

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 du 8 juin 2026

### #13 : Pas de chance qui tienne – la sécurité des agents ne se brade pas

#### En résumé

- Une FSM à 99% routière
- Deux instructions présentées pour avis après deux séances de travail
- Une limite très claire exprimée en intersyndicale : pas touche au sens des missions de sécurisation des usagers !
- Des amendements déposés par FO, tous acceptés, permettant de définir de nouvelles modalités d'intervention sans créer de conflits de valeurs
- Une première présentation du réseau radio du futur qui devra être suivie d'une autre séance avec plus d'éléments
- Une dénonciation de FO des sujets temps de travail en DIR mais aussi une demande d'écoute du sujet temps de travail plus global

#### Pour aller plus loin :

**Approbation des PV du 16 décembre 2025 et du PV du 30 mars 2026**

Point reporté

#### Tableau des accidents graves, mortels et des suicides

**Intervenant FO : Malvina CAUBERE**

FO rappelle que les actions de sensibilisation d'Alan ne peuvent être que sur de la santé privée et c'est bien de la responsabilité de l'employeur de faire la prévention collective.

Nous vous remercions pour le point sur le futur outil qui remplacera Causalis que nous avons demandé en préparation. Sur le nouvel outil, très bien pour alimenter la base de données sociales mais attention également à conserver le relevé de nos indicateurs. De plus, pourriez-vous nous assurer qu'il ne s'agit pas que de remonter les accidents reconnus en accident du travail ? Par exemple les suicides et tentatives de suicide, les accidents n'ayant pas entraîné d'arrêts...

Enfin, sur le tableau, nous avons déjà exprimé en COSUI PPMR jeudi dernier notre inquiétude sur les accidents en DIR. Nous réinsistons également ici sur des cas particuliers qui nécessitent une attention particulière de votre part.

FO signale à nouveau des procédures de prise en charge des frais médicaux qui ne fonctionnent pas.

**A retenir des débats :**

La DRH prend note des éléments pour le nouvel outil.

## Plan ministériel de prévention renforcé des risques liés aux interventions sous circulation des agents des DIR

*Intervention FO : Pierre VINCENT-LUCE et Malvina CAUBERE*

**De quoi parle-t-on ?**

Les deux projets d'instruction soumis ce jour résultent de propositions de l'administration lors de deux groupes de travail du COSUI plan de prévention ministériel renforcé sur les risques routiers en intervention dont vous trouverez les comptes-rendus [ICI](#).

Pour en savoir plus sur le plan de prévention, c'est [ICI](#).

**Les positions de FO**

Sur le suivi du plan de prévention, nous vous avouons avoir découvert certaines mises à jour d'instruction et quelques actions en cours... Ce bilan en est certes l'occasion mais une information au fil de l'eau aurait également été un plus (mais cela nécessite en effet du temps en COSUI). Surtout que nous ne pouvons pas vous reprocher de ne pas avoir produit !

Sur le fond, nous allons nous concentrer sur l'axe 4 : les éléments récapitulatifs nous semblent bien trop légers. Ce qui était attendu c'est un véritable pilotage de la politique de prévention. On ne peut encore se contenter de compter et de cocher « présent » ou « absent ». Nous attendions avec cet axe du qualitatif et plus de pilotage : au-delà de la rédaction d'instruction, il nous semble important que le niveau central continu d'interroger sur la mise en place effective et qualitative des instructions (par exemple sur les plans de prévention locaux). De plus, sur la politique de formation, très bien, mais comment s'intègre-t-elle ensuite à la politique de formation ministérielle ? Les ¼ sécurité sont rappelés dans les instructions mais quel pilotage central ?

Après avoir examiné lors de deux réunions ces deux instructions, elles nous sont proposées aujourd'hui.

Nous avons soulevé plusieurs points lors des différents COSUI.

Pour commencer, merci pour les corrections sur l'instruction sur les analyses accident. Si nous jugeons toujours que les analyses au niveau de l'encadrement direct ne sont pas la bonne solution, nous notons la volonté d'élargir la compréhension des accidents et de les capitaliser, ce qui est indispensable pour comprendre puis envisager des mesures de prévention au plus près du travail réel. Il y a tout de même encore un problème de vocabulaire qui persiste depuis des années. La définition que vous utilisez pour les accidents graves est l'article du code qui définit les enquêtes obligatoires. Donc ce n'est pas la définition de l'accident grave ! La seule définition de l'accident grave est contenue dans le livre IV du code du travail, livre qui s'applique également à la Fonction Publique. Nous ne comprenons donc définitivement pas et restons persuadés que pour bien se comprendre, il faut bien nommer.

