



Cosui du Plan de Prévention Ministériel Renforcé (PPMR) pour les interventions sous circulation des agents des DIR (03-04-26) : Compte-rendu CFDT

Vous trouverez ci-dessous le compte-rendu CFDT du 3e Comité de Suivi du Plan de Prévention Ministériel Renforcé (PPMR) 2023-2027 du 03/04/2026, pour les interventions sous circulation des agents des Directions 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 ; deux agents du SG/RH ; N. COUZIER, ISST (en visio).

Pour la **CFDT** : : Joëlle MARTICHOUX, Cedric MALLARTE, Benjamin JACQUES, Jean-Marie KHIARI et Dominique VINCENT.

Déclaration CFDT

Voir article précédent : [Cosui du Plan de Prévention Ministériel Renforcé \(PPMR\) pour les interventions sous circulation des agents des DIR \(03-04-26\) : Déclaration CFDT – CFDT UFETAM](#)

Échanges préalables à l'ordre du jour

L'ensemble des organisations syndicales s'interrogent sur la méthode : les projets d'instruction soumis ne s'appuient pas suffisamment sur les analyses des accidents mortels récents. Certains syndicats considèrent les projets nuls et non avendus et en demandent le retrait. La **CFDT**, sans partager cette position de blocage, partage la critique méthodologique et demande que les analyses d'accidents nourrissent effectivement les textes produits.

Sur les 4 mesures statutaires portées par le ministre (bonification, plainte, caméras, reconnaissance du service actif) : aucune avancée législative à ce jour. L'administration confirme chercher activement un vecteur législatif, sans pouvoir confirmer l'existence d'un frein gouvernemental.

Sur l'accident de la DIRE ayant entraîné le décès d'un CRS : le président indique que l'enquête relève du Ministère de l'Intérieur. Il confirme qu'une analyse sera conduite conformément aux préconisations discutées au point 2. La **CFDT** complète en rappelant que le passage de gendarmes et d'ambulances dans les balisages sont également récurrentes.

Point 1 — Accidentalité : bilan 2025 et tableau de bord de février 2026

L'administration présente un bilan préoccupant : **146 accidents en 2025**, niveau le plus élevé depuis 2014, dont 6 agents tués sur les cinq dernières années. L'année 2026 ne s'annonce pas meilleure. Les phases de pose et dépose de signalisation concentrent la majorité des accidents corporels (85 % sur RCS). Sur 147 accidents corporels entre 2014 et 2025, on dénombre 178 agents blessés, dont 89 % de blessures légères.

L'administration rappelle que l'observatoire, créé en 2014, d'abord limité aux FLR/FLU puis élargi progressivement à toutes les zones d'intervention, couvre désormais aussi bien les accidents corporels que matériels.

La CFDT formule plusieurs demandes :

Sur la fiabilité des données, elle maintient un doute sur l'exhaustivité des remontées et demande que les tableaux de l'observatoire soient croisés avec les données Causalis et les réparations matérielles, afin de détecter les accidents qui auraient été omis. Elle renouvelle sa demande d'un tableau centralisé compilant l'ensemble des conclusions et recommandations des analyses d'accidents depuis 2014, à l'image de la décision fondatrice de 2013 sur le dételage des remorques.

Sur la prévention au quotidien, **la CFDT** demande qu'une consigne de filmer systématiquement les balisages soit instaurée lorsqu'une caméra est disponible, et qu'en cas d'incident, la vidéo soit transmise à l'ensemble des CEI pour être exploitée lors des quarts d'heure sécurité — sous réserve d'un cadre protecteur pour les agents.



Un véhicule de la DIRa qui était en balisage à l'approche d'un chantier a été percuté par un camion sur la RN10 à La Touche d'Anais, (09-04-26).

Point 2 — Action 1.1 — Dispositif d'analyse des accidents en DIR

L'administration présente le projet d'instruction visant à structurer trois niveaux d'analyse des accidents, avec une fiche d'information systématique et un partage des enseignements. Elle précise que le terme « analyse » a été volontairement retenu pour le distinguer des « enquêtes » au sens réglementaire, et que l'objectif est de couvrir également les accidents matériels, aujourd'hui sans retour d'expérience organisé.

La CFDT soutient l'objectif mais formule deux réserves principales.

D'une part, le document ne fait pas apparaître clairement qu'il s'agit de faire **plus** que la règle existante. Tel qu'il est rédigé, il risque d'être lu par les services comme une autorisation à conduire des analyses au rabais. La note doit rappeler explicitement que l'instruction de 2013 reste applicable et que les enquêtes réglementaires doivent être conduites dans les conditions prévues, avec les formations spécialisées. Le PPMR vient compléter les textes précédents, il ne doit en aucun cas les affaiblir pour compenser des manques d'effectifs ou de moyens.

D'autre part, les vecteurs de diffusion des enseignements restent trop flous. Il faut préciser concrètement qui produit l'analyse, qui la diffuse, vers qui et selon quelle fréquence, pour éviter que les retours d'expérience ne se noient dans des plateformes généralistes partagées avec les conseillers de prévention.

