



Formation spécialisée ministérielle (FS-M) convoquée le 8 juin 2026

Compte-rendu de la CGT

Étaient notamment présents la Directrice des ressources humaines, Anne DEBAR avec plusieurs responsables de la DRH et du service des Relations Sociales ; la DMR avec Aline PILLAN, Jean-Renaud GELY et Stanislas DEROMEMONT ; le Médecin de prévention ; l'ISST. Toutes les organisations syndicales étaient représentées.

La délégation CGT : Isabelle LEPLA, Michael ROUX, Joan CHAUSSADE et Gaëtan SILENE

Cette séance s'inscrit dans un contexte de forte opposition des organisations syndicales du pôle ministériel au projet d'instruction modifiant les conditions d'intervention des agent-es des routes sur la bande d'arrêt d'urgence (BAU), inscrit à l'ordre du jour pour avis au titre du Plan ministériel de prévention renforcé (PPMR).

La CGT est contre les deux projets d'instruction soumis à la FS-M : intervention sur BAU et allongement de la zone tampon de 50 à 100 m. Lors des réunions du Comité de suivi du PPMR - mis en place par le Ministre des Transports, Philippe TABAROT, à l'occasion de la FS-M exceptionnelle du 11/12/025 - un front syndical avait fait échouer la démarche, l'ensemble des organisations syndicales étant contre les propositions de l'administration (suppression des interventions sur BAU et aucun élément contradictoire sur les accidents dans la zone tampon).

LA LETTRE OUVERTE AU MINISTRE DES TRANSPORTS

En amont de la séance, les organisations syndicales du MATTE (FO, CGT, CFDT, UNSA, SNCTA, FSU) ont adressé une [lettre ouverte au ministre des Transports](#), intitulée « *La sécurité OUI, l'abandon du service public NON* ». Elle développe les points suivants :

- lors des trois derniers COSUI PPMR, les organisations syndicales se sont opposées à la modification des procédures d'intervention sur BAU, présentée par l'administration au nom de « la sécurité des agents », mais qui réduit en réalité leur présence lors de certaines missions de sécurisation des usagers ;
- les organisations syndicales craignent que ce projet ne dissimule une baisse des niveaux de service à des fins d'économies budgétaires, alors que les agent-es des routes ne parviennent déjà plus à assurer l'ensemble de leurs missions dans de bonnes conditions de travail ;
- malgré des alertes répétées, le sujet reste inscrit tel quel, pour avis, à la FS-M du 8 juin 2026 ;
- la sécurité des agent-es, des intervenant-es et des usager-ères n'est pas négociable ; à défaut d'être entendues, les organisations syndicales alertent sur la mobilisation possible des agent-es des onze DIR.

LA DÉCLARATION PRÉLABLE DE LA CGT

La CGT a prononcé une [déclaration liminaire](#) portant sur le contexte général et sur les points inscrits à l'ordre du jour. Elle a notamment :

- rappelé son engagement humaniste et pour la paix, et dénoncé l'effort budgétaire militaire (430 milliards d'euros jusqu'en 2030 et 36 milliards supplémentaires en 2026) au détriment des politiques sociales et économiques ;
- déploré le fonctionnement de la FS-M depuis sa création et le non-respect du règlement intérieur (ajout, en réunion préparatoire, de points relevant de la plénière), et demandé la mise en place effective d'un comité de suivi dès le prochain mandat ;

- réaffirmé la revendication d'une FS-M tenue sur une journée entière, et non sur une demi-journée, et demandé un bilan contradictoire du fonctionnement de l'instance en fin de mandat ;
- jugé insuffisant le relevé des suites données aux propositions de la FS-M et demandé son intégration complète depuis la première séance ;
- critiqué un PPMR qui ne respecte pas la commande du ministre des Transports (partir des analyses d'accidents) alors que l'accidentalité dans les DIR continue d'augmenter, et demandé le retrait des projets d'instruction ainsi qu'un bilan du COSUI PPMR ;
- rappelé ses deux demandes : la formation au sens le plus large et les moyens (recrutements, matériels, véritable plan de prévention) ;
- demandé l'inscription à une prochaine FS, ou la convocation d'une FS exceptionnelle, pour avis sur le déploiement de l'outil AGT 360 — engagé dans plusieurs services sans information ni formation des agent·es — et l'arrêt sans délai de ce déploiement ;
- demandé le retrait de l'influenceur pressenti (Tibo InShape) de la campagne de sécurité routière, jugé porteur de messages discriminatoires contraires aux valeurs du service public, et le portage de cette demande auprès du ministère de l'Intérieur et en interministériel.

EXAMEN DES POINTS À L'ORDRE DU JOUR

Point 1 : Approbation du procès-verbal des réunions des 16/12/2025 et 30/03/2026 (pour avis)

Ce point a été reporté.

