



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

SG/DRH/D/PSPP



**MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
MER**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

MISSION D'ÉVALUATION DE LA POLITIQUE NATIONALE DE PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER DANS LES DIR

Point 1 – Rappel – Présentation de la démarche

Point 2 – Avancement de la mission confiée à l'IGEDD

Point 3 – Avancement de la mission confiée au bureau d'études LOMBARDI

Point 4 – Suites de la démarche, calendrier

Point 1 – Rappel – Présentation de la démarche

Rappel du contexte de la demande

- L'accidentalité dans les directions interdépartementales des routes (DIR) fait l'objet d'une attention particulière eu égard à la dangerosité du métier exercé par les agents d'exploitation intervenant sur les routes du réseau routier national non concédé (RRN NC).
- Depuis 2006, dans le cadre de chantiers programmés ou d'interventions sur incidents (panne, accidents, obstacles), 11 agents ont perdu la vie au cours d'une intervention sous circulation. En moyenne, une quinzaine d'agents sont blessés chaque année dans une centaine d'accidents.
- Malgré toutes les actions menées aux niveaux national et local, les accidents restent encore trop nombreux.
- Les Ministres ont souhaité évaluer les dispositifs existants afin de s'assurer de leur efficacité et identifier les pistes de travail complémentaires que le ministère pourrait actionner afin de réduire le nombre d'accidents subis par les agents.

Rappel de la démarche

La mission d'évaluation globale de la politique de prévention des risques est réalisée en deux volets qui se déroulent de manière concomitante et articulés entre eux.

Ces deux volets sont :

- Le parangonnage réalisé par l'IGEDD,
- L'évaluation de la politique de prévention, réalisée par un bureau d'études spécialisé (Lombardi)

La lettre de mission confiée à l'IGEDD et le cahier des charges de mission confiée à Lombardi ont été examinés au CHSCT du 21 juin 2022.

Point 2 – Avancement de la mission confiée à l'IGEDD

Évaluation de la politique nationale de prévention du risque routier dans les DIR - Parangonnage

Évaluation de la politique nationale de prévention du risque routier dans les DIR - Parangonnage

Introduction

- Lettre de mission du 4 août 2022 du ministre de la transition écologique et de la cohésion des territoires et du ministre des transports
- Mission articulant deux volets réalisés concomitamment :
 - Un parangonnage, conduit par l'IGEDD
 - Une évaluation de la politique de prévention dans les DIR, effectuée par Lombardi
- IGEDD : Georges Tempez (coordonnateur), Frédéric Ricard et Arnaud Zimmermann
- Finalisation du rapport prévue en juillet 2023

- 1. Caractérisation du risque routier sur le RRN non concédé**
- 2. Le parangonnage auprès d'autres gestionnaires routiers en France**
- 3. Le parangonnage auprès d'autres gestionnaires routiers à l'étranger**
- 4. Focus sur certains points**
- 5. Pistes de recommandations**

1. Caractérisation du risque routier sur le RRN non concédé

Caractérisation du risque routier sur le RRN NC

Accidentologie en France et sur le RRN (ONISR) et accidentologie des personnels des DIR

- RRN reste plus sûr que la moyenne de l'ensemble du réseau routier français (2 tués par Md.veh.km vs 5 tués par Md.veh.km en 2021)
- En 2022: +14% tués sur autoroutes par rapport à l'année 2019; en légère baisse hors agglomération et stable en agglomération
- Environ 120 accidents par an sur zones d'intervention sur RRN NC : personnels impliqués dans environ 10% et 15 blessés par an en moyenne ; 4 tués sur 2020-2022
- Accidents sur zones d'intervention du RRN NC : 0,1% de la mortalité routière
- 93% sur route à chaussées séparées et en majorité lorsque les trafics sont relativement faibles

Causalité multifactorielle des accidents

- Hypovigilance (endormissement, divers distracteurs...) : facteur le plus important dans les accidents corporels (environ 50%)
- Vitesse : facteur assez important dans les accidents corporels survenant sur zones d'intervention programmés (moins pour les accidents survenant sur les zones d'interventions d'urgence)
- **Faible taux d'incidence des causes provenant des équipes d'intervention (2 cas de cofacteur sur 105 évènements étudiés ASSEZ action 2)**

