécurité pour les agents.

L'action 6.2 est l'expérimentation de systèmes de détection et d'alerte à bord des véhicules d'intervention qui permettent de détecter des comportements à risque pour les agents en intervention. Trois dispositifs sont en cours et viennent d'être lancés en expérimentation dans 4 DIR, avec des dispositifs complémentaires et des schémas partagés qui feront l'objet d'un bilan avant conclusion et déploiement.

L'action 6.3 correspond à l'expérimentation d'un amortisseur de choc, notamment à la DIR Nord-Ouest, porté par une seule DIR, installé chez eux et qui va faire l'objet d'un suivi collectif au niveau des DIR, qui bénéficiera au collectif.

Enfin, comme Monsieur le ministre l'a indiqué, des actions vis-à-vis des usagers vont être menées en essayant de porter l'information dans l'habitacle des voitures, notamment avec des dispositifs en partenariat avec l'application Waze. On a également Coyote, qui représente 10 % du trafic routier. C'est pour cela que l'on a souhaité compléter par l'application Waze qui est beaucoup plus large public et qui, je ne sais pas si vous avez pu la tester, indique la présence des agents, dès lors qu'ils ont une main courante embarquée dans les DIR. Cela se fera par étapes dans les DIR, avec une première partie en cours en juin et en été.

Madame la directrice des ressources humaines

Pour compléter, et c'est seulement une illustration qui concerne les cas d'accident, les agents victimes ou les familles d'agents décédés ont désormais un interlocuteur unique dans les services pour l'ensemble des démarches à réaliser suite à un accident. Cela répond un peu à vos questionnements de tout à l'heure sur l'existence d'un référent dans chaque DIR.

FO

Ma question, principalement, va porter sur les moyens humains. Le tableau que vous nous avez donné ne répond pas tout à fait à notre question, parce qu'il est très, très général. Il nous manque des éléments.

Premièrement, combien d'agents ont été officiellement transférés dans le cadre de la loi 3DS ? On peut aller consulter l'information dans d'autres documents, vous allez me dire, mais ce serait bien que tout soit synthétisé au même endroit.

Concernant le détail par DIR, ce qui nous étonne, je vais vous le dire très clairement, c'est que quand nos camarades sont dans les CSA des DIR au niveau local, on leur annonce des pertes d'ETP au niveau de leur DIR. De ce fait, on se demande où passent tous ces ETP. Sont-ils redéployés dans d'autres DIR ? Dans ce cas, nous aimerions le voir. C'est précisément là que nous avons besoin d'un peu plus de détails que des chiffres globaux, que nous connaissons déjà.

Sur Waze, vous espériez que l'on soit content. Oui, les agents sur le terrain sont contents, pour ceux qui en disposent. Il n'y a que 4 DIR sur 11 qui sont, pour l'instant, équipées. Or, c'est plutôt une grosse attente et c'est une certaine incompréhension que tout le monde ne soit pas équipé.

Monsieur le sous-directeur du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau routier

Pour répondre sur cette question précise, une deuxième vague importante de déploiement est prévue à partir de septembre, liée effectivement à l'équipement de la main courante embarquée, qui est un autre système d'information. Le reste sera sur le début de l'année 2026. Effectivement, la valorisation sur Waze des données de la main courante est un élément qui facilite le déploiement de ces outils complexes à déployer dans les DIR.

FO

Pour compléter les propos, sur ce que vous nous présentez, il y a effectivement des éléments positifs qui vont dans le bon sens. Néanmoins, sur les évolutions techniques, ça ne va pas assez loin. Parfois, on se demande comment cela est organisé. L'analyse technique et comportementale des usagers correspond aux axes 2-1, 1-2 et les actions 6-4 et 6-5 bloquent, parce qu'on ne sait pas comment les expérimentations sont faites. Nous n'avons pas les conclusions des expérimentations. Pourquoi n'est-ce pas justement appliqué dans toutes les DIR ?

Nous avons une autre difficulté. Nous percevons que techniquement, il y a des choses qui vont dans le bon sens. Les deux exemples que vous nous avez présentés sont positifs, mais on peut aller beaucoup plus loin aujourd'hui avec la technologie en faisant des « bulles » GPS avec une alerte quand on s'approche d'un véhicule de la DIR. Aujourd'hui un GPS et l'abonnement vaut « 3 francs 6 sous ». Ce n'est pas une question de budget, mais une question d'organisation et de volonté « politique ». Sur l'analyse comportementale, il existe des modèles mathématiques d'analyse comportementale comme celui réalisé par l'université de Barcelone avec une société associée. Dans le plan, on parle beaucoup de caméras. On ne veut pas que cela se traduise par du « flicage » des agents ou des usagers. On veut que ce soit un apport technique permettant l'analyse du comportement des usagers. C'est pour ça que ce plan a un côté positif, mais ne va pas assez loin. On veut un calendrier avec des échéances et un retour d'expérience.

Monsieur le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

S'agissant des effectifs, je peux répondre peut-être conjointement avec le secrétaire général, puisque je rappelle que ce sont des effectifs qui sont placés sous sa responsabilité. Nous avons évidemment les tableaux qui répartissent à l'ETPT près tous ces agents, toutes ces autorisations d'emploi dans les différentes DIR. Je propose qu'avant les congés estivaux, nous vous envoyions la liste DIR par DIR. Vous avez dit aussi Madame CAUBERE quelque chose d'important, concernant le détail de la part de la diminution liée à l'effet de la loi 3DS. Ça ne marche que pour 2025, puisque c'est la première année d'application effective, mais c'est relativement important. Je propose, si le Secrétaire général en est d'accord, que nous vous le communiquions pour que vous puissiez à la réunion de la rentrée nous poser encore d'autres questions sur ces chiffres.

Monsieur le secrétaire général

Évidemment, on pourra vous communiquer tout ça.

Je voudrais quand même rappeler, et on a eu l'occasion de se le dire dans d'autres instances, que les transferts intervenus dans le cadre de la loi 3DS, à savoir les transferts théoriques liés aux compétences transférées aux collectivités, sont l'équivalent d'à peu près 370 emplois.