Un autre sujet nous dérangeait, et non des moindres sur l'interventions BAU. Elle a amené à une lettre ouverte au ministre en amont de la formation spécialisée. En séance, la DMR et la DRH proposent de reprendre les amendements portés par FO

Ainsi, nous avons formulé des amendements sur chacune des instructions.

### Propositions d'amendements FO

Référence	Amendement	Justification de l'amendement	Avis de la FSM
2.1.1.	<b>Ajouter en fin de paragraphe :</b> Pour rappel les interventions se font a minima à deux d'après l'instruction de 2013.	Puisque cela est acté dans le relevé de conclusion du précédent COSUI, nous ne voyons pas pourquoi cela ne peut pas être rappelé ici.	L'administration propose un chapeau renvoyant à l'instruction de 2013.
2.2.2	<b>Modifier :</b> Sur ces secteurs, l'équipe d'intervention de la DIR, dans le cas où elle est la première à arriver sur les lieux, s'assure que les occupants du véhicule en panne sont en sécurité puis quittera les lieux sans attendre l'intervention du dépanneur ni poser de balisage. avant de se mettre elle-même en sécurité conformément aux consignes.	Ce point est plus qu'important pour les agents. La conscience professionnelle des agents qui est de sécuriser les usagers et s'assurer qu'ils soient en sécurité jusqu'au dépannage ne peut pas être en contradiction avec des consignes au niveau national. Baliser lors du dépannage ou sécuriser en attendant le dépannage, ce n'est pas la même chose.	La DMR propose même d'aller plus loin en supprimant toute la partie sujette à grande discussion.

### Votes sur l'instruction zone tampon et interventions BAU

**POUR :**

**Abstention :** FO - SNCTA

**CONTRE :** CGT – CFDT – UNSA – FSU

Référence	Amendement	Justification de l'amendement	Avis de la FSM
<b>Définition de l'accident grave</b>	<b>Remplacer par :</b> l'accident ayant entraîné la mort ou paraissant devoir entraîner une incapacité permanente ou ayant révélé l'existence d'un danger grave, même si les conséquences ont pu en être évitées, ainsi que toute maladie professionnelle ou à caractère professionnel	Nous insistons ce n'est pas la définition d'un accident grave, c'est la définition des enquêtes de la FS : « La formation spécialisée relevant du comité social d'administration, territorial ou d'établissement procède à une enquête : 1° En cas d'accident de service grave ou de maladie professionnelle ou à caractère professionnel grave ayant entraîné mort d'homme ou paraissant devoir entraîner une incapacité permanente ou ayant révélé l'existence d'un danger grave, même si les conséquences ont pu en être évitées ; »  L'accident grave est défini dans le code du travail : « On entend par accident grave, au sens du présent article, l'accident ayant entraîné la mort ou paraissant devoir entraîner une incapacité permanente ou ayant révélé l'existence d'un danger grave, même si les conséquences ont pu en être évitées, ainsi que toute maladie professionnelle ou à caractère professionnel. » (article R4643-34 du code du travail (livre IV))	Adopté par l'administration  Abstention des autres OS

### Votes sur l'instruction amélioration de la connaissance du risque

**POUR : -**

**Abstention : FO – CFDT – UNSA – SNCTA - FSU**

**CONTRE : CGT**

#### **A retenir des débats :**

Sur le bilan complet, la DMR précise que les sujets soulevés par FO sont bien pris et feront bien l'objet d'attention et de travaux complémentaires.

Sur l'efficacité du PPMR, c'est un sujet important qui n'a pas été tranché.

Sur les caméras piéton, les mesures législatives dans la loi RIPOST permettront l'utilisation mais ne les rendront pas obligatoires. Les modalités seront discutées ensuite.

Sur les radars de chantier, cela se couplera malheureusement avec du contrôle-sanction.

**Intervenant FO : Olivier GLEIZES**

### **De quoi parle-t-on ?**

Le réseau radio du futur (RRF) est un nouveau système de communication critique, opéré par l'ACMOSS et reposant sur les infrastructures de la téléphonie mobile (Orange et Bouygues Télécom). Il remplace progressivement les anciens dispositifs radio (fréquence 1,5 GHz, radio 38 MHz) au sein des directions interdépartementales des routes (DIR), dont l'adhésion est formalisée par une convention DGITM-ACMOSS de décembre 2024, avec une entrée en service à l'automne 2025.

