

Comité de Suivi du Plan de Prévention Ministériel Renforcé pour les interventions sous circulation des agents des DIR (17-11-25)



Vous trouverez ci-dessous le compte-rendu CFDT du 1er Comité de Suivi du Plan de Prévention Ministériel Renforcé (PPMR) 2023-2027 pour les interventions sous circulation des agents des Direction Interdépartementales des Routes (DIR).

Les participants à cette réunion :

Administration : Jean-Renaud GELY, adjoint à la directrice de la DMR , Stanislas DE ROMEMONT, adjoint au sous-directeur PEI, Stéphanie GILARDIN, cheffe de service DRH/D

Syndicats : CGT, FO, FSU, CFDT (Dominique VINCENT, Joëlle MARTICHOUX, Benjamin JACQUES, Jean-Marie KHIARI, Cedric MALLARTE).

Déclaration CFDT

La CFDT salue la mise en place de ce comité de suivi, mais rappelle que la sécurité des agents passe avant tout par des moyens humains et financiers suffisants, ainsi que par des consignes claires et protectrices, notamment sur les interventions en BAU où la responsabilité ne doit pas reposer uniquement sur les épaules des agents.

La CFDT demande que les dates des réunions de comité de suivi soient calées au plus vite.

Elle demande aussi que le point sur le renouvellement des véhicules, programmé en juin 2026, soit étudié beaucoup plus tôt, voire dès aujourd'hui (délai de 2 ans pour un fourgon).

L'administration répond (en partie) aux déclarations syndicales :

- Décentralisation : pas d'information supplémentaire mais consultation des préfets en cours
- Priorités :
 - Viabilité hivernale : oui pour l'urgence
 - Analyse des accidents : oui, mais de façon séquencée car on ne peut pas tout traiter en même temps
- Chiffres 2025 :
 - Données partielles (arrêtées à fin septembre)
 - 145 accidents projetés (contre 89 et 129 en 2023 et 2024)
 - Données brutes disponibles sur l'intranet du ministère
 - Projets de lois sur la Fonction Publique et la protection des agents publics, 4 mesures portées (plainte, caméras, reconnaissance, bonification) : voir les réponses ci-dessous
 - Rappel des fortes contraintes politiques et budgétaires

Presque deux ans après que le plan soit voté en Formation Spécialisée Ministérielle par la CFDT, l'administration lance enfin un COSUI, poussée par les récents décès d'agents des DIR.

L'ensemble des organisations syndicales se retrouvent sur la nécessité de faire un diagnostic efficace, et d'avancer sur le sujet. La CFDT se démarque en appuyant le plan et en proposant de nombreuses actions, qui peuvent être immédiatement mises en œuvre. Elle avait au préalable souhaiter évoquer dès cette première réunion la question du renouvellement des fourgons, question prévue en juin dans le calendrier du COSUI tel que proposé par l'administration.

Durant les débats, l'administration s'en est tenue à l'ordre du jour qu'elle a proposée. Toutefois, elle note la demande faite par la CFDT sur les fourgons.

Suites du courrier du ministre du 29 juillet dernier :

[Courrier du ministre des transports, relatif à la dangerosité du métier exercé par les agents des DIR](#)

L'administration précise que les échanges avec le ministère de la Fonction Publique sont caducs suite à la chute du gouvernement, et que les 4 points portés vont l'être à nouveau par le ministre des transports, M. Tabarot, reconduit dans ce ministère.

Suites aux premiers échanges au sein des administrations sur les sujets du courrier, la possibilité pour l'administration de porter plainte en place des agents est reconnue et devrait être portée dans la future loi (Fonction Publique) ; le sujet des caméras (portées ou sur véhicules) nécessite la validation de la CNIL (Commission Nationale Informatique et Liberté). Par contre, la reconnaissance du service actif et la bonification n'ont pas reçu l'aval du ministère de la Fonction Publique à ce jour.

L'administration présente ensuite les propositions syndicales sur les 7 axes du PPMR.