Or, comme vous le savez, les agents ne sont pas forcés de suivre le transfert de l'emploi. De ce fait, au total, on a eu à peu près 180 départs effectifs et donc 190 sureffectifs générés par ces transferts, c'est-à-dire des agents qui n'ont pas suivi le transfert de leur emploi.

On a deux moyens de résorber ce sureffectif. Le premier, c'est que les réorganisations des DIR qui suivent ces transferts permettent de refaire quelques mutualisations et donc de résorber progressivement une partie du sureffectif, mais ça ne suffit pas à résorber la totalité.

Par ailleurs, dès l'année dernière, nous avons obtenu, dans le cadre de la négociation budgétaire, 150 ETPT de correction pour résorber le sureffectif constaté à l'issue de l'absence de transfert de la totalité des effectifs 3DS. Nous sommes en discussion aujourd'hui avec le budget pour avoir un nouvel ajustement du plafond d'emploi. Le quantum reste donc à définir, puisque la négociation n'est pas terminée. Nous cherchons à obtenir un maintien de cette correction du plafond d'emploi des DIR de façon pérenne, parce que nous savons qu'une partie de ces sureffectifs sera pérenne. C'est autant d'oxygène en termes de plafond d'emploi pour les DIR, puisque chacun a admis que tous les agents n'étaient effectivement pas partis dans le cadre des transferts de la 3DS.

Il peut y avoir une différence entre le plafond d'emploi tel qu'il est arbitré et ventilé entre les DIR et les recrutements. Cela est lié à des facteurs parfois indépendants de notre volonté telle que l'attractivité de certaines régions. Je n'ai pas de données précises sur le siège. Ce que je peux vous dire, c'est qu'on ne contingent pas globalement. On ne contraint pas les recrutements dans les DIR, puisque cela concerne des

catégories d'agents, essentiellement des catégories C pour les agents d'exploitation, pour lesquelles on est à l'aise dans le cadre de la ventilation de nos effectifs.

On a un vrai sujet sur les pyramides d'agent de catégorie A ; j'ai déjà eu l'occasion de vous le dire aussi dans le cadre de CSA ou de formations spécialisées. Les mesures de contingentement que l'on prend pour maintenir et respecter nos enveloppes de catégorie A n'ont pas d'effets massifs sur les recrutements en DIR. Il peut y avoir d'autres effets liés à l'attractivité de ces emplois ou à la situation des bassins d'emploi dans les différentes régions que j'ignore. C'est quelque chose qu'il faudra que l'on regarde plus en détail.

CGT

La première remarque est que le site service-public.fr nous renseigne qu'en cas de décès d'un agent de l'État en activité, une pension de réversion est due au lendemain du décès de l'agent si les conditions sont réunies. Si je me permets d'insister, c'est que l'on a connu cette situation, il n'y a pas très longtemps. Trois à quatre mois après le décès d'un agent en activité, le service ne savait pas comment faire et n'avait pas avancé sur cette situation. J'espère qu'il va y avoir urgemment réglément de cette situation et que la réponse sera favorable sur ce point.

Une deuxième remarque sur les dispositifs d'information type Waze. Ces dispositifs peuvent avoir une importance et un intérêt, c'est évident. Néanmoins, on relèvera une contradiction : la présence de dispositifs de « distraction » qui sont des dangers pour l'attention du conducteur et le renvoi à la consultation d'équipements pour avoir des informations dans le cadre d'une prévention. C'est une contradiction à assumer.

Madame la directrice des ressources humaines

Concernant la question portant sur la pension de réversion, il faut vraiment regarder chaque cas. Un des deux agents qui est décédé n'avait pas de lien de mariage ou de PACS avec sa compagne. Par contre, effectivement, dès que ce lien est établi, tout est fait pour accélérer le plus vite possible la mise en place de la pension de réversion.

CFDT

Quant aux effectifs, tout est fait pour qu'ils baissent au minimum. On sait bien les contraintes dans lesquelles on est. Pourtant, le trafic sur les routes ne diminue pas. On est donc vraiment soucieux que ces effectifs soient maintenus au maximum.

D'autre part, on sait que les embauches ne sont pas suffisamment anticipées, puisqu'il faut de la formation avant de pouvoir être opérationnel. En dehors des accidents qui ne peuvent pas être prévisibles, les départs en retraite, eux, peuvent l'être et on redemande qu'il y ait plus d'anticipation de façon à préparer les personnels à être rapidement opérationnels.

Sur le document qui a été présenté, on a vu huit actions financées. On vous remercie, puisque les montants sont effectivement pour l'instant à la hauteur de ce qu'on pouvait attendre dans ce qui avait été annoncé au moment de la signature du plan. Est-ce que ces financements vont pouvoir être maintenus à cette hauteur de façon à pouvoir réaliser le plan étant donné que nous sommes dans une situation très contrainte. Cependant, le budget ne suffit pas. Ainsi, concernant les arrêtés pour le renforcement des contrôles radars sur chantier qui peuvent maintenant être pris par les DIR et non plus par les préfets : cela est positif. Cependant, l'automatique que le préfet a de mettre le radar n'est plus effective.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Je croyais avoir réglé un problème, mais j'en ai créé un autre.

CFDT

Sur l'action 6.2, il y a donc quatre DIR en expérimentation. Vous parlez de l'expérimentation du dispositif lumineux à destination des usagers qui fait l'objet d'un protocole spécifique. En l'occurrence, manifestement, ces protocoles ne sont généralisés à toutes les DIR. Or, il y a une demande forte. Sur Coyote et Waze, on voulait juste faire une remarque. Manifestement sur Coyote, on voit bien un petit bonhomme à côté qui est hors du véhicule ; Waze est beaucoup moins lisible. C'est dommage, puisque c'est celui qui est le plus utilisé. Concernant les référents uniques en cas d'accidents, quelles seront les actions menées avec cet ensemble de référents ? On note très fréquemment que chaque DIR fait ce qu'elle veut ou ce qu'elle peut. D'une DIR à une autre, quelquefois, on a tout et son contraire à cause notamment des consignes de l'administration qui sont parfois contradictoires. Nous demandons, au mieux, que ce soit uniformisé et que les protocoles et les

consignes soient les mêmes, sauf cas particulier. Ensuite, vient effectivement l'uniformisation avec les autres services (police, etc.) mais ce serait déjà bien dans un premier temps que les consignes soient à peu près appliquées de la même façon entre DIR.