2. Le parangonnage auprès d'autres gestionnaires routiers en France

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes

Le suivi du phénomène accidentel et de ses causes

- Rencontrés : ASFA, Fondation Vinci Autoroutes, ASF, SANEF, Autoroute-traffic
- Forte mobilisation sur la sécurité du personnel :
 - **Augmentation du nombre de véhicules heurtés : 168 en 2022** (58 FLR, 34 FLU, 49 fourgons et 27 autres véhicules) *baromètre sécurité de l'ASFA*
 - Comportement: 6% des automobilistes ont le téléphone en main, 15 % des chauffeurs de poids lourds, 21% des poids lourds débordent sur la BAU *observatoire des comportements SANEF*
 - 67 % des automobilistes ne respectent pas le corridor de sécurité et 28 % ont empiété sur la BAU baromètre de la Conduite responsable de la Fondation Vinci

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes

Les actions entreprises:

- Un suivi des événements rodé et des études de comportements
- Des politiques de prévention au niveau de l'entreprise:
Ex: Adaptation de la zone tampon (100 m mini au lieu de 50 m), Interdiction de s'arrêter sur la BAU hors cas prévus, pose de la FLU sur la BAU, adaptations suivant les zones (virages) (ASF)
- Des campagnes de communication avec des canaux multiples vers les différents types d'utilisateurs au niveau de l'ASF ou de chaque société avec des partenariats (CNPA, FNA, DISR)
- Des innovations dans différentes directions: prévenir le personnel, alerter l'utilisateur qui empiète sur la BAU (Patrol Care); prévenir le conducteur dans son véhicule (avec COYOTE), atténuateurs de chocs envisagés

Autres gestionnaires routiers en France

Les conseils départementaux et les métropoles

- Rencontrés: IDDRIM, ADTech / Métropole Européenne de Lille, Département de l'Oise
 - Les missions remplies par les personnels des départements sont très orientées vers l'entretien courant et beaucoup moins vers l'exploitation .
 - Les réseaux gérés sont très majoritairement des chaussées bi-directionnelles sur lesquelles les problématiques d'intervention conduisent à des alternats ou des coupures.
 - Le sujet de la sécurité des agents en intervention face au risque routier provoqué par les tiers n'apparaît pas comme important en volume
 - On note plutôt une préoccupation liée au risque routier, en conduite, pour les agents en intervention (voir exemple de l'Oise)
 - La rencontre avec l'IDRRIM confirme que le sujet spécifique de la sécurité des agents en intervention n'est pas dans son programme de travail, faute d'avoir été mentionné par ses membres.

Conclusion à date

- Le risque pour les personnels intervenant sur les routes, principalement à chaussées séparées, a augmenté ces dernières années.
- Il est documenté quantitativement (DIR, ASFA) et il est ressenti chez tous les intervenants (Pompiers, Gendarmerie, autres pays)
- Les services des DIR et de la DMR se sont saisis du sujet depuis plusieurs années et ont mené un travail important suivant plusieurs axes (démarches internes, études approfondies comme ASSEZ, suivi structuré, communication, etc...). Le travail mené par le cabinet Lombardi doit permettre d'apprécier la situation dans les DIR notamment en termes de perception et d'appropriation aux différents niveaux.

3. Le parangonnage auprès d'autres gestionnaires routiers à l'étranger

Autres gestionnaires routiers à l'étranger

Des rencontres dans différents pays

- Rencontrés : ASECAP (association des autoroutes à péage européenne, Portugal (BRISA), Italie (ASTM), Belgique (Service public de Wallonie), EGIS (pour ses autoroutes étrangères) Angleterre (National Highways) Suisse (Service intercantonal d'entretien du réseau autoroutier, Cantons de Genève, de Fribourg et de Vaud), Italie (Sécurité Publique), Allemagne (Autobahn GmbH, Rhénanie du Nord Westphalie) ;
- **Le sujet des accidents sur chantier ou interventions est un sujet pour lequel l'intérêt monte.**
- Pour autant, on manque de statistiques disponibles (l'approche de la sécurité des personnels est globale au niveau du suivi institutionnel et les reportings sont donc souvent globaux). **Les quelques statistiques disponibles montrent néanmoins que les accidents sont en augmentation.**