Au-delà des usages téléphoniques classiques, le RRF offre des fonctionnalités avancées : appels de groupe, messagerie, « Push-to-talk », alerte de détresse, cartographie tactique et, surtout, géolocalisation en temps réel et enregistrement des communications via l'application SYRIUS.

Le rapport présente à la FSM le dispositif de régulation encadrant l'utilisation de ces deux fonctionnalités sensibles au sein des DIR. Il décrit notamment : les conditions d'activation de la géolocalisation (limitée aux agents en intervention sur le réseau routier), les règles d'accès aux données enregistrées (agents désignés et habilités uniquement), la durée de conservation (2 mois), ainsi que le cadre RGPD applicable (AIPD conduite par la DGITM, correspondant RGPD désigné dans chaque DIR)

Il s'agit cependant que d'une simple information sans documentation précise sur les points précités.

### **Les positions de FO**

Avant d'entrer dans le fond du sujet, nous avons demandé plusieurs fois si ce sujet devait passer en information (comme c'est le cas aujourd'hui) ou pour avis.

A la lecture des documents – puisque c'est la première fois que nous les voyons – il semble que l'option prise ne soit pas la bonne.

En effet, l'article R253-19 précise : la FS est consultée sur la teneur de tout document se rattachant à sa mission, et notamment des règlements et des consignes que l'autorité administrative ou territoriale envisage d'adopter en matière de santé, de sécurité et de conditions de travail. » L'article R253-21 précise que la FS est saisie pour avis en cas de projet important d'introduction de nouvelles technologies et de l'introduction de ces nouvelles technologies, lorsqu'elles sont susceptibles d'avoir des conséquences sur la santé et la sécurité des agents.

Pour nous il ne fait aucun doute que nous entrons dans cette catégorie ! Nous préciserons d'ailleurs dès à présent qu'un seul renvoi de cette consultation au niveau local nous semblerait largement insuffisante au regard de la portée du dispositif qui touche toutes les DIR et qui est administré par la DGITM.

Sur le fond désormais :

- En effet, un nouveau réseau semblait nécessaire mais...
- Si nous devinons une partie de l'impact sur la sécurité et la santé des agents, nous demandons une évaluation de ce dispositif à ce titre (qu'elle soit bénéfique ou non)
- La multiplication des outils de géolocalisation, signalements posent réellement question et interroge sur les nouvelles conditions de travail et

sur la création éventuelle de nouveaux risques (inattention au moment de l'arrivée sur les lieux par exemple, multiplication des outils avec commande, ...)

- Ainsi l'analyse sur la santé, la sécurité et les conditions de travail de ce dispositif doit se voir avec les autres technologies mises en place récemment (par exemple les tablettes Prism)
- Nous demandons de plus, l'ensemble des fiches activités de traitement issues du RGPD pour s'assurer des promesses de non traçabilité des résidences personnelles par exemple.

**A retenir des débats :**

Un retour vers la FSM sera prévu avec la manière dont ce sera utilisé en DIR. Le lien avec les autres dispositifs en développement sera en effet nécessaire.

L'appui sur un dispositif interministériel permet d'avoir un dispositif plus robuste et résilient.

## **Déclaration préalable de FO**

**Madame la Présidente,  
Mesdames et Messieurs les membres de la FSM,  
Chers camarades,**

Nous notons, sans en tirer de conclusions hâtives, que cette Formation Spécialisée ne voit plus le Secrétaire général présider ses séances depuis le début de l'année. Nous espérons que cela ne préjuge pas de l'attention portée aux sujets que nous y traitons. Nous aurions en tout cas aimé qu'il puisse les entendre directement aujourd'hui. Il trouvera, nous l'espérons, le compte-rendu à la hauteur de l'enjeu.

L'ordre du jour de cette Formation Spécialisée est lourdement routier. Nous allons y consacrer l'essentiel de notre propos. Mais avant d'entrer dans le détail, nous voulons poser une question simple : dans quel état arrivent les agents à cette réunion ?

Les agents routiers arrivent la tête pleine d'accidents et avec un stress énorme que l'accident suivant soit plus grave. Les chiffres que nous avons rappelés la semaine dernière en COSUI PPMR restent devant nous, sans réponse satisfaisante. +63 % d'accidents entre 2023 et 2025. Trois agents tués en service l'an dernier. Un rythme d'accidents qui ne faiblit pas depuis le 1er janvier.

