



Formation spécialisée ministérielle exceptionnelle convoquée le 11 décembre 2025

Compte-rendu de la CGT

Le 11 décembre 2025 s'est tenue une Formation Spécialisée Ministérielle (FSM) extraordinaire présidée par le Ministre des Transports, M. Philippe Tabarot, en réaction aux récents accidents ayant entraîné le décès de deux collègues en service sur le réseau des DIR.

Dans sa [déclaration préalable](#), la CGT alerte sur l'échec catastrophique du plan de prévention : le nombre d'accidents de travail chez les agents des routes est en forte augmentation depuis 2021, et trois agents des DIR ont été tués cette année (un accident de trajet et 2 accidents de service).

Elle demande urgemment :

- **La bonification du service actif** pour les Personnels d'Exploitation (PETPE des DIR et PE de VNF) en raison de la dangerosité de leurs missions. [Signer la pétition du SNPTRI CGT](#).
- Un changement de méthode pour un plan de prévention enfin efficace.



En réponse, le Ministre a rappelé la gravité de la situation, soulignant que le taux de mortalité en service des agents d'exploitation des routes dépasse celui des policiers ou des pompiers. Face à cette statistique "qui nous oblige à agir", il a annoncé un plan de prévention repensé, articulé autour de cinq thématiques prioritaires incluant l'abaissement de la vitesse en zone d'intervention et la préservation des effectifs. Il a également réaffirmé défendre ardemment la bonification du service actif pour les agents.

Lors de cette instance, **la CGT** a réaffirmé son engagement pour la sécurité des agents. Nous avons rappelé la nécessité de revenir à la base du code du travail, exigeant un changement de paradigme pour se concentrer sur la protection des agents (prévention primaire) plutôt que seulement sur le comportement des usagers. La CGT a voté Contre l'évolution du Plan de Prévention 2023-2027 en cours, le jugeant insuffisant et inefficace à mi-parcours, et dénonçant notamment la faible efficacité de la stratégie actuelle pour faire respecter le corridor de sécurité et la situation inacceptable du travail isolé.

Concernant l'avenir du réseau, la CGT ; FSU et FO ont lu leur [déclaration commune](#). Le ministre a par ailleurs exprimé une forte réserve, voire une opposition, quant à un transfert radical des routes nationales aux collectivités dans le cadre de la décentralisation.

Intervention du ministre des transports, M. Philippe TABAROT

Intervention du ministre des transports, M. Philippe TABAROT

Le Ministre a débuté son discours en rappelant sa présence récente au CEI de Saint-Denis pour le lancement du dispositif de viabilité hivernale, soulignant l'importance de médiatiser la profession des agents de la route, ses exigences, et de sensibiliser les automobilistes à la prudence.

Il a marqué une pause solennelle pour honorer la mémoire des collègues disparus lors de récents accidents en service, exprimant sa compassion et son soutien aux familles et à la "grande famille des agents de la route". Il a rappelé que le taux de mortalité en service des agents d'exploitation des routes dépasse celui des policiers ou des pompiers, une statistique qui "nous oblige à agir".

Reconnaissant la gravité de la situation, le Ministre a réaffirmé l'engagement du Ministère à la sécurité et a annoncé un Plan de Prévention repensé en intégrant les retours et l'expertise des agents. Ce plan vise une approche volontariste et exigeante basée sur l'amélioration continue, car la sécurité est une priorité absolue.

Le Ministre a ensuite détaillé cinq thématiques prioritaires de travail :

1. **Partage transparent des enseignements** : Aller plus loin dans la transparence et l'exploitation des retours d'expérience. Chaque accident (humain ou matériel) doit être analysé, partagé et transformé en actions concrètes.
2. **Actions conjointes avec les forces de l'ordre** : Mener des actions de contrôle et de prévention. Le Ministre s'engage personnellement à porter auprès du Ministère de l'Intérieur des mesures fortes, comme l'**abaissement de la vitesse limite** en cas d'intervention et l'application effective des sanctions contre les comportements dangereux.
3. **Moyens à la hauteur des besoins (40 millions d'€)** : Réduire les délais d'approvisionnement des équipements (ex. : fourgons) avec la création d'un stock tampon de 5 millions d'€. Il a également rassuré sur la préservation des effectifs des DIR, l'augmentation des crédits de régénération (environ +10%) malgré un contexte budgétaire tendu et un maintien des crédits de fonctionnement.
4. **Innovation comme levier de protection** : Exploiter les nouvelles technologies pour améliorer les équipements et les modalités d'intervention.
5. **Reconnaissance de l'engagement** : Le Ministre a de nouveau saisi la Ministre de la Transformation Publique pour faire avancer plusieurs dossiers cruciaux, qu'il défend avec "forte conviction" :
 - Bonification du service actif (pour tenir compte de la dangerosité), sujet également porté auprès de la secrétaire générale de l'Élysée, Mme Piette, ex-SG de notre ministère.
 - Promotion à titre posthume.
 - Déploiement systématique de caméras sur les fourgons en intervention.
 - Des dispositifs de fin de carrière et de reconversion.

Il a également souligné l'engagement d'améliorer les dispositifs de reconversion et de fin de carrière pour ceux qui ont servi.

En conclusion, il a souligné que ce plan ne sera efficace que s'il est construit avec les agents et adapté à leurs réalités, car leur expertise est "précieuse" et « irremplaçable ».

Bonification du service actif

La CGT a remis la pétition en cours de signature sur la bonification du service actif, avec **1 400 signatures à ce jour**. Le ministre a réécrit à la DGAFP et à la ministre déléguée aux compte publics. Le combat continue !

