



Volet routier de la loi 3DS

Déclaration FO

Lors du comité de suivi du 9 janvier 2026



Les organisations FO des deux versants, **FEETS-FO pour les services de l'État et FO-Territoriaux pour les collectivités**, rappellent qu'elles ont, dès 2023, exprimé ensemble leurs fortes réserves face aux transferts de missions prévus dans le cadre de la loi 3DS et aux risques qu'ils font peser sur la continuité des politiques publiques, les conditions de travail et les garanties statutaires des agents.

Deux ans plus tard, et au vu des premières mises en œuvre, nos analyses sont hélas confirmées.

1. Des transferts aux périmètres évolutifs, parfois incertains, et décidés sans vision stratégique

Le pilotage de la mise en œuvre de la réforme a confirmé toutes nos craintes :

- absence de toute vision stratégique sur la continuité du réseau,
- périmètres de transferts révisés en cours de route,
- interprétations divergentes selon les départements,
- absence d'évaluation préalable consolidée.

Pour FO une telle **politique publique ne saurait se conduire de manière fragmentée**, soumise à des choix locaux hétérogènes et non coordonnés.

L'État, garant de l'intérêt général, ne peut se décharger ainsi de missions aussi stratégiques dans un jeu perdant/perdant avec les collectivités.

2. Des impacts RH sous-estimés et déjà visibles

Les retours des services et des collectivités convergent :

- désorganisation liée à la phase de mise en œuvre,
- tensions sur les effectifs et les budgets dans les DIR et les collectivités, souvent doublée d'une diminution de la capacité à mettre en œuvre les budgets quand ils existent, piloter des marchés publics impliquant une expertise technique qui a été mise à mal ces dernières années.
- Fragilisation de la spécialisation technique jusqu'à l'expertise nécessitant d'avoir des parcours construits avec la visibilité à moyen et long terme que ce soit pour les ingénieurs, comme pour les techniciens et l'ensemble es services des collectivités,

- reculs potentiels en matière d'action sociale et en matière salariale après extinction programmée de l'ICTR (dont FO demande la pérennisation),
- hétérogénéité des droits des personnels transférés,
- risques de perte de compétences et d'isolement professionnel pour les agents transférés.

Ces transferts se déroulent pour les agents transférés **sans visibilité à moyen et long termes**, dans un contexte où les collectivités font face à leurs propres contraintes financières.

3. Des garanties insuffisantes pour les agents et leurs parcours

Pour FO, **aucun transfert ne peut se faire au détriment des droits des agents**, qu'ils relèvent du versant État ou du versant territorial.

Les remontées du terrain confirment :

- des interrogations persistantes sur l'avenir des missions,
- des agents parfois placés devant le fait accompli,
- des risques de dilution des collectifs de travail,
- le flou sur l'action sociale de l'Etat pendant la MAD,
- des incertitudes sur les agents en CLM/CLD qui avaient déjà exercé leur droit d'option,
- des différences de traitement inacceptables pour les agents du grade de chef d'équipe principal d'exploitation des travaux publics de l'Etat intégrés, au bon vouloir de la collectivité d'accueil, soit dans le cadre d'emploi des adjoints techniques soit dans celui des agents de maîtrise
- un manque de formation et d'accompagnement adapté.

FO rappelle que le cadre juridique impose :

- le maintien intégral des garanties statutaires,
- la transparence sur l'avenir des missions,
- l'information individuelle et collective préalable,
- la préservation des conditions de travail.

Un an après les transferts opérés au 1er novembre 2024 vers 13 départements et métropoles, les chiffres parlent d'eux-mêmes : sur 179 agents concernés, seuls 69 ont exprimé leur droit d'option. 63 agents demeurent encore dans l'incertitude. Pour FO, cette situation traduit un malaise : pour les agents ayant déjà exprimé leur droit d'option, c'est majoritairement un acte de défiance vis à vis de l'État gestionnaire, pour les très nombreux agents qui hésitent encore, c'est l'illustration d'un défaut de visibilité en matière de garanties claires sur

leurs conditions d'emploi, leur régime indemnitaire ou leurs perspectives de carrière dans la durée.

