



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

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

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

Formation spécialisée ministérielle santé/sécurité/conditions de travail

Décrypt-inFO

Formation spécialisée santé sécurité et conditions de travail ministérielle extraordinaire du 11 décembre 2025

#10 : Un Plan complété, mais... FO garde le Cap sur les moyens et met la sécurité au 1^{er} plan !

En résumé

- Le ministre annonce 5 priorités, signe de son engagement sans compromis pour les agents :
 - Un **partage et une transparence** des enseignements : engagement déjà pris en juillet sur lequel le ministre insiste de nouveau auprès de son administration. À cette occasion, le ministre annonce que chaque DIR devra mettre en place son Plan de Management de la Sécurité
 - Un **partenariat** renforcé avec les forces de l'ordre et le MI déjà initié à l'été
 - Sur les **moyens** :
 - **Véhicules** : annonce la création d'un stock (en pool) de matériels pour accélérer notamment le remplacement des fourgons accidentés et laisse à la DGITM le soin de l'organiser au mieux
 - **Humains** : annonce avoir réussi à sanctuariser les effectifs des DIR, même s'il est conscient que cela ne répond pas à nos attentes.
 - **Financement** : annonce d'un budget de fonctionnement stabilisé et d'une augmentation de 10% des crédits de régénération, en espérant que la loi cadre prévue puisse sortir rapidement
- **L'innovation** comme levier de protection : amélioration d'un système de détection pour l'aide à la décision (comme dans les tunnels), déploiement de caméras sur les fourgons dans l'objectif d'analyser le comportement des usagers et la détection des trajectoires dangereuses (caméra dite intelligente – FO obtient que cela soit en lien avec l'axe 6 sur une analyse comportementale)
- La **reconnaissance** de ce métier à risque : le ministre a renvoyé un courrier au nouveau ministre délégué de la fonction publique et porte le sujet, y compris jusqu'à l'Elysée. Il annonce également un travail sur la

reconversion et la fin de carrière.

- **Décentralisation** : Après avoir essayé de ne pas parler des annonces de décentralisation, le ministre a dû répondre à nos interpellations (voir déclaration ICI). Il assure n'avoir jamais exprimé vouloir se débarrasser des routes nationales au profit des départements et s'engage à nous consulter avant toute décision.

Pour aller plus loin :

Présentation des évolutions du plan ministériel de prévention renforcé des risques liés aux interventions sous circulation des agents des DIR 2023-2027

Intervenants FO : Olivier GLEIZES, Pierre VINCENT LUCE, Alexandre BERGOUGNOU

Rappel du contexte :

Le plan de prévention ministériel renforcé pour les risques routiers en DIR a été discuté et adopté (malgré un vote majoritairement contre) en décembre 2023. Depuis lors, FO continue de demander une nouvelle discussion sur ce plan pour le rendre plus équilibré (voir notre analyse ICI).

Trois accidents mortels ont eu lieu en cette année 2025, rendant les discussions avec le ministère ainsi qu'avec l'administration pressantes. Le ministre s'était engagé depuis juillet à renégocier ce plan.

Il a tenu ses engagements et cette séance est l'occasion de discuter des compléments proposés (voir aussi notre compte-rendu de la séance examinant ces amendements).

Intervention FO :

Comme indiqué dans notre déclaration, nous avons porté des amendements qui résument nos positions.

	Proposé	Modification	Justification de l'amendement
Action 1.1	Un suivi des DUERP sera organisé au niveau ministériel par une enquête annuelle auprès des DIR qui cherchera à préciser si l'actualisation du DUERP a été spécifiquement induite par une ou plusieurs analyses d'accidents menées dans l'année.	Un suivi des DUERP sera organisé au niveau ministériel par une enquête annuelle auprès des DIR. Les analyses d'accident menées devront systématiquement permettre de réinterroger le DUERP, comme le prévoit la réglementation.	Ce n'est pas un indicateur que l'on cherche mais le réflexe de se poser la question de révision du DUERP après chaque analyse accident Accepté
Action 1.2	Expérimenter l'installation sur les véhicules d'intervention de caméras filmant le trafic routier en	Expérimenter l'installation sur les véhicules d'intervention de caméras filmant le trafic routier en amont et au droit du véhicule	Filmer le trafic sans en tirer une analyse technique ne sert à rien.