CFDT

J'ai utilisé Waze le jour de la mise en route, parce que nous expérimentons le système Waze à la DIR MED. Sur votre document, on voit un petit fourgon tout seul au milieu de la route. Quand une route est congestionnée par un incident, une grande partie des utilisateurs de Waze se manifestent avec un avatar. Il y a ensuite beaucoup d'avatars, le fourgon de la DIR MED, la police, la signalisation de l'accident, etc.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Vous voulez dire que nous ne le voyons plus ?

CFDT

Oui. Il y aurait peut-être une piste d'amélioration. Le jour où PRISM déclenchera son avatar, il conviendrait d'annuler tous les autres pour ne voir que celui de PRISM. Je ne suis pas utilisateur, mais je vous certifie que nous l'avons essayé et nous cherchions le fourgon.

Monsieur le sous-directeur du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau routier

Effectivement, chaque objet d'expérimentation nait d'une volonté d'une communauté au sein de la DIR d'expérimenter ce type de matériel. Les agents, en CEI notamment, doivent être volontaires. Cela émane généralement d'une DIR. Un collectif est animé où l'ensemble des expérimentations sont partagées (délais, modalités d'évaluation, période de décisions collectives et de déploiements plus massifs). On pourra vous fournir le calendrier de chaque expérimentation.

Concernant la question des radars de chantier, votre remarque nous surprend. En effet, la procédure centralisée côté DSR avait pour vocation de fluidifier le dispositif. Bien sûr, il y a un petit délai pour installer le radar. Il faut donc que la DIR l'anticipe. Néanmoins, l'objectif est bien de fluidifier et de ne pas dépendre d'autres étapes de validation. On refera le point avec la DSR. Si vous avez des éléments ou des exemples plus précis, nous sommes preneurs pour échanger de nouveau avec nos collègues de la DSR.

Sur les expérimentations encore, vous avez mentionné les dispositifs lumineux portés effectivement par certaines DIR. Il s'agit d'arrêtés. Pour pouvoir mettre en place des dispositifs expérimentaux sur la voirie, il faut un accord, que ce soit pour des équipements matériels ou de nouveaux matériels roulants. Cela se fait par un arrêté commun en accord avec la DSR et il est bien prévu, en lien avec les calendriers d'expérimentation de la DIR concernée, que l'arrêté soit pris d'ici la fin de l'été pour lui permettre de lancer son expérimentation. Normalement, il n'y a pas de difficulté sur ce dispositif.

Pour revenir sur Waze, on entend le manque de visibilité. Effectivement, ce n'est pas nous qui développons l'algorithme, bien que l'on soit en discussion avec eux. Au-delà du partenariat, il y a une obligation réglementaire impulsée par l'Union européenne qui se traduit aujourd'hui dans les textes. Cette information va prendre un côté prioritaire sur les autres. On peut donc estimer que dans quelques temps les algorithmes se mettront à niveau. Ce ne sera pas pour tout de suite, parce qu'il faut que ce soit rendu obligatoire.

Concernant le cas présent où vous citez une situation congestionnée, il faut savoir que nous partons du principe que pour une zone sous congestion, le trafic est moins rapide et moins porteur de risque pour les agents en intervention qu'une voie à haute circulation et à forte vitesse. Sur l'exemple que l'on peut projeter, on peut dire qu'il n'y a aucun automobiliste. La voiture roule probablement à la vitesse maximale. L'agent est donc au niveau maximum d'insécurité. C'est là où l'on peut estimer que Waze apporte le plus gros avantage par rapport à une zone où il y a plein d'informations. Effectivement, lorsque l'on roule à 20 km/heure, il n'y a pas vraiment d'intérêt à signaler ce qu'il y a sur le côté.

Madame la directrice des ressources humaines

Je vous confirme que les référents dans les DIR font l'objet d'une animation en réseau. C'est avec eux que l'ensemble des fiches réflexes ont été établies. Elles permettent de mettre en place très rapidement les mesures d'accompagnement.

CGT

Je ne vais pas m'exprimer sur les sept axes, mais me focaliser sur les effectifs. La CGT l'a dit et redit ; je vais de nouveau insister là-dessus. La baisse des effectifs, au-delà des chiffres donnés dans les CSA, est une réalité. Nous avons interrogé nos militants dans les CEI et avons obtenu le décompte. Nous allons avoir, en plus, le départ d'effectifs. Or, nous l'avons dit dans la déclaration, moins d'effectifs dans les CEI représente un report de charges sur les autres agents. C'est de la fatigue, de l'anxiété, des temps de repos diminués et des procédures qui ne peuvent pas être respectées. Je prends un exemple. Nous étions le 6 février au CEI de Rethel, dans les Ardennes. Un CEI qui, à sa mise en place, comptait 24 agents. Au 6 février, 12 agents étaient présents, soit 50 % de l'effectif. Les missions sont restées les mêmes. Les agents nous expliquent que pour exercer au quotidien, ils se retrouvent dans des situations périlleuses. Ils sont poussés à déroger à la règle, ce qui devient insupportable. Quand la CGT pose la question des effectifs, vous nous précisez un chiffre avec un plafond qui reste théorique. Pour nous, c'est du concret. Aujourd'hui, on a chiffré. La question qui vous est posée est : est-ce que les effectifs vont continuer à baisser ? J'ai peut-être mal compris. Il faut peut-être nous réexpliquer. La proposition et la demande de la CGT est : quand allez-vous embaucher pour mettre les agents dans de meilleures conditions et limiter les risques au moment où les missions sont exercées ? C'est un levier sur lequel il nous semble important d'agir. Le 10, nous avons eu la discussion autour de ça. Monsieur le Ministre avait dit qu'il comprenait nos revendications, mais qu'il n'y avait pas que ce paramètre. Nous restons convaincus que si nous agissons sur les effectifs, nous agirons de fait sur la sécurité et sur l'accidentalité.