Axe 1 : Connaissance du risque

Sur le bilan de l'observatoire de l'accidentalité, qui présente une augmentation certaine, la CFDT signale certaines actions mises en place dans l'Est (panneaux de communication « L'inattention tue » avec un fourgon accidenté à l'arrière), mais aussi la lente décroissance de qualité du réseau suite au manque de moyens, financiers et humains, en baisse.

A la demande de la CFDT de savoir si l'impact de la loi 3DS est pris en compte (baisse du linéaire de réseau), l'administration confirme. Le périmètre prévu par les instructions reste le seul réseau national non concédé. La CFDT constate que de fait, les accidents augmentent d'autant plus.

L'administration indique que des consignes ont été données sur les critères d'accidents à remonter : tous doivent l'être, mais pas forcément les frôlements ou casses de rétroviseurs ou de cônes renversés.

Les dossiers d'analyse des enquêtes seront remontés exhaustivement en janvier, pour les accidents qui ont entraîné des enquêtes (l'accident mortel de la DIRMED n'entre pas dans ce bilan puisque c'est un accident de trajet et non une intervention).

Si la CFDT rejoint les autres organisations syndicales sur l'intérêt primordial du travail d'analyse et de complément de l'instruction de 2013 avec les conclusions des rapports, elle entend pousser les actions qui peuvent prévenir des accidents, sans attendre l'arrivée des accidents et des enquêtes qui en découlent. C'est tout l'intérêt d'un certain nombre de mesures de ce plan lancé avant les décès de cette année.

Axe 2 : Comportement usager

La CFDT rappelle sa demande d'intégration d'un participant du ministère de l'Intérieur au sein du COSUI ; cela a été évoqué par l'administration avec les collègues concernés, ils pourront être associés sur certains sujets particuliers.

Sur la proposition CFDT de communiquer sur les chantiers pour que les forces de l'ordre adaptent leurs contrôles, l'administration rappelle que cette diffusion est déjà faite ; elle précise notamment la procédure simplifiée de pose des radars (jugée superfétatoire par la CFDT pour qui ce devrait être automatiquement réalisé par le ministère de l'intérieur). L'exemple des forces de l'ordre passant régulièrement à côté de poids lourd stationnés dangereusement dans des bretelles et sur les refuges d'accès sans intervenir est cité par les syndicats.

Sur la constatation de ce dernier point par la CFDT et de l'absence de consignes ou de réaction, l'administration rappelle qu'une règle existe et que ce point sera approfondi lors d'un prochain COSUI.

Sur la proposition CFDT d'éclaircir la politique de l'assermentation et le « porter plainte », l'administration rappelle le cadre réglementaire existant. Si les participants rappellent qu'il n'est pas question pour les DIR de remplacer les forces de l'ordre, la CFDT donne l'exemple de VNF dont les agents assermentés peuvent constater des délits qui sont ensuite portés en gendarmerie (rodéos sauvages de motos sur les voies sur berges ou plaisanciers sans gilet de sauvetage). La valeur de l'assermentation peut éventuellement jouer dans la réception et le traitement de la plainte.

L'administration indique qu'effectivement, s'il ne faut surtout pas mettre en danger les agents en augmentant le risque d'incivilité, c'est peut-être une possible mise en attention des usagers sur le risque de verbalisation à l'approche d'une zone de chantier (comme à l'approche de radars). Cette possibilité doit être étudiée avec précaution.

Axe 3 : Doctrine

La CFDT questionne sur l'abandon du « manuel de chef de chantier Volume 9 » dédié aux protocoles interservices et abandonné en 2014. L'administration persiste sur le fait qu'il n'y a pas de manque de doctrine, mais le besoin de faire vivre localement les échanges des protocoles interservices, portés par les Préfectures.

Sur la proposition CFDT de renforcer la visibilité des véhicules d'interventions, l'administration répond par la négative sur l'ajout de feux (note de la CFDT, il s'agit par exemple des feux dits « de pénétration » vers l'avant ou vers l'arrière synchronisés à l'utilisation des gyrophares).