Réponse du ministre sur la décentralisation en réponse à la déclaration intersyndicale CGT-FO-FSU

Le ministre des Transports s'est exprimé sur le contexte général de la décentralisation portée par le Premier ministre et a clarifié la position de son ministère, notamment concernant la gestion du réseau routier national.

CONTEXTE GÉNÉRAL ET VOLONTÉ DU PREMIER MINISTRE

Principe de Décentralisation : Le Premier ministre souhaite engager un nouvel acte de décentralisation dans le pays.

Objectif : Rapprocher les décisions du terrain pour améliorer l'efficacité et la proximité de l'action publique.

Secteur des Transports : Le ministre souligne que ce mouvement ne signifie **pas obligatoirement** que le secteur des transports sera touché.

POSITION DU MINISTRE SUR LES ROUTES NATIONALES ET TRANSFERTS

Réseau Routier National (RRN) non concédé : Le RRN non concédé représente actuellement **1%** du réseau routier total mais concentre **19%** du trafic, ce qui est considéré comme un enjeu significatif.

Opposition aux Transferts Radicaux :

- Le ministre n'est pas favorable à un transfert de l'ensemble du réseau routier, et particulièrement pas aux départements.

- Il nie avoir tenu des propos exprimant le souhait de "se débarrasser des routes nationales" ou de les "refiler aux départements", ou de les transférer aux régions dans le cadre d'une extension de la loi 3DS (Différenciation, Décentralisation, Déconcentration et Simplification).

Maintien de la Compétence Étatique : Le ministre affirme que s'il continue d'investir du temps et de l'énergie pour traiter des sujets de sécurité et de relance au sein du ministère, c'est parce qu'il ne considère pas comme une bonne chose le transfert de cette compétence à d'autres entités.

Absence de Décision : Au moment de son intervention, il affirme qu'aucune décision n'a été prise quant à une éventuelle évolution de la gestion du RRN.

RÉACTION AUX ACTEURS DE L'ÉTAT

Attachement au Service Public : Le ministre a noté et "bien entendu" le message des agents, exprimant leur **attachement au service de l'État central** et leur volonté de continuer à le servir malgré d'éventuels griefs.



En substance, si le ministre reconnaît la dynamique de décentralisation portée par le chef du Gouvernement, il marque une **forte réserve, voire une opposition**, à l'idée d'un transfert des routes nationales et insiste sur l'absence de décision concrète à ce stade.

Les points de l'ordre du jour de la FSM

POINT 1 – Présentation des évolutions du plan ministériel de prévention renforcé des risques liés aux interventions sous circulation des agents des DIR 2023-2027 suite au COSUI du 17 novembre (POUR AVIS)

La CGT estime que le Plan de Prévention 2023-2027 est un échec à mi-parcours, en se basant sur les chiffres du Ministère qui montrent une aggravation de l'accidentalité. La philosophie actuelle du plan, qui vise à changer le comportement des usagers plutôt qu'à protéger les agents (prévention primaire), est jugée inadaptée, les solutions proposées dans ce plan n'appartiennent pas aux prérogatives et obligations de notre employeur mais sont du périmètre du ministère de l'intérieur.

Pour la CGT, il est impératif d'opérer un changement de paradigme et de revenir à la base du Code du travail : partir de l'analyse concrète des accidents pour identifier les causes et définir des mesures de protection efficaces. La réactivation d'un groupe de travail dédié est demandée comme l'outil essentiel pour mener cette analyse quotidienne, le Cosui devant valider les propositions. L'objectif est de s'assurer que l'employeur prenne ses responsabilités pour prévenir les accidents mortels et blessures graves. La CGT réaffirme que l'instruction de 2013 était largement dotée en mesure de prévention mais on constate que les services ne l'appliquent pas.

Vote Contre : CGT / Abstention : FO, CFDT, Unsa, SNCTA, FSU

POINT 2 – Présentation des enquêtes relatives au décès d'un agent de la DiRIF et d'un agent de la DIRNO (POUR INFORMATION)

ANALYSE DU PREMIER ACCIDENT

Constat de l'Administration :

L'administration reconnaît que toutes les mesures et consignes de sécurité ont été respectées par les agents impliqués. Elle identifie la cause majeure de l'accident comme étant le non-respect du corridor de sécurité par un tiers.

Position de la CGT :

La CGT dénonce la faible efficacité de la stratégie actuelle pour faire respecter ce corridor. Face à la multiplication des accidents similaires, nous affirmons clairement que les directions ne peuvent pas se cacher derrière le respect intégral des procédures, il faut donc réfléchir à changer de manière de procéder et le corridor seul n'est pas une solution.

Rappel historique (CGT) : Nous rappelons qu'à la suite d'un accident survenu en 2013, les préconisations de l'époque avaient conduit à

bannir toute intervention sur la Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) sans un balisage adéquat. Cet historique doit être pris en compte.

ANALYSE DU DEUXIÈME ACCIDENT

Constat de l'Administration :

L'administration reconnaît explicitement que l'agent n'aurait pas dû intervenir seul.

Position de la CGT :

- Nous dénonçons la situation inacceptable du travailleur isolé et l'absence de formation Quapodes, qui met l'agent en danger. Cet agent était en poste depuis 2 ans et n'avait toujours pas eu de visite médicale.
- Nous insistons sur le principe de réalité : les agents font preuve d'une détermination naturelle à intervenir lorsque la sécurité d'un usager est en jeu, un facteur qui ne peut être ignoré dans la détermination des procédures.