Conclusion à date

- L'enseignement majeur des éléments de parangonnage concerne les différences de hiérarchisation et d'attribution des rôles lors des intervention:
 - Dans de nombreux pays (hors Angleterre), le seul intervenant qualifié pour intervenir en premier sur panne et accident est la police (singularité du « bleu » en signalisation)
 - En Angleterre, les Traffic Officer ont des feux de couleur différente (rouge) pour intervenir, possèdent des caméras piétons et sur fourgons et peuvent demander l'aide de la police.
 - C'est cet intervenant qualifié qui a pour mission d'organiser et de coordonner l'intervention sur la route des autres acteurs
- Les principaux gisements d'amélioration (organisation, vitesse limite, radars), issus de l'observation des autres pays, ne semblent pas être à la seule main du seul MTECT
- Des améliorations organisationnelles ou matérielles (TMA+ bandes rugueuses, classe 3) peuvent néanmoins être entreprises au seul niveau du MTECT



MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
MER
*Liberté
Égalité
Fraternité*

6. Focus sur certains points

Le corridor de sécurité, la « tirette »

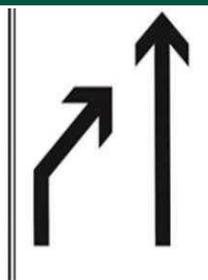
article du code de la route (R412-11-1) introduit 2018 la règle dite du « corridor de sécurité ».

En approche de véhicules arrêtés ou ralentis équipés de feux spéciaux ou de détresse, nécessité de s'écarter, d'une voie si possible.

Une communication renforcée est nécessaire : 20 % des usagers ne connaissent pas la règle, 67 % ne l'appliquent pas

La priorité de l'insertion des véhicules changeant de voie n'est pas claire

Système à tirettes (Lux, Belgique, adopté en Suisse depuis début 2023)



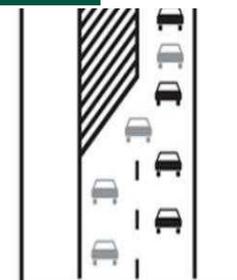
Système tirette à 300m

Ce signal annonce le changement de voie en cas de chantier



Système tirette à 300m

Ce signal annonce le changement de voie dans les autres cas (rétrécissement de la route ...)



système tirette cédez le passage

Le changement de voie se fait à partir de ce signal

Les radars « chantiers », les abaissements de vitesse

Radars déplaçables pouvant être utilisés sur des chantiers

- 350 radars déplaçables utilisables sur des chantiers à la demande du gestionnaire
- Du 1^{er} janvier au 31 juillet 2022:
84 points de mesures chantiers totalisant 3234 jours de contrôle soit 15,25 radars chantiers installés par jour sur la période



Limitation systématique de vitesse au droit de chantier : 90km/h en Belgique, 80km/h en Suisse

7. Pistes de recommandations à date

Pistes de recommandations (sans hiérarchie)

- **Mieux signaler les intervenants des DIR sur le réseau**
- **Revoir l'organisation du chantier ou de l'intervention pour mieux protéger les intervenants**
- **Mieux utiliser le corridor de sécurité, adopter la « tirette »**
- **Limiter la vitesse au droit des chantiers et des interventions, faciliter et renforcer les contrôles**
- **Mener un travail sur l'utilisation plus intense de la vidéo**

- **Mettre en œuvre une campagne de communication multicanaux sur le risque en intervention**
- **Améliorer la formation des différents intervenants et des professionnels de la route**
- **Améliorer la connaissance des événements et des causes**

Point 3 – Avancement de la mission confiée à Lombardi

1. Mission Lombardi

2. Méthodologie

3. Avancement et premiers enseignements

Objectifs de la mission confiée à Lombardi

- Analyser les modes opératoires (règles de sécurité, gestes «métier » procédures et équipements effectivement déployés) ainsi que les mesures de prévention associées sur le RRN NC (tant au niveau national que local), et en déduire les règles pouvant être importées dans le corpus actuel ainsi que les bonnes pratiques à développer.
- Analyser leur appropriation par les collectifs de travail et les agents eux-mêmes, identifier, s'il y a lieu, les difficultés d'application des mesures actuelles et en comprendre les raisons afin de trouver des solutions plus adaptées,
- Vérifier si les mesures de prévention et de sécurité aux abords d'une zone d'intervention ou de travaux à destination des usagers sont bien comprises de ces derniers.
- Formuler des recommandations opérationnelles hiérarchisées sur les actions nouvelles ou à développer