	amont et au droit du véhicule d'intervention lorsqu'il est à l'arrêt.	d'intervention lorsqu'il est à l'arrêt. En faire une analyse comportementale dans l'axe 6.	A revoir en COSUI mais OK sur le principe
Action 1.4	Consolider les analyses d'accident au niveau national et les partager au sein du comité de suivi du PPMR pour identifier des causes générales	Consolider les analyses d'accident (élargir cette analyse aux accidents hors zone de chantier et d'intervention) au niveau national et les partager au sein du comité de suivi du PPMR pour identifier des causes générales	Dès qu'un accident grave ou mortel survient une analyse doit être faite. Les DIR devront en local avoir une analyse des pré-accidents. Non accepté... pourtant c'est la loi...
Action 4.2	En appui à cette démarche, il sera mis à disposition les outils (connaissance de l'organisation, doctrines, ressources pédagogiques et d'animation...) permettant à chaque encadrant de maîtriser l'ensemble des dispositifs existant et d'agir au quotidien, notamment pour animer les quarts d'heure de la sécurité qui seront systématisés dans chaque CEI. Les productions et bonnes pratiques seront remontées au niveau national pour permettre un partage entre DIR.	En appui à cette démarche, il sera mis à disposition les outils (connaissance de l'organisation, doctrines, ressources pédagogiques et d'animation...) par le niveau national permettant à chaque encadrant de maîtriser l'ensemble des dispositifs existant et d'agir au quotidien, notamment pour animer les quarts d'heure de la sécurité qui seront systématisés dans chaque CEI. Les productions et bonnes pratiques seront remontées au niveau national pour permettre un suivi des thématiques abordées et un partage entre DIR.	Il est nécessaire de « pré-mâcher » certaines thématiques pour les ¼ sécurité pour être certains que toutes thématiques sont abordées. La demande est un engagement plus fort en pilotage national. Accepté
Action 5.1	Capitaliser les bonnes pratiques en matière d'aménagements pour la sécurité des agents en organisant le partage d'expérience entre DIR (par exemple installation de séquences fixes de signalisation temporaire activables sur routes à chaussées séparées).	Capitaliser les bonnes pratiques en matière d'aménagements pour la sécurité des agents en organisant le partage d'expérience entre DIR (par exemple [...] sur routes à chaussées séparées). Bénéficier des résultats d'auscultation pour l'ensemble de l'itinéraire permettant, par exemple, de rapporter le lieu des accidents à cette donnée.	Portage en FSM suite à plusieurs accidents de la nécessité d'identifier éventuellement les zones accidentogènes / lien avec travail en cours du Cerema. A revoir plus tard
Action 6.1	Prévoir une écoute des agents pendant toutes les étapes de ce processus, y compris en amont de la	Prévoir une écoute des agents pendant toutes les étapes de ce processus, y compris en amont de la décision d'opportunité et	Il manque un étage à notre revendication : nécessité d'un pilotage national mais aussi d'un partage avec les

	<p>décision d'opportunité et pour établir les retours d'expérience.</p> <p>Réaliser et partager un tableau de suivi des expérimentations et des suites données à celles-ci.</p>	<p>pour établir les retours d'expérience.</p> <p>Réaliser et partager un tableau de suivi des expérimentations et des suites données à celles-ci en comité de suivi issu de la formation spécialisée.</p>	<p>représentants des personnels.</p> <p>Accepté</p>
--	--	--	--

Résumé des débats :

La direction des mobilités routières indique que le plan est vivant et peut être modifié suite aux prochaines réunions du comité de suivi.

Une grande partie des amendements (portés par FO) est acceptée.

Vote FO :

Au regard des avancées consenties par l'administration, nous avons le mandat de voter une abstention. Ce plan peut sembler séduisant, en tout cas FO a porté des amendements. Certains ont été acceptés, mais pas suffisamment pour nous faire valider ce plan. Il ne va pas au bout de nos revendications.

Il risque par ailleurs de souffrir d'un manque d'investissement financier qui aura des conséquences sur les moyens matériels, sur le fonctionnement et les compétences (formations, etc..). Par ailleurs, l'ambition portée par ce plan serait vaine sans les moyens humains nécessaires et des effectifs suffisants ou renforcés.

