

PLAN MINISTERIEL DE PREVENTION RENFORCE DES RISQUES LIES AUX INTERVENTIONS SOUS CIRCULATION DES AGENTS DES DIR

2024-2027

PREAMBULE

Les 11 DIR gèrent au quotidien le réseau routier national non concédé en territoire métropolitain.

Depuis 2014, le ministère déplore 120 accidents (corporels et matériels) chaque année, impliquant en moyenne 16 blessés/an dans les DIR. Six agents ont été tués en intervention entre 2014 et 2022, dont quatre entre 2020 et 2022.

L'année 2022 a en outre été marquée par une augmentation de 15% du nombre d'accidents sur zone d'intervention ou de chantiers par rapport à l'année 2021 (25% sur tout le RRN) et à une augmentation de la gravité de ces accidents.

Au regard de cette situation, sur le réseau routier national non concédé la prévention de ces risques fait l'objet depuis des années d'une démarche structurée, volontariste et constamment enrichie dans le cadre de groupes de travail co-pilotés par la DMR et la DRH (procédures, matériel spécifique renforçant la sécurité). Localement, les DIR déclinent et mettent en œuvre la politique de prévention nationale au sein de leur organisation, et les complètent par des actions de prévention en propre ou déployées avec les acteurs locaux de la prévention (formation, actions de sensibilisation, campagne de communication...).

Toutefois, à la suite du décès de 2 collègues de la DIR Centre Est, le ministère a engagé après validation par Barbara POMPILI ministre de la transition écologique, en complément de toutes les actions d'ores et déjà mises en place, une évaluation des dispositifs de prévention existants afin de s'assurer de leur efficacité et d'identifier les pistes de travail complémentaires aux fins d'empêcher de tels drames de se produire. Il a ainsi été confié deux missions d'évaluation prises pour renforcer en 2022 notre dispositif actuel de prévention :

- l'une confiée à l'IGEDD afin d'établir un parangonnage des politiques de prévention existant à l'étranger ou auprès d'autres acteurs soumis à des risques importants en France
- l'autre confiée à un cabinet spécialisé afin d'identifier ce qui peut être amélioré dans la politique de prévention mise en œuvre dans les DIR.

Sur la base des recommandations émises par ces deux missions, le présent plan ministériel de prévention renforcé définit, pour les quatre ans à venir, les actions nouvelles prioritaires devant faire l'objet d'un portage et d'un suivi national en complément des actions déjà menées qui doivent se poursuivre.

Le dramatique accident ayant coûté la vie à un agent de la DIR Atlantique le 22 mai 2023 vient confirmer l'impérieuse nécessité à continuer sans relâche à améliorer la sécurité des agents en mobilisant tous les leviers et tous les acteurs possibles.

C'est tout le sens de ce plan ministériel 2024 – 2027.

Axe 1. La connaissance du risque

Cet axe regroupe toutes les actions permettant de mieux comprendre les déterminants du risque lié aux interventions sous circulation: recensement et analyse des accidents, mesure de l'exposition au risque, comportement des usagers.

Depuis 2014, un observatoire mis en place par la DGITM recense tous les accidents sur zones d'intervention du réseau routier national non concédé et assure la diffusion de la connaissance de cette accidentalité: il constitue ainsi la base de données de l'ensemble des accidents matériels et corporels sur zone d'intervention. Cette approche est complémentaire des suivis effectués dans le cadre de la réglementation « hygiène et sécurité » au travail (procédure « CAUSALIS »), d'une part, et des bordereaux d'accidents renseignés par les forces de l'ordre pour les accidents corporels, d'autre part.

Cette connaissance de l'accidentalité, consolidée sur plusieurs années, permet de disposer aujourd'hui d'un inventaire significatif des accidents et des informations détaillées sur les conditions de leur survenue.

Afin de mieux comprendre les mécanismes à l'œuvre lors de ce type d'accidents, une première étude complémentaire a été réalisée consistant à mener des diagnostics approfondis à partir des procès-verbaux d'accidents dressés par les forces de l'ordre lors d'accidents corporels intervenus sur zones de chantiers ou d'intervention. Afin de disposer d'un échantillon suffisant d'accidents, cette étude a été élargie à l'ensemble du réseau routier national, en lien avec les sociétés concessionnaires d'autoroute.

Une autre étude a été engagée pour tester, au moyen d'un simulateur de conduite, la réaction d'un panel d'usagers à différentes configurations de signalisation répondant à un même besoin.

Action 1.1

Au-delà de l'application des dispositions de l'instruction du 11 octobre 2013 demandant que les accidents répétitifs, graves ou mortels fassent l'objet d'analyses et de plans d'actions et d'un bilan annuel transmis au niveau central, réaliser en DIR systématiquement des analyses d'accident, de sorte que tous les accidents liés à une intervention sous circulation fassent l'objet d'un retour d'expérience. Cet examen, plus simplifié qu'une enquête, et les enseignements qui en découlent seront partagés au niveau de la DIR voire au niveau national, dans le cadre de la politique d'animation de la prévention.