2. Mission Lombardi

Mission en 4 phases :

- . Phase 1 : Etat des lieux, et préparation de l'immersion dans les services (2 mois)
- . Phase 2 : Visite de terrains, entretiens et analyse des données collectées (3 mois)
- . Phase 3 : Rédaction du rapport final (2 mois)
- . Phase 4 : Présentation des résultats (1 mois)

Réunion de lancement le 05/01/23

Préparation et analyse documentaire (Intranet) en janvier et février 2023

Visites et immersions de mars à juin 2023

Entretiens de mars à juin 2023

- . Entretiens en d'1 jour dans chaque DIR : 5 entretiens de 1h à 1h30 par DIR (de 1 à 3 agents)
 - . Direction
 - . Secrétariat Général (SG, RH, PSP...)
 - . Exploitation (district, CIGT, maintenance...)
 - . Services supports (SPT, MOA, SIR, SMT...)
 - . Représentants du personnel
- . Entretiens complémentaires avec DRH, DRM (dont PEI et TDET), CEREMA

Immersions de mars à juin 2023

- . En complément des visites DIR
- . Présence physique dans 1 à 2 CEI par jour (visite, entretiens et participation aux activités terrain)

- ➔ Entretiens DRH, DMR et CEREMA sur 2 journées
- ➔ 11 DIR visitées sur 11 journées
- ➔ 9 CEI en immersion (4 DIRN, 2 DIRCE, 1 DIRA, 2 DIRCO) sur 8 journées
- ➔ 350 agents entretenus
- ➔ 1 dépanneur agréé, 1 entreprise sous-traitante en balisages pour la DIR et 1 CRS autoroutière

3. Méthodologie 2/2

A ce stade de la restitution partielle et synthétique, les constats ne sont pas encore pondérés par Lombardi. Ils le seront dans le rapport final qui offrira davantage de facilité rédactionnelle pour argumenter l'impact et la priorisation des constats.

Seront également associés aux recommandations les gains potentiels estimés par Lombardi pour chaque proposition d'action afin de contribuer plus ou moins directement à renforcer la sécurité des agents en intervention.

Les « constats » sont issus des échanges réalisés lors des entretiens et immersions (pour mémoire, les DIR avaient le choix des interlocuteurs et des CEI visités lors de la mission). Ces constats sont une reformulation synthétique :

- Des avis exprimés de façon plus ou moins récurrentes par les agents rencontrés lors des entretiens,
- Des situations observées par Lombardi lors des immersions,
- De la retranscription de la compréhension que Lombardi a fait des nombreux échanges réalisés tout au long des différents entretiens.

4. Avancement et premiers enseignements 1/2

L'analyse documentaire, les entretiens et les immersions réalisés de mi-janvier 2023 à fin mai 2023 ont permis à Lombardi de bien comprendre toutes les interactions humaines, organisationnelles, réglementaires, budgétaires, matérielles et techniques en jeu pour exercer selon les règles de l'art l'exercice du métier d'exploitant des DIR et de la DMR.

Cet état des lieux opérationnel a pu être réalisé grâce à l'expérience technique et managériale de Lombardi en matière d'exploitation routière.

Cet état des lieux démontre de manière générale et assez significative que :