Votes sur le projet modifié de plan de prévention

POUR : -

Abstention : FO – CFDT – UNSA – SNCTA – FSU

CONTRE : CGT

Présentation des enquêtes relatives aux décès d'un agent de la DiRIF et d'un agent de la DIRNO

Intervenants FO : Olivier GLEIZES, Pierre VINCENT LUCE, Alexandre BERGOUGNOU

Position FO :

Ces deux résumés des rapports d'enquête sont particulièrement importants pour nos travaux !

Nous avons un peu fait les choses à l'envers en nous exprimant sur le plan de prévention avant de débattre de ce que pouvait nous apprendre les rapports d'enquête. D'où notre résumé nécessaire à l'issue des présentations.

Nous notons de ces deux enquêtes, outre le rappel sur le corridor de sécurité et son portage multi-acteurs :

- un sujet à nouveau identifié sur les interventions en BAU et sur la signalisation des queues de bouchons ;
- Des procédures/process (déclenchement d'intervention, modalités d'intervention, check-list, rapports sur site – avec déjà des interpellations faites) à améliorer ;
- Déploiement de la main courante embarquée ;

- Une infrastructure à équiper : PMV, mais aussi bandes sonores de BAU, ...
- Un nécessaire travail avec d'autres acteurs, en particulier les autres gestionnaires de réseau ;
- Un sujet à creuser sur les rythmes de travail et d'intervention.

Ces deux enquêtes doivent faire réfléchir plus globalement l'ensemble de la communauté de l'exploitation et les pistes d'action doivent permettre à chaque CEI de pouvoir s'interroger puis améliorer les process ou équipements. C'est à cette condition de partage et portage que la roue (de Deming) continue de monter et non de descendre tout doucement.

Cela passe par une nécessité pour tous (encadrants comme agent) de se former, s'informer, communiquer, faire des retours d'expérience et d'en avoir les moyens (en particulier le temps). La prévention ne doit pas être seulement un rapport ou des mots mais bien des actes réels et des actions concrètes. Un bilan des actions doit être communiqué en F3SCT-M.

Cela passe aussi par un pilotage national fort et par des moyens à la hauteur des missions et des enjeux.

A retenir des débats :

L'analyse de ces deux rapports a permis des débats fort utiles, et permettra de compléter les mesures à évaluer dans le cadre du PMPR.

A retenir également que la DIRNO fait une évaluation globale des agents sur les modalités d'intervention afin d'identifier les nécessités de recyclage.

Un travail important reste à faire auprès des automobilistes pour la connaissance du corridor de sécurité. Il a également été pointé l'impérieuse nécessité de former, d'informer les agents intervenant sur le réseau tout au long de leur carrière.

Nous ne pouvons qu'encourager nos représentants à demander systématiquement l'analyse des accidents ou presqu'accidents !!

Déclaration intersyndicale (FO CGT FSU)

Monsieur le Ministre,

Nous, organisations syndicales représentatives, souhaitons par la présente vous exprimer notre profonde préoccupation et colère quant au projet de transfert des routes nationales aux départements, tel qu'annoncé récemment par le premier ministre puis relayé par la ministre Gatel et semble-t-il par vous-même si l'on en croit les réseaux sociaux.

Ce projet, présenté comme une « décentralisation » n'apparaît pas comme un simple transfert de compétence : il constitue, de notre point de vue, une remise en cause majeure de l'unité, de l'efficacité et de la cohérence du réseau national. Ce réseau — structurant, essentiel aux liaisons entre métropoles, pôles économiques et territoires — ne peut être assimilé à des kilomètres parmi d'autres. Et ces kilomètres ne peuvent être « rabaisés » par le nombre. Les routes nationales supportent un trafic et des enjeux techniques, de sécurité et de continuité territoriale spécifiques, qui ne se résument pas à une simple addition de réseaux départementaux. Sur les « seuls 10 000 km », le réseau routier national supporte en effet 20 % du trafic national.

Transférer ces infrastructures sans garantie réelle de maintien des moyens, des compétences et des personnels, ce serait risquer une dégradation de l'entretien, de la gestion et de la qualité du service public routier. Cela fragiliserait non seulement la sécurité des usagers, mais aussi l'aménagement et la cohésion territoriale dont la Nation a besoin.

Nous affirmons avec fermeté que ce réseau n'est en rien comparable au réseau départemental, et qu'il ne saurait être traité comme un bien dispensable ou une variable d'ajustement budgétaire. Pour nous, c'est clairement non : aucune réforme légitime ne peut s'appuyer sur la suppression déguisée d'un service public indispensable.