Monsieur le secrétaire général

Je n'ai pas connaissance de la situation précise du CEI de Rethel, mais on pourra regarder cela en lien avec la DMR. Ce que j'expliquais tout à l'heure, c'est que nous avions obtenu de quoi absorber les sureffectifs créés par la loi 3DS pour deux années consécutives et qu'on ne désespère pas de l'obtenir de façon pérenne. L'effet de cela est le transfert de compétences et des effectifs qui restent et qui peuvent être déployés sur des métiers conservés grâce au maintien du plafond d'emploi. De plus, j'ai mentionné qu'il pouvait y avoir localement des sujets de recrutement, puisqu'il y a une différence entre le plafond d'emploi autorisé au niveau de l'administration centrale et les recrutements qui se font sur le terrain. J'ai dit tout à l'heure dans ma réponse qu'il pouvait y avoir des difficultés de recrutement par endroits, je ne le nie pas. C'est peut-être ce qui explique en partie la situation de Rethel. Je n'ai pas nié qu'il y avait eu sur une longue période dans les DIR comme dans la plupart des services de ce ministère des diminutions d'emploi. Mon propos concernait les moyens obtenus pour absorber les sureffectifs générés par la loi 3DS. Ces moyens ont été obtenus.

FSU

Je vais focaliser, comme le camarade de la CGT vient de le faire, sur les effectifs avec une première remarque : les effectifs par DIR, c'est important. Comment cela est ensuite réparti par la DIR ? On sait effectivement que chaque DIR fait ce qu'elle veut, ce qu'elle peut aussi, avec les missions qu'elle a. Elle fait parfois de la sous-traitance sur certaines missions. Les situations sont complexes au niveau des missions qui ne sont pas forcément réalisées de la même manière d'un endroit à un autre. Sur ces effectifs, la question est de savoir à quel moment on aura une visibilité sur ce qui va se passer pour 2026. Ce serait important d'avoir des projections, par rapport à la thématique de la sécurité et des effectifs en CEI notamment, pour pouvoir travailler en toute sécurité et pouvoir déployer le plan de prévention.

Par ailleurs, une autre question sur les différents comités que l'on va avoir à partir de septembre. J'ai compris qu'il y aurait un COSUI du plan de prévention. Est-ce qu'il y aura un travail plus ciblé sur les trois accidents mortels des semaines passées, de manière à avoir une réflexion plus large en formation spécialisée que ce qui peut se faire en local ? Ce n'est pas pour débourser la formation spécialisée locale et son importance, mais pour pouvoir identifier au niveau ministériel les causes de ces accidents mortels et voir si on peut mener immédiatement des actions après réflexion. La FSU souhaite un suivi plus important sur ce qui se passe au niveau des accidents routiers. Je pense que c'est aussi ce que les autres organisations ont demandé avec la tenue d'une formation spécialisée ministérielle immédiatement après le premier accident. Il est important que l'on regarde aussi les accidents qui sont passés à côté du drame.

Monsieur le ministre chargé des Transports

On n'a pas encore de visibilité sur les effectifs 2026. Les lettres de cadrage budgétaire ne sont pas encore arrivées. Je vous assure que l'on va tous se battre pour avoir un maximum d'effectifs. Bien qu'un effort général soit demandé, j'ai conscience que certains secteurs, dont le nôtre, ne nécessitent pas de coupes budgétaires. Bien au contraire, elles méritent des moyens supplémentaires. Il y aussi un sujet sur les heures supplémentaires qui est un élément important de la rémunération des agents. Certains recrutements dans certaines DIR peuvent être susceptibles de baisser très largement les heures supplémentaires des agents en

place. Il faut avoir ce sujet en tête. Par ailleurs se pose aussi un sujet d'attractivité de certaines DIR. En tout cas, il faut que l'on regarde l'ensemble de ces paramètres précisément afin de pouvoir utiliser pleinement les effectifs que nous récupérons pour absorber les sureffectifs générés par la loi 3DS.

Monsieur le secrétaire général

Dans un premier temps, je souhaite rappeler à la FSU que l'examen régulier du tableau des accidents graves, mortels et des suicides en formation spécialisée ministérielle a pour vocation de revenir sur les circonstances des accidents les plus notables en termes de conséquences pour en tirer précisément des leçons pour l'amélioration de la prévention. On a eu beaucoup de débats au cours des dernières formations spécialisées pour savoir comment rendre cet exercice plus efficace, c'est-à-dire consacrer un peu moins de temps à un échenillage ligne à ligne du tableau et essayer d'avoir des débats plus centrés sur les leçons à tirer en termes de prévention. Je remercie l'ensemble des organisations syndicales d'avoir accepté d'y travailler dans un GT dédié en lien avec la DRH. Par ailleurs, vous avez noté que le ministre vous a indiqué tout à l'heure que bien que ne retenant pas la proposition de création d'un CSA de réseau, on pouvait imaginer un comité de suivi du plan avec un mandat validé par la formation spécialisée ministérielle. On pourrait très bien imaginer que dans le mandat que la formation spécialisée ministérielle valide pour ce comité de suivi, le point que vous mentionnez soit rappelé et que le comité de suivi permette un degré d'approfondissement supplémentaire par rapport au débat en formation spécialisée ministérielle sur les leçons en matière de prévention à tirer des accidents qui surviennent.

CGT

Je suis en activité et membre de l'instance nationale en tant que suppléant. Or, je ne me retrouve pas dans ce qui est dit réellement et premièrement par les chiffres sur les effectifs. Je ne pense pas que ce manque d'effectifs soit uniquement le cas à Rethel, mais un ressenti et une réalité commune à l'ensemble des centres. Pour exemple, dans la DIR où j'exerce, on est passé de 420 à 320 au niveau de l'exploitation, donc à moins 100 personnes sur la période de 2007 à 2025. Suite aux différents CHSCT, analyses d'accidents et dispositions à mettre en œuvre, toutes nos directions en local constatent un lien direct entre ce manque d'effectifs et les situations de manque de sécurité des agents dans le cadre de leur mission.