Sur la proposition CFDT de revoir la politique des transports exceptionnels, qui bousculent les balisages voire forcent les barrages, l'administration considère qu'elle ne relève pas du plan ; tout comme la répartition des charges financières. La CFDT a fait cette proposition car la pose de déviation d'un gestionnaire sur la voirie d'un autre gestionnaire pose un vrai problème de sécurité des agents poseurs.

La proposition de la CFDT d'aller systématiquement à deux ou trois véhicules n'est pas acceptée par l'administration qui juge l'intervention sur BAU (par exemple) possible à un seul véhicule ! Note de la CFDT : elle rappellera les analyses d'accidents, notamment celui arrivé au premier témoin du film national de la campagne 2024.

La proposition de la CFDT d'interdire les arrêts en BAU, en programmés et pour queues de bouchon, est reprise dans le point suivant, malheureusement non vu à ce COSUI.

La proposition de la CFDT d'écartement d'1m de la circulation (zone tampon « latérale ») est jugée intéressante par l'administration et à creuser. Elle ne peut être systématique mais des cas d'usage pertinents sont à identifier.

Axe 4 : Gestion et pilotage

L'administration reconnaît l'importance de suivre l'instruction de 2013 pour harmoniser les consignes dans les DIR. Elle indique également que c'est un des objectifs de ce COSUI. Elle se questionne sur l'utilité de certaines fiches qui ne sont pas suivies ou pas actualisées. Elle souligne l'importance de faire évoluer cette instruction, fondement de la prévention des risques routiers. Et comme la CFDT, elle pense que sans attendre les bilans des enquêtes/analyses des accidents, les deux études et le PPMR servent à faire évoluer l'instruction par des compléments.

Axe 5 : Aménagement du réseau

L'administration va étudier la politique de pose de panneaux jaune fluo (B1 « sens interdit »). Sur les « palets lumineux », l'administration rappelle l'absence de réglementation et indique qu'il faut expérimenter. La CFDT rappelle qu'à ce jour une demande d'opportunité d'expérimentation de plus d'un an à ce titre n'a pas reçu de réponse.

Axe 6 : Innovation technique

L'administration réfléchit aux machines commandables à distances, mais précise que tout n'est pas généralisable à court terme (exemple des drones utilisés en DIRMED pour le nettoyage). Et pour des véhicules ou équipements à délégation de conduite partiel sur le domaine routier, un cadre réglementaire existe mais qui est très contraignant.

Sur la proposition de la CFDT de signal RDS, celle-ci précise qu'il ne s'agit pas de brouilleurs de téléphone, mais d'un signal radio émis vers le véhicule (donc sa radio ou tout équipement connecté aux aides à la conduite) ; une expérience a été réalisée à Paris par le SAMU (l'administration reconnaît que c'est utilisé dans les tunnels). La CFDT attend une réponse plus justifiée si l'abandon de cette action possible est confirmé.

Axe 7 : Accompagnement

L'administration revient sur la bonification du service actif. Elle souligne la possibilité de bonification pour les agents ayant accouché après 2004 qui a été entendue, et pourrait être prise en compte. Elle a appuyé, via l'utilisation de masques de réalités virtuelles, sur la dangerosité des métiers des agents des DIR en regard avec d'autres services qui bénéficient déjà de ces avantages.

Sur les deux points supplémentaires demandés par la CFDT, la refonte de la convention État/assureur et l'organisation des niveaux de services, l'administration considère qu'ils sont hors plan.

Compte tenu de la fin de la réunion précipitée, l'administration souhaite que les organisations syndicales apportent des réponses écrites sur l'extension des zones tampons et les interventions en BAU proposées dans le projet d'instruction complémentaire.

Sur le même sujet :

[Procès verbal de la réunion entre le Ministre des Transports et les organisations syndicales, le 22 juillet 2025.](#)

Documents :

- [Procès verbal de la réunion Ministre des Transports - 22-07-25](#)