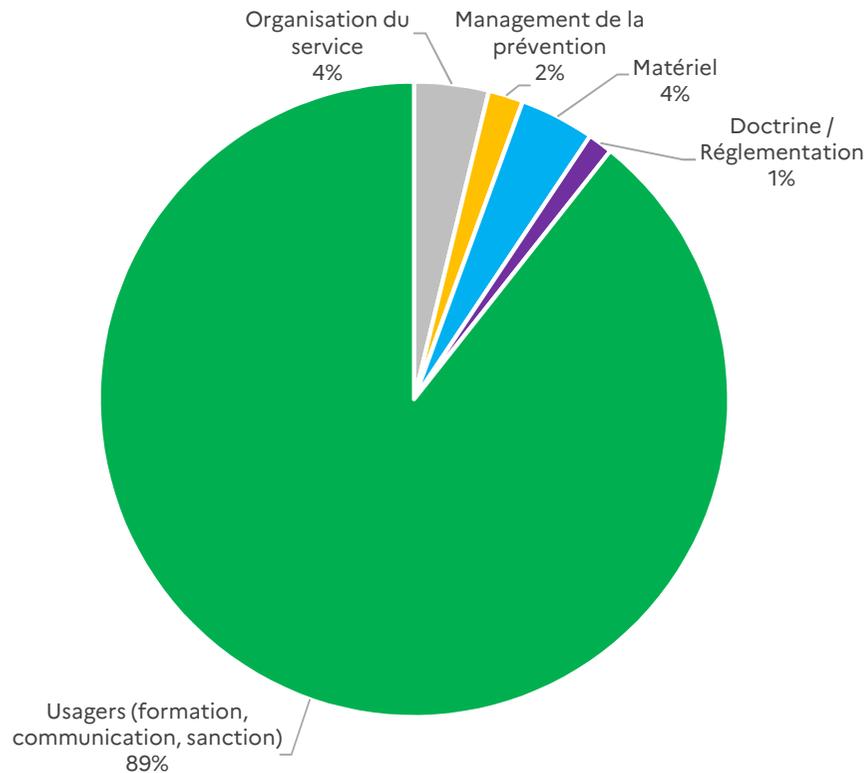
- Les agents ont une forte implication dans le service rendu à l'utilisateur et dans leur professionnalisme au quotidien,
- Que les modes opératoires et procédures sont adaptés,
- Que les tâches sont effectuées avec des matériels performants
- Mais surtout que les usagers demeurent le principal levier d'amélioration de la sécurité des agents des DIR en intervention

4. Avancement et premiers enseignements 2/2

TOUTEFOIS, au-delà de ces éléments plutôt positifs et compte tenu des différents constats effectués dans chacune des DIR, Lombardi préconise à la DMR, à la DRH et aux DIR d'atteindre un haut niveau de professionnalisme pour l'ensemble des agents afin d'assurer leur sécurité au quotidien, celle des partenaires d'intervention (dépanneurs, forces de police, secours à personne...) et des usagers. A cet effet, Lombardi proposera une "boîte à outils" opérationnelle qui concernera le niveau ministériel et, au niveau local, tous les différents niveaux de responsabilité. Les types d'actions proposées, à décliner selon les pratiques locales à questionner, porteront sur :

- Les organisations (des DIR, entre DIR et avec la centrale),
- Le management (des hommes et des sujets),
- Les modes opératoires (locaux, nationaux, entre partenaires),
- **Et avant tout** les usagers (pédagogie, sanction, communication).

Répartition des thèmes prioritaires exprimés en fin d'entretiens pour améliorer la sécurité des agents des DIR en intervention



Lors de la conclusion de chaque entretien, Lombardi a posé systématiquement la même question à l'ensemble des agents entretenus :

« S'il y avait une priorité des priorités pour vous dans les prochaines semaines à mener pour contribuer à renforcer la sécurité des agents des DIR en intervention, ce serait laquelle ? »

A cette question, les 350 agents des DIR ont priorisés les thèmes illustrés dans le graphique joint. Les constats répertoriés dans le rapport Lombardi tiennent compte de l'ensemble de ces priorités exprimées lors des entretiens et immersions pour améliorer leur sécurité en intervention

9 thèmes 38 constats principaux

- Thème 1** Faire évoluer le comportement des usagers par la pédagogie
- Thème 2** Faire évoluer le comportement des usagers par le renforcement du contrôle et de la sanction
- Thème 3** Former les agents
- Thème 4** Donner de la visibilité aux agents
- Thème 5** Faire évoluer la réglementation
- Thème 6** Partager les bonnes pratiques
- Thème 7** Travailler ensemble
- Thème 8** Moderniser les infrastructures
- Thème 9** Poursuivre les innovations

A. Faire évoluer le comportement des usagers par la pédagogie

1. Code de la route

Le corridor de sécurité et les balisages temporaires sont méconnus des usagers

2. Transporteurs français et étrangers

Il est difficile d'effectuer de la pédagogie auprès des professionnels de la route, notamment les chauffeurs étrangers. La pédagogie devrait malgré tout être renforcée

3. Campagne de communication

Les campagnes de communication devraient être davantage « partagées » en interne et mutualisées avec les autres exploitants routiers vers les médias

B. Faire évoluer le comportement des usagers par le renforcement du contrôle et de la sanction

4. Corridor

Le respect du corridor n'est pas ou peu sanctionné par les forces de l'ordre

5. Incivilités

Les agents ne croient pas aux poursuites engagées car elles n'aboutissent pas (ou peu)