4. Une gouvernance à clarifier, un dialogue social à consolider

Pour FO, le présent comité de suivi n'a pas vocation à servir de chambre d'enregistrement formel, mais bien à pouvoir débattre sur la base d'éléments de bilans étayés au niveau national, au niveau de chaque DIR impactée, au niveau de chaque collectivité. Il doit permettre :

- d'identifier rapidement les difficultés et actions correctives à opérer,
- de proposer des orientations nationales claires partagées entre Etat et collectivités,
- de garantir l'égalité de traitement entre agents,
- d'assurer un suivi transparent des conventions et de leurs effets.

FO demande notamment qu'un état de la consultation des CST des collectivités sur le sujet de la mise en œuvre de la loi 3DS en matière routière soit opérée, et qu'une réunion de la formation spécialisée SSCT soit programmée annuellement dans chaque collectivité pour assurer un suivi particulier.

Si les expérimentations régionales ne relèvent pas de la compétence du présent COSUI, FO met en garde contre toute tentation de transfert déguisé : les agents restent des agents de l'Etat au sein de services de l'Etat, et il doit en rester ainsi. Et nous demandons la mise en place d'un cadre permettant d'anticiper le bilan qui pourra être tiré de ces expérimentations et les suites qui y seront données.

5. FO réaffirme ses exigences

Dans la continuité de la déclaration commune de 2023 en ouverture du CSFPT, FEETS-FO et FO-Territoriaux demandent :

1. **Le maintien du pilotage public national des politiques d'infrastructures routières et d'ingénierie publique**, incompatibles avec un morcellement « à la demande ».
2. **Le rétablissement d'une vision « gagnant/gagnant » entre Etat et collectivités** basée sur la complémentarité et la collaboration plutôt que la prédateur et le morcellement des compétences.
3. **La protection des agents** : aucun transfert ne doit s'accompagner d'une dégradation de leur statut, de leur carrière, de leurs rémunérations, de leurs conditions de travail, de leur action sociale ou de leur mobilité professionnelle. En matière de rémunération, FO exige la pérennisation de l'ICTR, plus de la moitié des agents transférés étant menacés par des pertes salariales.

4. **Une évaluation transparente** de la mise en œuvre de chaque transfert, sur les moyens, les emplois, l'impact sur le niveau de service et les conditions de travail.
5. **L'égalité de traitement dans le cadre d'emploi d'accueil en détachement** (en particulier pour les CEEP)
6. **Une association réelle des organisations syndicales** de l'État comme de la territoriale à toutes les étapes du processus.

Conclusion

Pour FO, les agents et le service public républicain ne devraient jamais devenir la variable d'ajustement d'une réforme territoriale conçue dogmatiquement. FEETS-FO et FO-Territoriaux s'exprimeront dans ce comité de suivi avec une voix unie pour défendre :

- **la continuité et la cohérence de l'action publique,**
- **des services publics de qualité,**
- **et les droits fondamentaux des agents des deux versants.**

Il est temps que l'État et les collectivités reconnaissent que la réussite des politiques d'infrastructures et d'ingénierie repose sur des équipes stables, valorisées, formées, respectées et connectées à une animation technique nationale – non sur des transferts précipités et désorganisés.

FO tient à exprimer son opposition à toute une nouvelle « vente à la découpe 4DS » du réseau routier national, et la poursuite de l'émettement de l'expertise publique mobilisable au bénéfice de l'ensemble des gestionnaires de voiries. Un émettement qui a notamment conduit à la chute vertigineuse du réseau routier français dans les classements internationaux depuis 2007.

En la matière, nous ne pouvons que conseiller aux Conseils Départementaux de ne pas répondre à l'appel du Premier ministre lors du congrès des Départements pour reprendre l'ensemble du réseau routier national. Récupérer 10 000 kms qui concentrent 20 % du trafic et 30 % des ennuis de par la densité de leur trafic et de leurs caractéristiques, ce serait tout sauf un cadeau. Ou ce serait accepter un cadeau empoisonné !