Pour revenir sur le plan de prévention, par exemple sur Waze, comment peut-on, entre nous, se dire que cette disposition va avancer grâce à PRISM, etc. ? Comment la voix des agents sur le terrain se servant de ce dispositif a-t-elle été écoutée ? Vous mettez en place des dispositions de prévention qui génèrent ces situations de travail isolées avec quatre écrans devant vous dans un véhicule à devoir gérer en roulant pour transmettre les informations à Waze, sur la justification toujours de dire que l'on n'a pas les moyens de faire patrouiller les personnes à deux dans le véhicule. Le moyen humain est donc directement lié à ces situations. De plus, il s'agit de prendre conscience que les représentants du personnel « sachant » ne sont pas écoutés à la hauteur de ce qu'ils revendentiquent. Je ne suis pas du tout d'accord avec Monsieur le Secrétaire général quand il nous parle du tableau de suivi des accidents graves, mortels et des suicides mis à jour. On peut constater que chaque service se permet d'analyser ou non les situations d'accident. C'est justement le CSA de réseau qui pourrait demander d'analyser tous ces accidents et partir de l'analyse du risque. C'est comme ça que l'on va dans le mur, qu'il y a neuf morts en cinq ans, que l'on n'avance pas sur les situations et que sur le terrain la colère gronde. Vous avez dû avoir les échos via les préfets (de région et de département) que les agents de la DIR CO et dans les autres DIR en ont marre. On parle ici d'agents qui ont peur du terrain. Ils ont conscience que les réalités du terrain ne sont pas prises en compte par notre ministère et que la responsabilité de mort et de peur au travail n'est pas prise à la hauteur qu'elle devrait être. Vous avez entendu comme moi la revendication relative à la bonification du service actif. Les directions et les préfectures vont dans le sens des agents en disant que leurs remarques et leurs revendications sont tout à fait légitimes. Il va falloir que cela aboutisse.

On est à neuf morts sur le terrain en cinq ans. Il y a des dispositions à mettre en place. Certes, la communication en matière de sécurité a ses effets sur certains points. Mais cela ne suffit pas. Il faut faire avancer les revendications des agents pour améliorer leur santé et leur sécurité au travail qui sont liées au manque de moyens humain et matériels qui pose des problèmes de sécurité sur le terrain.

FO

Il y a en effet un manque de moyens humains, mais il y a aussi un problème d'attractivité dans notre ministère. Je vais vous donner un exemple. La DIR Nord-Ouest avait 17 postes de PE vacants. 12 personnes ont postulé pour le concours. Pourtant, il y a eu un délai d'inscription de deux mois pour trouver des candidats. Finalement, ce délai a été repoussé de 15 jours pour arriver à trouver 22 ou 23 personnes en disant aux agents

d'exploitation de terrain d'en parler dans leur famille et autour d'eux pour essayer d'avoir plus de candidats que de postes au concours.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Il y a d'autres métiers malheureusement en tension. Ne pensez pas que ce n'est que vous qui n'êtes pas attractifs.

FO

Le problème d'attractivité est un gros souci. On tourne toujours en rond et le problème c'est que les salaires ne sont pas mirobolants. Je suis rentré à l'équipement il y a 30 ans en tant que personnel d'exploitation, on me donnait une indemnité différentielle parce que j'étais payé en dessous du SMIC, 30 ans après c'est toujours le cas. On a un problème de grille salariale qui implique une négociation interministérielle avec la fonction publique.

Deuxièmement, c'est vrai que l'on a énormément de problèmes d'effectifs et beaucoup de travail isolé dans les DIR. Ne serait-ce que le patrouillage qui normalement doit se faire à deux, c'est une question de sécurité. À la DIR Nord-Ouest, on l'a toujours fait à deux. D'ailleurs, suite à l'accident de Killian, il y a eu un rapport de la formation spécialisée où des mesures ont été prises. Par exemple, des mesures conservatoires qui concernent la bande d'arrêt d'urgence : si la largeur est supérieure à 3 mètres, on sécurise le véhicule et on s'en va. Il n'y a pas de chantier programmé sur BAU avec balisage de 11A et de 11B du volume 2, recours provisoirement à la neutralisation de la voie de droite et d'autres mesures conservatoires.

Il faut savoir qu'à la DIR Nord-Ouest, j'avais alerté la DRH à l'époque avant que le drame arrive, parce que le directeur dérogeait systématiquement aux garanties minimales du 1er janvier au 31 décembre. Or, comme on lui a dit, que l'on déroge une fois aux garanties minimales, parce qu'on peut avoir des soucis pour un chantier, je crois qu'il faut une autorisation du préfet, mais quand on déroge du 1er janvier au 31 décembre tous les jours et que l'on diminue les temps de repos des agents, au bout d'un moment, les agents en ont ras-le-bol. Il va falloir arrêter de raboter les effectifs d'année en année.

Concernant les effectifs, certes, on a dit que l'on était contre la loi 3DS, mais les effectifs qui ont opté pour la territoriale, à mon sens, il aurait fallu les garder si on avait pu pour les mettre dans d'autres DIR où on a des problèmes de sous-effectifs. Or, on a supprimé des postes en catimini.

Monsieur le directeur général des infrastructures, des transports et des mobilités

C'est tout l'objet de ce que disait Monsieur le Secrétaire général tout à l'heure. Instantanément, un agent dont la charge de travail est transférée, qui n'opte pas, reste dans son département. Nous nous trouvons donc dans une situation un peu théorique dans laquelle vous avez en même temps un sureffectif par rapport à une référence, donc un effectif supérieur à la référence, et ce qui nous a été très bien dit dans l'exemple de Rethel, un sous-effectif. C'est pour ça qu'on se bat et que Monsieur le Secrétaire général a raison de dire que si on obtient la pérennisation nous pourrons faire tourner ces agents, en disant : « vous avez un peu moins de travail ici, il y en a un peu plus là-bas ». Il faut organiser ce mouvement RH pour qu'on retrouve nos agents à Rethel, pour prendre cet exemple.

