



# Loi 3DS - COMITE DE SUIVI de transfert 3DS État – Collectivités 9 janvier 2026

## DÉCLARATION LIMINAIRE

Le 09 janvier 2026

Madame la présidente,  
Monsieur le vice-président,  
Mesdames et Messieurs les membres du COSUI,

La **CFDT** profite de cette réunion pour dénoncer à nouveau les incohérences qui découlent une fois de plus d'une telle Loi qui consiste à transférer toujours plus de réseau routier national aux collectivités. Alors que l'Etat est le garant de la libre circulation des biens et des personnes dans ce pays, il se désengage toujours plus de ses responsabilités.

Que deviennent la simple logique et la cohérence d'itinéraire pour l'utilisateur qui se rend d'un point A à un point B en traversant plusieurs départements/régions lorsque des politiques différentes de gestion de la route s'appliquent ? Si "l'affaire" de l'abaissement de la vitesse de 90 à 80 km/h, puis de certaines décisions locales du rétablissement de son niveau initial est un triste exemple de la situation kafkaïenne que vivent au quotidien les usagers de la route et de la consommation inutile de leurs deniers (remplacement par deux fois de centaines/milliers de panneaux), ils en sont également réduits à devoir faire attention au type de pneus qu'ils ont sur leur véhicule entre novembre et mars de l'année suivante (Loi montagne). Y compris dans des départements où il n'y a pas une once de montagne (Pour exemple la Côte d'Or faisait partie des départements concernés. Ce qui n'est plus le cas depuis) ! Et puisque nous faisons référence à la période hivernale, que doivent comprendre les usagers de la route lorsqu'ils passent d'un département à l'autre et où les décisions politiques locales sont différentes en matière de gestion de viabilité hivernale ? Ahurissant !

Tout cela pour dire que si la **CFDT** s'inquiète légitimement du sort des personnels concernés par des décisions gouvernementales, notre organisation n'outrepasse pas son rôle d'actrice de la société civile en dénonçant des évolutions qui vont à l'encontre des intérêts d'un vrai niveau de Service public au bénéfice du collectif. **Un Service public en capacité de fonctionner par les moyens humains et matériels qui lui sont affectés** ! Et ce, sans distinction aucune entre les territoires où résident les ayants-droits !

Mais si nous sommes réunis ce jour pour faire un premier bilan de la mise en œuvre du volet routier de la loi 3DS, il est nécessaire de rappeler, que contrairement aux Régions, où le

transfert est expérimental (pas le sujet du jour), il n'y a aucune réversibilité possible pour les départements et métropoles.

Pour ce qui est de l'expression du droit d'option au **31 août 2024**, force était de constater que moins d'un quart des agents s'étaient exprimés. Pour mémoire, nous parlons de **179 agents**.

Finalement **171 agents ont été mis à disposition de 13 départements ou métropoles** à titre individuel (8 postes devenus vacants depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2024)

Au **31 août 2025, 63 agents** étaient toujours mis à disposition des collectivités et n'avaient pas exercé leur droit d'option.

Si le nombre d'agents concernés n'est pas pléthorique, celui-ci se cumule avec les milliers d'emplois déjà transférés (ou perdus) de notre ministère qui ne devient plus que l'ombre de lui-même. Ceci nous pousse une fois de plus à dénoncer le fait que bon nombre de nos compétences sont perdues au fil du temps. Et que cela est uniquement dû à l'abandon de nos missions au profit d'entreprises privées qui n'ont aucune obligation en matière de service public. Mais également par les suppressions de services de l'État et de leurs effectifs, par les transferts de missions et de compétences vers la Fonction publique territoriale (FPT).

**La CFDT n'est pas opposée à l'évolution des organisations si celles-ci vont dans le sens de plus-values pour les services, leurs personnels et les usagers.** Mais par ses désengagements, l'Etat crée des déséquilibres territoriaux qui ne vont pas dans le sens d'une équité de traitement entre les citoyens de ce pays. Alors que le coût des impôts directs et indirects ne va pas en s'amointrissant pour la très grande majorité de la population nationale, ces vagues successives de transferts de compétences vers les collectivités engendrent des charges supplémentaires que les populations locales doivent subir en plus de celles existantes et qui ne baissent pas pour autant (voir rapport de l'Observatoire National des Routes cité ci-après quant à la différence d'impact financier sur les habitants selon la taille des collectivités) Et au final, cela impose ou imposera aux collectivités de faire des choix budgétaires entre les niveaux de services rendus aux populations concernées.

Pour le sujet qui nous réunit aujourd'hui, nous souhaitons rappeler que la [Cour des Comptes a produit un rapport très instructif en mars 2022 sur l'entretien des routes nationales et départementales](#) qui comportent quelques recommandations en la matière. Ainsi que l'Observatoire national des routes (ONR) qui produit lui-même des rapports - [le dernier date de décembre 2024](#) – sur l'état des routes et des ouvrages d'art tant à l'Etat qu'aux collectivités (Communes – Départements – Métropoles), en rappelant toute l'importance que les divers acteurs ont à collecter l'ensemble des informations concernant les infrastructures routières placées sous leur responsabilité, et de lui transmettre le tout afin d'enrichir toujours plus sa banque de données nationale sur l'état du réseau routier et des ouvrages d'art.

Pour l'**UFETAM CFDT**,  
Rémi HUTINET,  
Son représentant au COSUI de la Loi 3 DS – Volet routier