6. Niveau des sanctions

Les sanctions ne sont pas assez significatives et médiatisées

7. Présence forces de l'ordre

Les forces de l'ordre sont moins (voire plus) présentes sur le terrain

8. Coordination interministérielle

Une coordination interministérielle plus efficace entre le Ministère de la Justice, le Ministère de l'Intérieur et le Ministère de la Transition Écologique contribuerait à renforcer la sécurité des agents en intervention. Et finalement pas que les agents des DIR mais tous les acteurs

C. Former les agents

9. Formations managériales et techniques pour les managers de proximité (chefs d'équipe et chefs de CEI)

Malgré l'engagement de chacun sur le sujet de la sécurité, certains managers de proximité peuvent rencontrer des difficultés à jouer leur rôle d'encadrant auprès des agents

10. Formations QUAPODES

Les formations QUAPODES sont cadrées et indispensables mais pas toujours suffisantes (fréquence, application sur le terrain)

D. Donner de la visibilité aux agents

11. Définir les activités cœur de métier

Les agents et managers semblent manquer de visibilité et d'objectifs dans leurs métiers, notamment dans les priorités ou les activités cœur de métier

12. Manager par objectifs

Les managers, à tous échelons, manquent parfois d'objectifs concrets et atteignables qui pourraient contribuer à renforcer la professionnalisation du métier et des équipes, notamment dans le cadre du management de la prévention

13. Faire reconnaître le métier

Les activités réalisées pour le compte du service public à proximité de la circulation sont indéniablement à risque et les agents semblent manquer de reconnaissance de la part des usagers

E. Faire évoluer la réglementation

14. Bandes rétroréfléchissantes jaunes et rouges

Les bandes rétroréfléchissantes blanches et rouges semblent moins visibles que celles aujourd'hui autorisées pour les services de secours, les forces de l'ordre et même les dépanneurs

15. Feux à éclats bleus sur routes bidirectionnelles

Sur routes bidirectionnelles, l'utilisation des feux à éclats bleus est interdite aujourd'hui

16. Cohérence de la signalisation temporaire

La signalisation temporaire des biseaux n'est pas cohérente pour les usagers, tant au niveau national selon les pratiques et les exploitants qu'au niveau européen

F. Partager les bonnes pratiques 1/2

17. Pré séquençage (RCS et bidi)

En termes de pénibilité et de temps d'exposition, l'installation de séquences de panneaux de signalisation traditionnelle temporaire fixes quart tournant a déjà fait ses preuves. Il faut la poursuivre

18. Expérimentations

De nombreuses expérimentations sont en cours auprès de différents exploitants routiers et autoroutiers. Elles ne sont pas toutes connues par tous les protagonistes, notamment sur le terrain, ce qui constitue pourtant une attente

19. Retours d'expérience des accidents

Les retours d'expérience des accidents ne sont pas assez partagés : évènements, circonstances, analyses et plans d'action

20. Simplification des tâches des encadrants

Les encadrants semblent passer plus de temps à gérer les tâches administratives qu'à manager leurs équipes sur le terrain : une simplification de ces tâches pourrait leur permettre d'animer plus efficacement la sécurité des agents

F. Partager les bonnes pratiques 2/2

21. Canal officiel d'information interne sur accidents significatifs

Le canal officiel d'information interne doit être plus précis et plus réactif lors de la survenance d'un accident significatif. Sans cette précision et cette réactivité, les informations apprises ou diffusées par d'autres canaux peuvent semer l'incompréhension.

22. Analyse d'accidents

Tous les accidents ne font pas systématiquement l'objet d'enquêtes et de plans d'action avec les instances.

23. Remontée des quasi-accidents

La remontée des quasi-accidents est rare, pour des raisons de définition mais aussi de perception de son utilité.