FO

Un autre sujet dont je vous ai parlé tout à l'heure, c'est ce panneau-là qui normalement aurait dû être mis en place partout dans les DIR en 2015.

Monsieur l'adjoint au sous-directeur du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau routier

S'agissant de ce panneau dit « B1j », qui effectivement a été introduit dans la réglementation en 2015, c'est une possibilité offerte, on vérifiera exactement ce qu'il en est dans la réglementation, pour remplacer des panneaux de répétition dans des bretelles, et pas systématiquement tous les panneaux de sens interdit. Effectivement, c'est une mesure prévue pour renforcer la signalisation sur les bretelles longues, qui peuvent introduire une mauvaise perception des usagers et inciter à des prises à contresens. Pour autant, ce n'est pas une obligation. À ma connaissance, le travail avait été fait sur la base d'analyse. Encore une fois, ce que prévoit la réglementation, c'est de pouvoir les utiliser uniquement pour remplacer les panneaux dit « de répétition », mais pas pour les panneaux installés au début des bretelles en sens interdit.

FO

Pourquoi ne pas harmoniser cela ? Il y a des DIR qui ont joué le jeu. Elles ont remplacé et mis ces panneaux-là. D'autres ne l'ont pas fait. C'est donc un peu incompréhensible au niveau des usagers. De mon point de vue, il faudrait faire un recensement et harmoniser les pratiques. Les DIR Ouest et Sud-Ouest l'ont fait, mais il y a des DIR, celle dont je dépends ou la DIRCO par exemple, où ce n'est pas du tout fait.

Monsieur le sous-directeur du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau routier

On va recenser les situations dans les DIR. On en reparlera dans le comité de suivi pour organiser et peut-être voir comment prioriser les phases de déploiement.

CGT

D'où l'intérêt du CSA de réseau où on aurait l'intégralité des choses. On harmonisera.

Je voulais revenir sur les chiffres annoncés par Monsieur le Secrétaire général : les 150 ETP sur 190 représentent un delta de 40. Je viens d'une DIR où on a subi la loi 3DS. On a eu une perte générale en réseau très importante, par exemple en Côte d'Or, dans notre département. Cela correspond à 40 ETP à peu près. Quand j'entends les annonces de notre direction d'une diminution de 15 ETP pendant 3 ans, j'ai l'impression « qu'on se paye sur la bête ». C'est-à-dire que les 40 ETP liés au sureffectif de la loi 3DS qu'on ne devait pas perdre, on est en train de nous les enlever petit à petit pendant les 3 prochaines années.

Sur le point 3.3 du plan, le système rétro-réfléchissant ou la vitrophanie : le message sur la vitrophanie n'est pas clair. Le corridor de sécurité, ok. Par contre, quand vous travaillez sur des CEI à la fois en bidirectionnel et qui ont des autoroutes, le message n'est pas clair. Quand vous êtes sur une voie bidirectionnelle, vous envoyez les gens en face à face. Le message est bien pour les autoroutes à chaussées séparées, mais ce n'est pas forcément le cas sur une bidirectionnelle. Il faut donc peut-être le prendre en compte, notamment lorsque l'on veut équiper l'ensemble des véhicules. En effet, il y a des CEI où ils ont les deux routes. Ce n'est pas simple. De plus, lorsque l'on se prête entre CEI des « mulets », véhicules de remplacement, ce n'est pas forcément adapté lorsqu'un CEI équipé doit aller dans un CEI bidirectionnel.

Concernant les bandes réfléchissantes de couleur rouge et jaune qui commencent à fleurir sur les véhicules, la problématique de la visibilité, notamment dans mon CEI, nous est remontée. Avant, le blanc tranchait énormément sur l'orange. Aujourd'hui, le jaune sur l'orange est moins tranchant. C'est neuf et visible. Il faut voir comment cela va vieillir dans le temps avec les UV et les intempéries. Y a-t-il un budget prévu pour le remplacement ? D'ici deux ou trois ans, ces films vont disparaître.

Autre point concernant le 5.1 : les aménagements. Vous avez pris l'exemple de l'A72, cela tombe bien, c'est mon CEI. L'ITPC, c'est très pratique. Par contre, c'est un équipement que l'on utilise très rarement. De ce fait, le jour où l'on veut l'utiliser, si on ne l'a pas entretenu, ce n'est même pas la peine d'essayer de l'ouvrir. Ceux qui connaissent ce travail savent que c'est lourd à mettre en place. Donc on ne le fait pas. Le jour où on a besoin d'utiliser ce matériel, il ne fonctionne pas. Ce matériel, implanté il y a trois ans n'a jamais été ouvert depuis. Je ne sais pas comment cela va se passer le jour où il va falloir l'utiliser.

Concernant le 6.2 sur les expérimentations des dispositifs, on a discuté en FS exceptionnelle locale des procédures qui vont être mises en place, notamment le cône SAPI. On ne sait pas dans quel délai cela va être mis en place. On nous parle potentiellement de matériel tel que des cônes SAPI avec des canons à son ou des gilets vibrants, mais on n'a pas de délai.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Est-ce que vous l'attendez avec impatience ?

CGT

Que l'on soit d'accord, on est contre le PPMR. On répond juste à ce que vous mettez sur la table.

Monsieur l'adjoint au sous-directeur du pilotage de l'entretien, de l'exploitation du réseau routier

C'est ce qui a été indiqué sur le document qui vous a été remis, s'agissant de l'expérimentation des dispositifs de détection embarqués sur les FLR et FLU. Actuellement, ils sont en expérimentation. Il est prévu pour la suite d'élaborer une stratégie d'achat pour permettre d'équiper les DIR d'ici fin 2026.

CGT

Sur le 6.3, concernant le matériel, il y a eu des essais sur les FLR déportées. Ici une problématique se pose : cela cache la visibilité de l'agent. En effet, au moment où l'agent déporte la FLR, les usagers ne voient rien dans le rétroviseur, donc ils ne voient pas l'agent descendre. Il y a un fusible qui permet au matériel de ne pas être abîmé, ce qui est une bonne chose. Cependant, l'agent n'est pas visible. Il faut avoir des méthodologies de travail qui soient claires, car ce n'est pas clair pour l'instant. Même chose pour le RAPTOR, un matériel que l'on teste en ce moment.