Point 2 : Tableau des accidents graves, mortels et des suicides (pour information)

La DRH nous informe qu'ATMP (Accidents du Travail / Maladies Professionnelles) est un nouvel outil interministériel en cours de développement, destiné à remplacer l'outil vieillissant de remontée des incidents et accidents. Il permettra d'enregistrer les demandes de déclaration et de reconnaissance d'imputabilité, d'appuyer les services gestionnaires dans l'instruction des dossiers et de générer les courriers afférents. Connecté à Chorus, il isolera les frais médicaux liés aux accidents du travail et aux maladies professionnelles. L'objectif est d'achever le développement à l'été 2027, en vue d'un déploiement dans l'ensemble des ministères.

La CGT a réinsisté sur la mise à jour des documents uniques d'évaluations des risques professionnelles (DUERP) et rappelle l'obligation de l'employeur de mettre à jour l'analyse des risques en particulier lors de chaque accident. La CGT demande aussi que les séquelles psychologiques même pour les accidents matériels soient prises en compte. Le médecin du travail doit être sollicité pour évaluer le stress post-traumatique. La CGT a également rappelé que ce point ne parlent plus des accidents mais d'autres points qui n'ont rien à voir. Elle dénonce la dérive de l'administration qui fait examiner ce tableau lors de réunions de préparation, limitant de fait les prérogatives de la FS-M, alors que ce sujet est primordial pour proposer un véritable plan d'action pour baisser l'accidentalité.

Point 3 : Plan ministériel de prévention renforcé (PPMR) 2023-2027

Trois volets sont inscrits à ce point.

3.1 — Point d'avancement des actions du PPMR et des travaux du COSUI PPMR (pour information)

La CGT rappelle d'abord une exigence de méthode : toute mesure de prévention doit partir de l'analyse des accidents, et non de tableaux présentés a posteriori. À partir de cette analyse seulement peut se construire un plan et se décliner des mesures applicables sur le terrain.

Elle réitère sa demande, formulée dès la première réunion du 17 novembre, du bilan de l'instruction du 11 octobre 2013 : treize ans après, l'administration ne l'a jamais présenté. La CGT l'a réalisé de son côté et le juge catastrophique. Cette instruction prévoit pourtant beaucoup (préparation des chantiers, quart d'heure sécurité), mais elle n'est pas appliquée ni imposée aux chefs de service : dans plusieurs DIR, il n'y a plus de préparation de chantier, ni de quart d'heure sécurité, au même titre que les DUERP, toujours pas réalisés. Dans ces conditions, la CGT ne s'étonne pas que l'accidentalité continue d'augmenter.

Sur la formation, la CGT souligne que seule la partie Quapodes a été présentée, alors qu'elle revendique une formation bien plus large. Elle rappelle qu'à la DIRIF, en lien avec l'instruction de 2013, chaque agent disposait de trois semaines

de formation (balisage, sécurité) avant toute intervention sur le réseau ; aujourd'hui, par manque d'effectifs, les agents sont envoyés sans cette préparation, avec parfois des accidents à la clé.

La CGT conteste aussi la méthode : on ne peut pas examiner ces projets d'instruction comme si les COSUI de janvier et d'avril s'étaient bien déroulés, ce qui est faux. Quand toutes les organisations syndicales s'opposent aux propositions, c'est plus qu'un désaccord : la méthode n'est pas la bonne. Les discussions n'étant pas achevées, la CGT ne peut donner un avis favorable ; elle pourra l'envisager lorsque le PPMR produira réellement ses effets, ce qui n'est pas le cas alors que des accidents surviennent chaque jour.

Sur des points précis : concernant les caméras (vote du Sénat dans le cadre de la loi Ripost), la CGT juge inacceptable la mise en œuvre des caméras-piétons prévue à l'action 6.4 ; sur l'analyse accident, elle dénonce le flou des deux niveaux d'analyse et le fait que chaque service « adaptera » ou non la réalisation d'une analyse, alors qu'il avait été acté de mener une analyse sur tous les accidents — les remarques du groupe de travail n'ayant même pas été reprises dans le document.

3.2 — Projet d'instruction visant à compléter la doctrine d'intervention sur route à chaussées séparées (pour avis)

Position CGT : demande de retrait du projet, le débat n'étant pas achevé et les mesures de sécurité nécessaires n'étant pas réunies (voir motion intersyndicale et déclaration préalable).

Projet d'instruction « Zone tampon et interventions sur BAU »

La DMR fait évoluer la doctrine d'intervention sur routes à chaussées séparées. La zone tampon passe de 50 à 100 m minimum (hors urbain, niveaux U1 et U2), chaque DIR recensant les sections dérogatoires. Sur BAU, trois consignes nouvelles : interdiction de rester à bord ou à proximité des véhicules une fois la signalisation posée (mise en sécurité derrière glissières), extension de la notion de zone d'ombre aux interventions sur BAU, et interdiction stricte de la marche arrière sans balisage. Sont proscrites, sous réserve de solutions alternatives, la signalisation des queues de bouchon et les relevés de température sur BAU. Sont limitées après une évaluation préalable : le ramassage d'objets (réservé à ceux présentant un risque pour les usagers) et la signalisation des véhicules en panne, qui doit basculer vers les dépanneurs agréés par les préfetures. Toute intervention programmable sur BAU doit faire l'objet d'une préparation formalisée, et aucune entité extérieure au CEI ne peut intervenir sur BAU sans son autorisation. Chaque DIR transmettra un premier bilan en 2026 puis un bilan complet un an plus tard.