24. Faire évoluer le management de la prévention

Les règles de base de prévention routière (port de la ceinture de sécurité, téléphone au volant, descente du véhicule face à la circulation, cheminement à pied face à la circulation, quitter le véhicule à l'arrêt...) semblent ancrées mais pas toujours respectées sur le terrain

25. Plan de communication interne

Le plan de communication interne encadré par le Ministère manque de moyens et de relais pour faire avancer le sujet auprès des agents , des représentants du personnel, des partenaires et des usagers

26. Protocoles Inter Services

Les Protocoles Inter Services, qui contribuent à assurer la sécurité de l'ensemble des intervenants et des usagers en cas d'incident ou d'accident, ne sont pas tous mis en place par tous les préfets dans chaque département ni animés régulièrement

27. Dotation en matériel concertée

Le processus d'achat des matériels et de leur maintenance suscite incompréhension et crispation lorsqu'il conduit à ce que le matériel livré ne soit pas conforme aux demandes de l'exploitant ou livré avec beaucoup de retard

28. Partage des problématiques

Le partage des problématiques communes et de leur traitement (bonnes pratiques) entre les DIR apparaît insuffisant.

29. Suivi des plaintes et des sanctions usagers

Le comportement des usagers envers les agents des DIR est très mal vécu. Une procédure est en place mais peine à être efficace, notamment au niveau du management local.

30. Organisation et mise en œuvre de l'exploitation

Entre l'évolution des trafics et des usages de la route, les niveaux de service et l'organisation de l'exploitation qui en découle mériteraient d'être questionnés et adaptés

H. Moderniser les infrastructures

31. Prise en compte de l'exploitabilité des infrastructures lors des travaux d'envergure

Lors des opérations de modernisation, de réparation et/ou de réhabilitation de l'infrastructure, l'exploitabilité future de l'infrastructure n'est pas toujours privilégiée dans les arbitrages budgétaires

32. Places de parking PL

L'infrastructure n'est pas adaptée aux usages des flux de transport au niveau européen et le comportement des chauffeurs PL s'adapte (stationnement sauvage, déchets sauvages, agressions verbales...) ne contribuant pas à la sécurité des agents des DIR

33. PMV et signalisation dynamique

Le réseau routier national manque d'équipements dynamiques pour assurer le confort et la sécurité des usagers (régulation de vitesse, information routière). Équipements qui pourraient directement renforcer la sécurité de tous les intervenants (forces de l'ordre, secours à personne, dépanneurs et agents des DIR)

34. Route connectée

Si le smartphone est une plaie au volant (avec l'alcool et la drogue), il doit devenir un atout pour renforcer la sécurité des agents en intervention

I. Poursuivre les innovations

35. Expérimentations de matériels

La durée des expérimentations et leur accompagnement manquent parfois d'encadrement pour faciliter l'adhésion des agents et la participation à la réussite de l'expérimentation

36. Dispositifs d'alerte intégrés aux FLU/FLR

Après un premier essai difficile avec le projet Yellow, l'attente est forte sur cette expérimentation qu'il convient de prioriser

37. Dispositifs d'Alerte Sonore Temporaires en amont des FLR - Raptor

Le dispositif utilisé dans d'autres pays semble être adapté au besoin mais son déploiement nécessite un accompagnement fort au sein des DIR

38. Dispositifs de pose et dépose de cônes

Un dispositif semi automatisé a été déployé dans les DIR dans le cadre d'un projet national validé avec l'ensemble des DIR et en CHSCT M. Une DIR a décidé par ailleurs d'évaluer l'apport complémentaire d'un dispositif « robotisé » pour les balisages de plus de 5km.

Point 4 – Suites, calendrier

A partir des résultats et des recommandations issus des missions réalisées par l'IGEDD et Lombardi, l'objectif est de réaliser un plan d'actions ministériel, qui sera décliné et complété au niveau de chaque DIR.

Il est proposé de poursuivre les travaux en associant le groupe de travail et de suivi, anciennement issu du CHSCT M, sur les DIR.

Une information régulière des résultats et des travaux menés sera également donnée à l'ensemble des DIR, qui seront également associés à leur réalisation. En particulier, une présentation des résultats de la mission réalisée par Lombardi sera faite auprès des DIR.

Calendrier envisagé de réunions du GT :

- **20 Juillet 2023 (après-midi)**: Présentation des conclusions et des propositions issues des missions réalisées par l'IGEDD et par Lombardi
- **12 septembre 2023 (après-midi)** : Identification d'un premier volet d'actions prioritaires du plan ministériel
- **FS du 5 octobre 2023** : Examen de ce premier volet
- **Octobre/novembre** : Poursuite des travaux d'élaboration du plan d'actions (2 réunions)
- **FS du 19 décembre 2023** : Examen du plan d'actions ministériel en FS