Le dernier point porte sur l'utilisation de l'outil Coyote ou Waze. On détourne potentiellement le regard de l'usager, parce qu'il doit interagir pour valider qu'il y a encore des événements. C'est un peu contradictoire avec le code de la route.

Monsieur le ministre chargé des Transports

J'ai bien pris note de votre souhait concernant la bonification et l'attribution de moyens supplémentaires. En dehors de ça, estimez-vous que les autres mesures prévues sont utiles et auront un effet concret ou pas ?

CGT

Est-ce que chaque dispositif résulte d'une analyse des gens de terrain, d'une mise en place ou d'une expérimentation qui va remonter via les instances locales et nationales sur le fait que cela peut avoir un intérêt ou non ? Est-ce que ce travail a été fait à partir de l'analyse des risques ? C'est là où je reviens sur les propos que je vous ai tenus tout à l'heure. Le panneau type DIRCO RN147, pourquoi mettre une photo dans un PPMR comme celui-ci alors que l'on sait très bien que sur le terrain il y a une interdiction de l'utiliser. Il y a le discours, les remontées et la réalité de terrain. C'est dans ce sens-là qu'on vous interpelle et sur l'analyse du risque via les instances locales et les sachants. Je suis désolé, j'étais déjà en FS ministérielle ou CHSCT ministériel à l'époque avec un groupe de travail dédié à la sécurité des agents, où on a pu dénoncer un dispositif qui ne venait pas de l'analyse pure des gens de terrain et d'une instance de terrain ou réglementaire où il y avait des sachants. Du coup, ce dispositif-là n'a pas été utilisé. Le CSA de réseau, lui, potentiellement pourrait travailler avec des gens de terrain et donner une homogénéisation des dispositifs que les agents peuvent faire remonter suite à l'analyse des accidents. Les analyses des accidents ne sont pas faites dans toutes les DIR. Par exemple, les remontées de terrain sur les dispositifs percutés ne sont pas remontées via toutes les DIR. On veut bien avancer en partant d'une analyse de terrain.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Je me suis rendu à la DIR Nord. Dans les DIR, quand les agents ont quelque chose à vous dire, ils vous le disent. Tous les agents qui étaient présents m'ont dit que Waze était génial. Vous, vous êtes aujourd'hui dans la remise en cause de l'existence même de Waze, car les personnes vont provoquer des accidents.

CGT

Pour ma part, je vous ai uniquement mis en avant la réalité de terrain : Waze peut être une bonne chose, mais ce dispositif est dans les faits utilisé par une personne qui doit gérer 5 écrans.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Je sais que les agents souhaitent être plus nombreux pour être le plus souvent possible à deux et qu'ils souhaitent la bonification du service actif. Mais lors de mes déplacements j'ai aussi assisté à des échanges sur des améliorations concrètes. Vous êtes beaucoup plus souvent sur le terrain. Je suis sûr que vous souhaitez que les accidents ne se reproduisent plus et que vous avez été meurtris par ce qui s'est passé pour vos collègues. J'aimerais savoir comment on peut, par des mesures matérielles et des process d'intervention, au-delà de la question des effectifs et de la bonification, essayer de réduire les risques d'accident.

CGT

Pour exemple en revenant à l'application de l'instruction du 11 octobre 2013.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Elle n'est pas abrogée.

CGT

Non, elle n'est pas abrogée, mais elle n'est pas suivie. Le bilan de l'application de cette instruction n'a pas été fait alors que c'était la demande initiale avant le PPMR.

Monsieur le ministre chargé des Transports

N'hésitez pas à faire des propositions là-dessus. Deuxièmement, de temps en temps, ça vous donnerait plus de crédibilité, de dire « Là, vous avez raison, c'est peut-être une bonne mesure ». Remettre l'ordre national du mérite à des gens qui sont morts, ça ne fait pas plaisir, mais pour moi, c'est un acte important pour les familles concernées et peut être un premier pas pour une reconnaissance plus générale des agents des routes que je souhaite défendre.

Je trouve votre jugement un peu sévère lorsque vous estimatez que le plan proposé est très mauvais et qu'il n'y a que des incompétents de ce côté de la table.

On donne le meilleur de nous-même. J'ai été très affecté de rencontrer des familles brisées lors de mes récents déplacements.

J'ai cette obsession que ça ne se reproduise plus, de ne plus me retrouver dans cette situation. Quand vous arrivez quelques instants après le drame et que vous voyez les traces de l'accident, c'est choquant ! Et vous, vous le vivez encore plus mal parce que c'est un de vos collègues, je le sais, mais pensez vraiment que je le vis comme ça à chaque fois également.

J'ai envie d'apporter des solutions avec vous, mais aidez-moi à les trouver. Sur le budget, je ne vais pas faire des prouesses. Je vais me battre, mais on ne peut pas tout attendre là-dessus. Il faut qu'on puisse, à moindre coût, apporter aussi des solutions concrètes, techniques dans le process et dans le mode de fonctionnement. Je souhaite avoir votre soutien aussi là-dessus. Sinon, on peut rester sur du théorique que, malheureusement, on n'aura pas.

Je souhaite de tout cœur qu'on puisse sécuriser et améliorer vos conditions de travail et obtenir le nombre de collaborateurs raisonnable, suffisant.

Je vous propose une réunion en septembre pour une instance dédiée sur l'accidentologie.

Je vous promets de mettre en place, tout de suite après, le comité de suivi. J'aimerais aussi avoir des résultats et j'ai besoin de vous.

CFDT

Accident de Loriol 2002. Sept pompiers morts. Les pompiers décident d'utiliser trois véhicules, systématiquement avec un véhicule qui va empêcher l'usager de tuer les agents devant. Donc la solution des moyens, là où on abonde par rapport aux collègues, même si nous on trouve que le PPMR est bien, même si on doit revenir sur l'instruction 2013, c'est trois véhicules avec trois agents à chaque fois, deux véhicules de protection et le troisième sert à faire tout le reste.