L'administration prend note des remarques et s'engage à clarifier le rôle des formations spécialisées de service dans le dispositif, ainsi qu'à rappeler explicitement que le nouveau cadre ne se substitue pas à la réglementation existante.

Point 3 — Action 3.5 — Extension de la zone tampon de 50 à 100 m

L'administration présente les conclusions d'un groupe de travail piloté par la DIRMED, associant les autres DIR et les retours des autoroutes concédées. Trois enseignements principaux en ressortent : l'extension à 100 m est possible mais rencontre des difficultés locales (notamment en DIRIF avec les intrusions dans les balisages) ; elle allonge la durée d'exposition des agents lors de la pose et de la dépose ; des mesures complémentaires sont nécessaires, notamment la matérialisation de la zone tampon. L'administration précise que la règle proposée est générale, non absolue, avec des dérogations prévues pour les bretelles et le milieu urbain.

La CFDT soutient le principe de l'extension et s'appuie sur les données de l'observatoire : des fourgons ont été projetés à 120 m (DIRO) et 140 m (DIRIF) après un choc, et un ensemble FLR-tracteur sur 60 m. Ces chiffres objectivent la nécessité d'une zone tampon plus longue.

Elle formule trois demandes complémentaires. Elle souhaite que la consigne de « tourner les roues » déjà déployée dans certaines DIR et chez les pompiers soit étudiée dans le cadre de cette action. Elle demande que la règle des 100 m soit traitée comme une recommandation forte plutôt que comme une obligation absolue, notamment là où des protocoles interservices incluent déjà cette distance. Elle souhaite enfin que l'administration précise sa position lorsque des véhicules s'installent dans la zone tampon : faut-il reculer le balisage ?

La CFDT partage la critique de méthode exprimée par d'autres organisations — aucun agent de terrain n'était dans le GT, et les rapports d'enquêtes analysés n'ont jamais été transmis aux organisations syndicales — sans pour autant s'opposer au principe de l'extension.

L'administration envisage un retour d'expérience terrain structuré avant toute généralisation nationale. Sur la demande de **la CFDT**, le point 5 de l'ordre du jour (zones d'ombre) est reporté au prochain COSUI pour ne pas bâcler les débats.

Point 4 — Action 3.7 — Doctrine d'intervention en BAU (V2)

L'administration présente une version modifiée du projet d'instruction, intégrant les remarques formulées lors du COSUI du 30/01/2026. Elle confirme statistiquement l'enjeu des accidents en BAU, hors chantiers programmés. Les trois points modifiés portent notamment sur les véhicules en panne : l'appréciation de la non-intervention ne revient plus à l'agent mais à des

zones identifiées en amont. Sur le recul, la réponse de l'administration est claire : on ne recule pas en BAU, même si la zone tampon est réduite par l'arrivée d'un nouveau véhicule.

La CFDT reconnaît les progrès accomplis mais maintient que le document n'est pas encore à la hauteur des enjeux.

Sur l'interdiction de reculer, la CFDT demande que des reculs limités soient autorisés pour les opérations urgentes — ramassage d'un objet dangereux, repositionnement lors d'une intervention U0 vers U2 — avec des cas dérogatoires clairement précisés.

Sur les interventions en cas de véhicule en panne, **la CFDT** s'oppose à une logique de non-intervention par défaut. Elle rappelle que 80 % des BAU mesurent moins d'un mètre entre le véhicule arrêté et la ligne de rive : le risque est permanent, y compris avec un dépanneur large qui réduit encore l'espace disponible. Une famille ayant quitté son véhicule pour se mettre derrière une glissière peut revenir chercher un objet : sans présence des services, personne ne sécurise la situation. **La CFDT** propose d'intervenir par défaut pour analyser et sécuriser, puis d'évaluer sur place si le maintien de la présence est nécessaire.

Sur le ramassage des objets, point non modifié par rapport à la V1, **la CFDT** maintient sa demande d'élargir la définition aux petits déchets dangereux — sangles, cartons, cliquets — dont l'accumulation provoque des dégâts matériels et des accidents.

Sur les dépanneurs, **la CFDT** rappelle qu'ils ne peuvent pas être agréés sur le réseau non concédé, la DIT ayant été précise sur ce point, et que le tarif d'intervention sur voie express est réglementé. Ce sujet doit être traité dans l'action dédiée aux protocoles interservices et non dans cette instruction. En tout état de cause, une intervention des services reste nécessaire pour lever les ambiguïtés et assurer la sécurité.

Les autres organisations syndicales s'opposent plus largement à la note, en citant notamment l'accident mortel de Jonathan Pleyon en 2013, les lectures divergentes des directeurs de DIR sur les consignes nationales, et les risques liés aux dépanneurs intervenant hors des règles de l'art.

Faute de consensus et de temps, le président clôt les débats sur ce point. Il note les désaccords et rappelle que les travaux du COSUI seront présentés en Formation Spécialisée.

Prochain COSUI : 04/06/2026

Ordre du jour prévu : formation (action 4.1) et innovation/matériel (action 6).

- - -

Documents

- [Déclaration préalable CFDT](#)