En conséquence, nous réaffirmons avec force que le réseau routier national constitue un patrimoine stratégique de l'État, garant de l'égalité entre les territoires et de la sécurité des usagers. Il doit demeurer sous responsabilité nationale, avec les moyens et les missions qui en découlent.

Nous tenons donc à le dire sans détour : c'est NON. Les agents et leurs organisations resteront pleinement mobilisés pour défendre ce service public essentiel et les missions qui lui sont liées.

Déclaration FO

Monsieur le Ministre,

Mesdames et messieurs les membres de la formation spécialisée ministérielle,

Chers camarades,

Aujourd’hui, nous allons examiner d’une part, le Plan Ministériel de Prévention Renforcé des Risques (PMPRR) lié aux interventions sous circulation des agents des DIR pour la période 2023-2027 d’une part, et malheureusement d’autre part deux enquêtes suite au décès d’agents des DIR. Tout d’abord, nous vous remercions du suivi dans vos engagements.

L’enjeu de cette F3SCT Ministérielle est bien la prise en compte de la dangerosité des métiers au sein des DIR.

Nos attentes sont grandes, nos exigences élevées, et pour être honnête avec vous, Monsieur le Ministre, notre attente, à ce jour, est fondamentale. Nous souhaitons un engagement sans faille sur les moyens humains, financiers et une vision stratégique pour les services routiers de l’État.

Nous notons par exemple qu’à notre demande de complément au plan de prévention « Exigence de moyens humains suffisants pour respecter les garanties minimales, assurer le niveau de service et garantir la sécurité lors des patrouilles. », la position de l’administration exprimée en compte-rendu du comité de suivi du 17 novembre est que « Les arbitrages relatifs aux effectifs inscrits au PLF 2026 seront présentés lors du CSA budgétaire du 27 Novembre. » Même si cela est factuellement vrai, la réponse n’est pas à la hauteur des enjeux de la question. Nous ne nions pas par cette exigence dans le contexte actuel, nous exprimons des faits !

Nous reconnaissons évidemment votre implication et les efforts sur le probable budget 2026 mais l’actualité à la DIR A avec la possible privatisation de la VH dès l’hiver 2026/2027 nous prouve qu’après des années de suppressions de postes cela ne suffit plus.

Sur le PMPRR, un focus sur deux axes :

Sur l’axe 7 « L’accompagnement des agents et de leur famille », nous sommes reconnaissants des démarches que vous avez engagées depuis cet été. L’ensemble des agents compte sur vous car il y a urgence pour les agents et leur famille. Une décision politique doit être prise pour la protection de ces derniers et la reconnaissance du travail dangereux sur les routes.

Sur l’axe 6 « Innovation technique et matériels », nous sommes inquiets du flou de ce plan. En effet, il est normal et facile d’organiser des expérimentations, de partager celles-ci au sein du réseau des DIR et des acteurs de la route. Il ne doit ainsi pas être mis un frein aux retours d’expérience et à la communication au sein des F3SCT. Pourquoi cela n’est toujours pas fait ?

Notre inquiétude se porte également sur le manque d’ambition à long terme. Monsieur le Ministre, n’avez-vous plus confiance dans le réseau Scientifique et Technique et à l’ingénierie publique ?

Monsieur le Ministre, vous avez dans vos services des agents de qualité, des ingénieurs, des techniciens, des experts techniques, des passionnés, des agents investis dans leurs métiers et dont la vocation est de servir la Nation avec leurs compétences. Ils n’attendent que l’impulsion de votre ministère pour faire preuve d’ingéniosité et redonner à notre ministère, à votre ministère ses lettres de noblesse.

En ce qui concerne les autres axes du plan, nous avons déjà porté nos revendications de maintes fois dans les GT comme les interventions et patrouilles avec 2 véhicules minimum, la VH en binôme, le besoin de plus de matériels, la pose de panneaux spécifiques pour éviter les contres sens etc. Malheureusement, le temps a manqué pour discuter complètement et réellement débattre de tout, laissant certains sujets, pourtant évoqués avant les accidents mortels de cette année, orphelins.

Car tout cela repose encore et toujours sur des moyens financiers, mais aussi humains...

Alors allez-vous pouvoir répondre positivement à nos attentes, aux attentes des agents des DIR ?

Monsieur, le ministre, mesdames, messieurs les représentants de cette F3SCT, merci pour les réponses qui seront apportées.