Et ce matin, les organisations syndicales du MATTE ont jugé nécessaire d'adresser une lettre ouverte au Ministre. Ce n'est pas anodin. Je vous en fais d'ailleurs lecture :



## LETTRÉ OUVERTE DES ORGANISATIONS SYNDICALES DU MATTE CONTRE LE PROJET D'INSTRUCTION D'INTERVENTION SUR LA BAU AU MINISTRE DES TRANSPORTS

### **La sécurité OUI, l'abandon du service public NON**

Monsieur le Ministre,

Lors des 3 derniers COSUI PPMR, les organisations syndicales du ministère environnement transports logement mer se sont opposées à vos représentants qui ont invoqué le prétexte de « la sécurité des agents » pour modifier les procédures d'interventions sur BAU, réduisant ainsi la présence des agents des routes lors de certaines missions de sécurisation

**Cette nouvelle consigne porte gravement atteinte à notre conception du service public et révèle, à nos yeux, un véritable conflit de valeurs.**

Nous craignons que ce projet ne dissimule une diminution des niveaux de service visant à répondre à des objectifs d'économies budgétaires. En effet, nous, agents des routes, ne parvenons plus à assurer l'ensemble de nos missions dans de bonnes conditions de travail.

**Malgré nos alertes répétées, le sujet reste inscrit tel quel pour avis à la FSSCT ministérielle du 8 juin 2026.**

**La sécurité des agents, des intervenants et des usagers n'est pas négociable.**

**Si nous, représentants du personnel, ne sommes pas entendus, peut être entendrez-vous la voix des agents des 11 DIRs, prêts à se mobiliser.**

Nous avons examiné à deux reprises le projet d'instruction sur la zone tampon et sur les interventions en BAU qui nous est soumis aujourd'hui pour avis. Nous avons formulé des amendements précis. Notre position n'a pas changé.

Nous comprenons la volonté de limiter l'exposition des agents au risque routier. Ce risque est réel, documenté, mortel. Mais l'instruction telle qu'elle est rédigée conduit à retirer aux agents des missions qu'ils exercent précisément parce qu'elles sont nécessaires. Sécuriser un usager en panne sur autoroute, s'assurer qu'il n'est pas en danger avant l'arrivée du dépanneur, éviter le suraccident — ce n'est pas un geste facultatif. C'est le cœur du métier. C'est ce qui en justifie les contraintes, les astreintes, les nuits.

Quand une mission est dangereuse mais nécessaire, on prévient et on compense. On ne la supprime pas.

Nous ne pouvons pas non plus ignorer le contexte : une enquête relancée sur les heures supplémentaires, des astreintes dans le viseur, une instruction qui réduit mécaniquement les interventions. Le doute sur les motivations réelles est légitime, et nous le formulons.

Vous connaissez nos positions et nous les assumerons jusqu'au bout si vous ne nous écoutez pas.

Cette instance est consacrée à la sécurité mais aussi aux conditions de travail. Nous ne pouvons pas ne pas évoquer une question qui concerne l'ensemble des agents du ministère, bien au-delà des DIR. Depuis plusieurs mois, des organisations syndicales demandent l'ouverture d'une discussion sur

l'aménagement du temps de travail — semaine de 4,5 jours, récupération d'une journée par mois. Cette demande reste sans suite. Pas de discussion, pas de calendrier. Un silence.

Ce silence est d'autant plus difficile à comprendre que d'autres services, d'autres employeurs publics ont déjà commencé à mettre en œuvre ces dispositions. Les agents le savent. Ils voient que c'est possible ailleurs. L'absence de réponse ici n'est donc pas vécue comme un manque de moyens ou un problème technique — elle est vécue comme un choix. Et ce choix pèse. Nous demandions dans quel état étaient les agents à l'entrée de cette instance... Pas mieux que lors des résultats du baromètre social !

Les conditions de travail, c'est aussi le temps de travail. Et le temps de travail, c'est du temps de vie privée, après une journée ou après plusieurs années. Sur ce point, nous attendons encore. Les conditions de travail c'est aussi pouvoir se déplacer et vivre de son travail. A ce sujet, le ministère a-t-il bien reçu l'instruction du 5 mai de la Fonction Publique et l'a-t-il bien transcrit à ses services et établissements publics ?

Nous sommes ici pour donner des avis et pour faire avancer les conditions de santé des agents du pôle ministériel. Encore faut-il que ces avis soient entendus et que les sujets soient posés honnêtement. Nous demandons que nos amendements sur l'instruction BAU soient examinés sérieusement, et que la question du temps de travail soit enfin inscrite à l'ordre du jour d'une prochaine réunion.

Je vous remercie.