Après intervention des représentants du personnel les dispositions concernant les limitations d'intervention pour le ramassage d'objets et la signalisation des véhicules en panne.

Pour le reste de l'instruction, la CGT estime que le contenu est vide ou ambigu.



Résultat des votes

Contre : CGT, CFDT, UNSA, FSU

Abstention : FO et SNCTA

3.3 — Projet d'instruction concernant l'amélioration de la connaissance du risque (pour avis)

Projet d'instruction « Connaissance du risque — analyses d'accident »

La DMR fixe quatre orientations complétant l'instruction du 11 octobre 2013.

Première orientation : analyse systématique de tous les accidents sur zone d'intervention ou de chantier, matériels comme corporels, selon deux niveaux — analyse renforcée (niveau 1) pilotée par la hiérarchie, ou enquête F3SCT (niveau 2). La politique ministérielle est de recourir au niveau 2 pour tous les accidents corporels, quel que soit leur niveau de gravité, au-delà de la seule obligation réglementaire (articles R. 253-48 à R. 253-50 du CGFP). Pour les autres accidents, le niveau d'analyse est défini en concertation avec les représentants du personnel en F3SCT. Les rapports de niveau 2 sont transmis à DRH/PSPP et DMR/PEI après présentation en F3SCT, avec mention des suites données (DUERP, plan d'actions).

Deuxième orientation : recherche d'éventuels secteurs critiques, en croisant les données et en associant les agents concernés.

Troisième orientation : bilan annuel des accidents intégré aux documents obligatoires (DUERP, PAPRIACT, RSU), avec un volet spécifique aux zones d'intervention, transmis à DRH/PSPP et DMR/PEI au plus tard le 30 juin N+1 et consolidé pour la FS M.

Quatrième orientation : partage de l'information par une fiche post-accident diffusée à tous les CEI et alimentation continue de l'espace de travail du réseau AP/CP (bilans, rapports anonymisés, supports des ¼ d'heure de sécurité).

La CGT rappelle la nécessité pour les formations spécialisées locales de connaître et d'analyser tous les accidents et son opposition à la proposition de l'administration de faire porter cette analyse dans un premier temps aux CSP, ASP ou autre, proposition qui limite le rôle des formations spécialisées.



Résultat des votes

Contre : CGT

Abstention : FO, CFDT, SNCTA, UNSA, FSU

Point 4 : Réseau Radio du Futur - RRF (pour information)

Trois volets sont inscrits à ce point.

Le Réseau Radio du Futur (RRF) est un nouveau moyen de communication opérationnelle, opéré par l'ACMOSS et fondé sur la téléphonie mobile (Orange et Bouygues Télécom, avec itinérance nationale). Il remplace les anciens dispositifs radio des Directions Interdépartementales des Routes (DIR), dont la bande 1,5 GHz va disparaître et le système 38 MHz est obsolète. L'entrée en service a eu lieu à l'automne 2025 (convention DGITM/ACMOSS du 5 décembre 2024).

Au-delà des fonctions classiques d'un smartphone, le RRF permet appels et messagerie de groupe, « push-to-talk », partage de documents/vidéos, appel d'urgence / alerte silencieuse, cartographie et vue tactique, ainsi qu'un service de réécoute des communications « à chaud et à froid ». Ces fonctions passent par l'application SYRIUS et un enregistreur sécurisé.

Le document présente le dispositif de régulation de deux fonctionnalités sensibles – la géolocalisation en temps réel et l'enregistrement des communications :

- Géolocalisation : activée dès qu'un agent intervient sur le réseau routier (viabilité hivernale, intervention sur événement, entretien, patrouille, restriction de circulation). Paramètres (plages horaires, fréquence) définis par les administrateurs de flotte ; possibilité pour l'agent de la désactiver seulement « si la capacité lui est donnée », l'administration pouvant la forcer ; activation automatique et forçage en cas d'appel de détresse ; activation élargie possible sur décision du directeur en gestion de crise.
- Enregistrement des communications : réécoute « à froid » réservée à la direction de la DIR, qui désigne les agents habilités et informe a posteriori les agents concernés.
- Conservation : 2 mois pour la géolocalisation et les communications, mais conservation « ad hoc » possible par la DIR ; données de géolocalisation accessibles 30 jours côté ACMOSS ; « chaque administration définit sa doctrine d'usage ».
- RGPD : analyse d'impact (AIPD) portée par la DGITM ; un correspondant RGPD désigné dans chaque DIR.

Finalités affichées : renforcer la sécurité des agents (notamment isolés), assurer la couverture juridique de la DIR et améliorer la réalisation des missions. Le point est soumis « pour information » de la FSM.

Les organisations syndicales demandent :

- ☒ que ce point soit revu pour avis de la FS-M car c'est un changement d'outil qui sera à la disposition des agents,
- ☒ la décision de la CNIL relative au RGPD sur son utilisation.