Monsieur le ministre chargé des transports

Sans connaître la situation comme vous – c'est votre quotidien – l'idée est peut-être de réaliser « moins d'interventions », mais « mieux d'interventions », peut-être faut-il revoir le process d'intervention.

Je pense que c'est peut-être dans l'esprit de ce que vous dites, de se déplacer moins souvent, d'intervenir moins souvent, mais d'intervenir avec des moyens qui soient suffisants pour que tout le monde soit en sécurité et sur des interventions jugées indispensables.

FO

L'inconvénient des expérimentations c'est qu'elles ne sont pas partagées entre DIR. Une DIR peut trouver un système mauvais alors qu'une autre DIR peut trouver un système intéressant. Vous faites des expérimentations, mais il n'y a pas de retour global. Ça concerne toutes les actions des PPMR.

Aujourd'hui, on nous dit que pour les aménagements de sécurité on a dépensé 9,5 millions d'euros, mais qu'est-ce que les DIR ont fait comme aménagements ? Il n'y a pas de retour.

Donc aujourd'hui vous nous sortez des chiffres, mais on ne sait pas ce qu'il y a réellement derrière et quelle DIR a fait et les résultats.

Monsieur le ministre chargé des transports

Lors de la prochaine réunion du comité de suivi, il y aura une présentation des expérimentations par les DIR.

CFDT

Si on pouvait travailler tous au niveau national de la même façon, pour donner le même message aux usagers, pour qu'ils aient les mêmes automatismes, ce serait déjà bien. Après, que l'on ait le même matériel, que l'on soit mieux vu, parce que l'usager malgré tous ces comportements, s'il ne nous voit pas, il ne peut pas anticiper le fait que l'on est là. Si vous avez du matériel et du personnel, vous pouvez augmenter le dispositif. Si vous ne l'avez pas, vous partez tout de même travailler.

Donc, j'aimerais qu'on soit tous en train de discuter de la même chose en même temps, parce que tout ce qui s'est dit, les ITPC je ne suis pas d'accord et j'en utilise tout le temps. Après je les utilise, lui ne les utilise pas, donc un ITPC pour moi c'est bien. Pour lui ce n'est pas bien il ne s'en sert jamais.

Donc, le jour où il veut s'en servir il a des soucis. Mais je sais pourquoi il a des soucis, parce qu'il ne s'en sert jamais.

On nous a imposé l'expérimentation du RAPTOR. On n'a pas dit non. On ne nous a pas demandé notre avis. On n'a pas regretté, on a participé et je suis devenu formateur, mais je ne l'ai pas demandé.

Monsieur le ministre chargé des transports

De toute façon là, on en est au débat de la décentralisation. Soit on part du principe que les DIR s'organisent comme elles le souhaitent par rapport à leur territoire, par rapport aux agents, par rapport à la personnalité du responsable et par rapport aux effectifs. Soit on re-centralise avec une égalité de moyens et des expérimentations coordonnées.

Je pose simplement la question : est-ce qu'on laisse trop de pouvoir aux responsables de DIR ? Est-ce qu'il faudrait re-centraliser certaines décisions, ou au contraire leur laisser gérer librement leur organisation, avec seulement quelques consignes générales ?

Moi, je pars du principe que c'est mieux de laisser les territoires avoir cette liberté d'action et de ne pas avoir une décision de Paris qui tombe totalement incompréhensible, par des personnes qui ne connaissent pas forcément le terrain.

CGT

Je pense qu'on s'est mal compris. On utilise des ITPC régulièrement. C'est juste un problème de moyens. Quand on n'a pas le temps de les utiliser, qu'est-ce qu'on fait ? Au bout de 3 ans, le truc il est rouillé. C'est juste ça notre problématique, c'est qu'on n'a pas les moyens pour entretenir et pérenniser le réseau. Les barrières des bretelles, quand elles se font taper, il faut 6 mois - 1 an pour les remplacer, parce qu'on n'a pas les moyens de les remplacer.

Monsieur le ministre chargé des transports

Ce n'est pas qu'une question de moyens, c'est une question de volonté. Peut-être que parfois on n'a pas envie parce qu'on a son organisation établie et que la direction n'a pas jugé indispensable de prendre le temps nécessaire de vous former sur l'utilisation des nouveaux dispositifs et de vous montrer ce que ça pouvait améliorer en termes de travail ou en termes de sécurité.

CGT

Non, je pense qu'on ne s'est pas compris. On utilise le matériel, ce n'est pas le problème. Le problème c'est l'entretien de ces matériels et des renouvellements, la problématique elle est là.

Monsieur le ministre chargé des transports

Vous dites que ce matériel vous ne l'avez pas utilisé en 3 ans.

CGT

Parce qu'on n'en a pas besoin, les ITPC on ne les utilise qu'en cas d'événement. En l'occurrence celui-ci, il est sur un réseau à 3 voies, il ne sert qu'en cas d'événement ou de gros chantier.

Monsieur le ministre chargé des Transports

Il faudrait que le responsable organise des exercices, même si vous n'en avez pas besoin.

CGT

Oui, mais on n'a pas les moyens, c'est ça la problématique, on n'a pas le temps ni les moyens.

Monsieur le ministre chargé des transports

Il faut que l'encadrement local, quand il y a du matériel nouveau, prenne le temps nécessaire de former les personnes et même quand ce n'est pas une utilisation régulière, il faut le faire.

Je vous remercie pour ce dialogue franc et direct. On se donne rendez-vous en septembre pour notre instance exceptionnelle, et le comité de suivi dans la foulée. Pour les dernières contributions qu'on a reçues, on les analyse et on essaie de présenter une copie. D'un autre côté, on va se battre, nous, pour le budget et dès demain matin, je remets à mon collègue de la fonction publique le courrier où je sollicite officiellement en tant que ministre chargé des Transports la bonification du service actif pour les agents.

La séance est levée à 17h22.