



Transition Ecologique,  
Développement Durable,  
Environnement,  
Biodiversité,  
Technologies Vertes,

Energie, Climat, Transports,  
Infrastructures,  
Risques Naturels,  
Risques Technologiques,  
Equiperment, Logement,

Urbanisme,  
Aménagement du Territoire,  
Solidarité entre les  
Territoires,  
Renouvellement Urbain, Mer

**Formation spécialisée ministérielle  
santé/sécurité/conditions de travail**

# Plate-forme de revendications sécurité sur les routes nationales

**Entrevue avec les cabinets Rebsamen et Tabarot**  
**du 25 juin 2025**

## **- Notre sécurité est-elle vraiment votre priorité ? Montrez-le-nous ! Où sont les actes ?**

Nous avons entendu les paroles des différents ministres et de leurs cabinets annonçant que notre sécurité est la priorité numéro 1. Pourtant, sur le terrain, rien ne change !

Nous exigeons le renforcement immédiat des **moyens humains**, afin de garantir la viabilité des missions dans un contexte de sous-effectif chronique, et nous nous insurgeons contre le non-respect des **garanties minimales** qui en découlent souvent.

Nous dénonçons la précarisation de certains **recrutements** mettant en danger les agents affectés sans formation suffisante.

Nous exigeons la **reconnaissance de la dangerosité de nos missions** avec la **bonification du service actif**, nous permettant de partir plus tôt à la retraite tout comme nos autres collègues aux missions similaires !

Nous exigeons l'augmentation des **moyens matériels** et en particulier ceux touchant à la sécurité des personnels sur le terrain (EPI, véhicules, dispositifs de signalisation, etc...). Cette augmentation des moyens matériels permettrait de remplacer les véhicules accidentés.

## **- Sur la reconnaissance**

Nous exigeons que le recrutement soit réalisé sous **statut**, seul garant de la continuité du service public et du savoir-faire technique des DIR.

Nous alertons sur la situation des services supports soumis à des injonctions contradictoires, des outils inadaptés et à des baisses d'effectifs.

Nous dénonçons toute forme de **travail dissimulé** consistant à écrêter le temps de travail réel et exigeons la mise en place des effectifs nécessaires à l'exercice des missions.

Nous exigeons que l'administration mette tout en œuvre dans la durée pour assumer ses responsabilités pour **accompagner** les personnels victimes d'accidents de service ainsi que leurs familles. Nous rappelons la nécessité de porter la **promotion à titre posthume** pour les collègues décédés en service

### - Sur les patrouilles

Au regard des accidents récemment observés sur les différents réseaux, qu'il s'agisse de patrouilles de sécurité ou encore de patrouille en période hivernale, force est de constater que ces missions sont particulièrement sensibles, qui plus est lorsqu'on est seul dans son véhicule.

Nous exigeons, de fait, que les patrouilles soient réalisées à 2 : un chauffeur et un accompagnant pouvant ainsi réaliser les remontées de terrain, les appels ou encore le déclenchement des opérations de salage. Ce doublon est nécessaire pour assurer la sécurité de l'ensemble des opérations effectuées par les salariés, agents.

### - Sur la fin de carrière

Le vieillissement des équipes et la complexification des interventions font craindre un nombre croissant d'accidents et/ou une fatigue anticipée mettant ainsi en péril l'aptitude professionnelle à la réalisation de telles missions et, à terme, posent la question du contrat de travail (privé ou public). Nous alertons les différents employeurs sur cette fin de carrière et ne saurait accepter que des salariés ou agents soient à nouveau les grands perdants d'un manque de prévention. Nous exigeons donc que les différents employeurs mettent en place un système de reconversion et un système de fin de carrière, permettant aux plus âgés de transmettre leur savoir tout en s'éloignant du risque. Si tel est peut-être déjà le cas dans certaines entreprises, notre exigence porte sur la nécessité d'avoir un dispositif spécifique et adapté pour les agents.

### - Sur la formation

Nous alertons sur la **nécessité de former** et de laisser le temps aux « nouveaux » de prendre leurs marques sur la route. Ainsi, nous demandons que l'autorisation d'aller sur la route seul soit consécutive d'une accréditation claire. Pour cela, il est nécessaire que les effectifs déjà présents soient assez nombreux pour que les « nouveaux » ne soient pas pressurisés pour intervenir et qu'un droit de « pause » soit accordée tout au long de la carrière.

### - Sur la gestion des usagers

Nous constatons l'augmentation des expérimentations portant sur l'utilisation de caméras pour observer et enregistrer le comportement des usagers.

Nous refusons que l'utilisation de ces images conduisent au flicage des travailleurs comme des usagers et insiste sur la visée purement pédagogique. A l'image des dispositions conventionnelles contenues dans le dernier accord sur la Sécurité des personnels (ASFA), Nous exigeons de l'Etat qu'il prenne des dispositions claires pour affirmer la seule visée pédagogique des dispositifs de surveillance utilisés sur le réseau routier national.

### - Sur la conception et les expérimentations

Nous constatons que l'écoute les remontées du terrain par le maître d'ouvrage ou l'employeur, améliore grandement la prise en compte de la sécurité de la voirie, que ce soit pour les usagers ou pour les intervenants. Ainsi, Nous insistons sur une consultation nécessaire des travailleurs du terrain avant tout projet.

Ce principe est le même pour les expérimentations. L'écoute terrain avant, pendant et après est indispensable. De plus, si une expérimentation n'a pas fonctionné à un endroit, elle pourra peut-être fonctionner ailleurs. Le partage entre les différents employeurs est ainsi à nouveau indispensable.

La FEETS-FO salue les initiatives prises en ce sens par la chambre patronale ASFA et demande que soit mis en place un dispositif commun pour l'ensemble du réseau national.

**- Sur le travail de prévention**

Nous demandons le rétablissement du groupe de travail DIR de la FSM.

Nous demandons que le suivi des accidents soit plus complet et au fil de l'eau et que les enquêtes soient réalisées et remontées au niveau ministériel pour chaque accident. Ce travail indispensable permet d'alimenter les réflexions aussi bien locales que nationales.