Action 1.2

Expérimenter l'installation sur les véhicules d'intervention de caméras qui filmeraient le trafic routier en amont et au droit du véhicule d'intervention lorsqu'il est stationné. L'exploitation des images ainsi collectées pourrait permettre d'avoir une connaissance plus fine du comportement des usagers notamment dans les quelques secondes précédant un accident ou un presque accident. Les conditions de mise en oeuvre de ces matériels et d'utilisation des prises de vue en différé (études, communication voire verbalisation, etc.) devront être arrêtées avec les autorités compétentes (CNIL, Ministère de l'Intérieur et Ministère de la Justice).

Action 1.3

Elaborer des indicateurs d'activité permettant de mettre en perspective l'évolution de l'accidentalité en regard de celle de l'exposition au risque des agents.

Axe 2. Le comportement des usagers

Cet axe regroupe l'ensemble des actions visant à agir sur le comportement des usagers soit par la sensibilisation et la pédagogie soit par la sanction.

Selon les observations relevées par les gestionnaires routiers, le comportement des usagers est en cause dans la quasi-totalité des accidents recensés. Les actions de communication constituent ainsi un levier important pour faire évoluer le comportement des conducteurs et leur faire prendre conscience qu'une conduite inadaptée met en danger la vie des agents intervenant sur les routes tout comme leur propre sécurité.

Les DIR mettent en oeuvre chaque année depuis 2014 au cours d'une même période des actions ciblées de sensibilisation auprès des usagers, le plus souvent sur des aires de services du réseau. Ces actions s'appuient sur un dispositif national de communication conçu autour d'un slogan fort.

En 2014, la campagne « ne rendons pas son métier mortel » comprenait notamment un spot radio et un film pédagogique « Trop vite. Trop près. Trop tard. » consultable sur internet et encore utilisé aujourd'hui.

En 2018, une nouvelle campagne nationale a été mise au point pour compléter et actualiser celle utilisée depuis 2014 en mettant l'accent sur le défaut d'attention des usagers qui constitue le principal facteur en cause dans la majorité des accidents. Sur la base d'un constat résumé par la chanson de Charles Trenet « Vous qui passez sans me voir », elle appelait chaque usager à se responsabiliser par le slogan « A vous aussi d'écarter le danger ».

Elle s'appuyait notamment sur un nouveau film pédagogique en format 360°, un spot radio et des prospectus traduits en 11 langues, afin de pouvoir toucher les différentes nationalités de conducteurs, notamment professionnels, empruntant le réseau national français.

Sur la base d'une évaluation de ses retombées jugées très satisfaisantes (post tests réalisés par BVA) cette campagne a été reconduite jusqu'en 2022.

En 2022, une seconde campagne complémentaire a été menée afin de faire face spécifiquement à la question de l'augmentation des incivilités vis-à-vis des agents des DIR (Campagne « C'est comme ça que vous me dites merci ? »)

Enfin, en 2023 une nouvelle campagne de prévention des accidents a mis l'accent sur l'importance du respect de la règle dite du « corridor de sécurité » qui impose aux conducteurs de ralentir et de s'écarter au maximum à l'approche d'un chantier ou d'un véhicule en intervention. Elle inclut notamment la diffusion d'un spot sur les grandes radios nationales, un plan média digital spécifiquement pensé pour s'intégrer dans les usages de la route ainsi que des sets de table pédagogiques diffusés dans les restaurants routiers.

Sur le réseau routier national non concédé, les poids-lourds sont impliqués dans 34 % des accidents sur zone d'intervention ou de chantier (cette proportion est encore plus élevée sur les autoroutes concédées) alors qu'ils ne représentent que 13 % du trafic routier.

C'est pourquoi le ministère chargé des transports a signé en octobre 2015 une charte avec les professionnels du transport routier qui, au travers d'un groupe de travail national, a abouti à la réalisation d'une valise pédagogique à mettre à disposition des formateurs afin de sensibiliser les chauffeurs de poids-lourds au cours de leurs formations initiale et continue. Sur cette base, les DIR ont reçu instruction en 2018 de généraliser les actions de sensibilisation et d'appui auprès des formateurs intervenants dans les formations obligatoires auprès des chauffeurs de poids-lourds.

L'évolution alarmante de l'accidentalité observée en 2022 amène à rechercher à compléter ces actions de sensibilisation, notamment par un renforcement du contrôle des règles du code de la route sur les zones de chantier et d'intervention et/ou une augmentation des sanctions.

