



# Plan des risques routiers renforcés dans les DIRS

## DIR

### Communiqué

Lors de la séance de juin 2023, l'administration a présenté les rapports d'inspection commandés par l'administration. Ils avaient pour **objectifs** :

- S'assurer que les **instructions existantes** sont bien **appliquées**,
- **Capitaliser les retours d'expériences** de chaque DIR afin d'ajuster les mesures de prévention,
- De prospecter et éventuellement **proposer de nouvelles mesures de prévention**.

A la suite de cette présentation partielle et le partage des rapports finalisés, l'administration s'était engagée à initier un travail sur de nouvelles mesures de prévention en concertation avec les organisations syndicales.

L'administration, après avoir été bien ambitieuse, a voulu aller trop vite, et de fait a réuni 5 groupes de travail pour mettre en place un plan de prévention renforcé pour ce qui concerne les interventions des DIR sur le réseau routier.

Lors de ces groupes de travail, **Force Ouvrière** a formulé les demandes suivantes :

- **Des mesures concrètes et quantifiables,**
- **Des moyens en face de chaque action,**
- Des indicateurs de suivi clairs :
  - le pourcentage de diminution des accidents,
  - le pourcentage d'agents formés à QUAPODES,
  - le pourcentage des usagers équipés de boîtiers sécurité routière,
  - le pourcentage d'usagers ayant suivi une remise à niveau du code de la route.

- Une évaluation de l'application de l'instruction, ce qui correspond à un des objectifs de la commande initiale.
- **Force Ouvrière** dénonce le fait que l'administration souhaiterait se dédouaner en rejetant totalement la faute sur les usagers, alors que celle-ci lors d'une précédente réunion s'était engagée à ne pas le faire.
- **Force Ouvrière** dénonce le recours grandissant à des apprentis / CDD sur les métiers d'exploitation ce qui interroge sur la professionnalisation de ces métiers dangereux par la mise en danger de ces agents précaires.
- **Force Ouvrière** condamne la volonté de l'administration d'utiliser les sanctions disciplinaires, « exemplaires » selon ses dires, pour les agents présentant des lacunes sur leurs acquis théoriques et les mises en œuvre pratiques des mesures de sécurité ; ou encore la radiation du tableau d'astreinte, alors même que les formations n'ont pas eu lieu. C'est inacceptable, les agents n'ont pas à porter la responsabilité de la défaillance de l'administration.
- **Force Ouvrière** exige la mise en place de formations concrètes en cohérence avec la pratique terrain et la réalité du quotidien.
- **Force Ouvrière** demande la promotion à titre posthume pour les agents décédés en service.
- **Force Ouvrière** demande la bonification du service actif à hauteur de 25 %.

Ces éléments, portés tout au long des groupes de travail et auprès du Ministre des transports du moment, le 13 novembre 2023 ont réussi à faire bouger quelques lignes sur un sujet qui est ô combien crucial.

Cependant, même si des avancées ont été actées (annonce des crédits d'investissements supplémentaires pour la sécurité des infrastructures ou encore les 300 k€ de crédits sanctuarisés pour la formation dans les DIR), il s'avère qu'une définition un peu plus fine des moyens est nécessaire par actions.

Pour **Force Ouvrière** le compte n'y est pas compte, et en particulier :

- L'engagement à porter la bonification du service actif et la promotion à titre posthume n'est qu'un engagement de conscience et n'amène toujours pas de réponses concrètes de la part de l'administration, malgré plusieurs tentatives.
- **Force Ouvrière** exige la concrétisation de cet engagement, seul gage d'une réelle prise de conscience et reconnaissance de la dangerosité de nos métiers.
- L'expérimentation des caméras portées par les agents ou sur les véhicules pose plus de questions que de réponses avec des questions concrètes sur l'entretien, la collecte des données... Cela favorise le constat à priori, mais ne limite aucunement le risque.

- **Force Ouvrière** a toujours demandé que la priorité soit donnée à l'investissement dans des matériels adaptés aux besoins selon les spécificités de terrain.
- L'absence de prise en compte du travail isolé pose question face à la réalité des pratiques terrain et au peu de réponses concrètes apportées.
- L'absence de réponses concrètes et quantifiables quant à une augmentation des moyens pour travailler (hors crédits d'investissements) est également un point dur.

Ces éléments ont été portés au cabinet du Ministre des transports le 20 décembre, lors de la réunion de concertation préalable suite au dépôt d'un préavis de grève dans les services des DIR et à VNF du 3 au 15 janvier 2024.

Pour toutes ces raisons, **Force Ouvrière** ne donnera pas de chèque en blanc à l'administration et se positionnera **CONTRE** ce plan de prévention tel qu'il est écrit aujourd'hui.

Résumé des débats :

Selon le DRH, la promotion à titre posthume est portée dans le cadre de la loi sur les agents publics en cours de rédaction, la reconnaissance comme pupille de la nation est en bonne voie pour aboutir.

Concernant la bonification du service actif, cela relève d'arbitrages interministériels.

La DMR est réservée sur les indicateurs de résultats, car il y a trop de liens avec d'autres actions et ils ne pourraient pas avoir une lecture fine de la mise en œuvre effective de ce plan de prévention (commentaire **Force Ouvrière** : le fameux mille-feuille de...).

Concernant les caméras, les mêmes questions se posent côté administration, tout comme pour les autres expérimentations, les premières questions à se poser seront en effet les effets réglementaires qui ne devront pas accentuer l'insécurité des agents.

La DMR réaffirme sa volonté de compréhension des accidents pour faire en sorte que cela ne se reproduise plus. La volonté est de réduire le risque avec des interventions auprès des usagers.

**En Synthèse : les usagers coupables, les agents pas assez professionnels, .... et l'administration, des mesures à bas coût ....**