Pour faire aboutir ces actions, il sera nécessaire de mobiliser pleinement le MIOM, en charge de l'éducation routière et du contrôle de police, ainsi que du Ministère de la Justice. Par ailleurs, elles nécessitent de leur part des évolutions réglementaires et/ou du développement de nouveaux matériels. Néanmoins, compte tenu des gains importants attendus sur la sécurité, ces actions ont été inscrites dans ce plan de prévention ministériel.

- Actions relevant en tout ou partie de la compétence du MIOM et à mener en lien étroit avec ses services

Action 2.1

Solliciter le ministère de l'intérieur pour que les épreuves, du code de la route et les formations associées, intègrent plus de questions relatives aux comportements à adopter au droit d'un chantier ou d'une zone d'intervention et que les assureurs qu'ils informent leurs clients des évolutions intervenues dans le code de la route.

Action 2.2

Fédérer dans le cadre de la politique de communication de la sécurité routière les différents acteurs concernés par le risque des interventions sous circulation (Gestionnaires routiers, services de secours et de sécurité publique, dépanneurs) pour organiser des campagnes de communication communes et répétées (spots communs, relais des campagnes des uns chez les autres...) et mener en priorité une campagne de communication nationale sur la règle dite du « corridor de sécurité », en plus du panneau réglementaire en cours d'expérimentation.

Action 2.3

Solliciter auprès du Ministère de l'Intérieur la possibilité de rendre plus systématique à court terme la présence des radars déplaçables dans les balisages, y compris pour des chantiers de courtes durées, en allégeant si nécessaire les procédures actuelles de mobilisation, et d'étudier leur renouvellement par des matériels fixés sur glissière qui apparaissent plus faciles à installer.

Action 2.4

Solliciter le ministère de l'intérieur afin que les forces de l'ordre réalisent plus de contrôles du respect des règles de sécurité (ex : téléphone au volant, vitesse excessive...), au droit des chantiers ou zones d'interventions, en particulier s'agissant du respect de la règle dite du corridor de sécurité. A minima, demander que les sanctions prévues en cas de non-respect de cette règle soient appliquées lorsqu'un véhicule d'intervention, en position de signaler un évènement, est heurté par un usager.

Action 2.5

Étudier la faisabilité juridique, technique et organisationnelle d'un nouveau dispositif permettant, à terme, de détecter et sanctionner le non-respect du « corridor de sécurité » afin de faire évoluer le comportement des usagers en termes de vitesse et de trajectoire sur les zones d'intervention ou de chantiers (mesure N° 15 du CISR du 17 juillet 2023).

Action 2.6

Solliciter auprès du Ministère de l'Intérieur et du ministère de la justice la possibilité d'augmenter le niveau des sanctions en cas d'infractions sur zones de chantier ou d'intervention (par exemple : immobiliser les PL plutôt que des amendes)

- Actions entrant dans le champ de compétence du MTECT :

Action 2.7

Renforcer la prise en compte des règles de sécurité sur zones de chantier et d'intervention (corridor de sécurité, signalisation temporaire) dans la définition réglementaire des formations obligatoires des chauffeurs de poids-lourds (FIMO, FCO,...)

Action 2.8

Défendre, à la fois dans le processus d'évolution de la réglementation et également dans le contexte de l'élaboration du référentiel européen de cotation EuroNcap relatif aux camions, la prise en compte des conditions d'usage des dispositifs de détection de l'attention des chauffeurs prévus par la réglementation, ainsi que de leurs performances au regard de l'amélioration de la sécurité sur les zones de chantier et d'intervention

Action 2.9

Instaurer une journée nationale du souvenir à la mémoire des agents des DIR décédés dans l'exercice de leurs missions et proposer d'y associer l'ensemble des intervenants de la route (autres gestionnaires, dépanneurs, services de secours ou de sécurité)

Axe 3. La doctrine

On entend ici par doctrine tout ce qui contribue à définir le cadre d'intervention s'imposant aux gestionnaires routiers et singulièrement aux DIR dans l'exercice de leurs missions d'exploitation tant sur la finalité de ces missions et ses limites que sur la manière de les assurer.

Comme tous gestionnaires routiers, les DIR veillent à maintenir lors de chantiers et en cas d'incidents ou d'accidents, la continuité de la signalisation afin d'assurer la sécurité des usagers. Cette exigence, qui constitue le fondement de l'intervention de l'exploitant, est encadrée par un corps de doctrine en partie d'ordre réglementaire.

Les conditions générales d'usage des voies et les dérogations possibles pour les véhicules d'intervention, sont fixées par le code de la route, complété de différents arrêtés relatifs notamment à l'équipement en feux spéciaux des véhicules amenés à intervenir sur le réseau.

La dernière modification importante du code de la route en lien avec la sécurité des agents remonte à 2018 avec l'introduction de la règle dite du « corridor de sécurité » qui impose aux conducteurs de ralentir et de s'écarter au maximum à l'approche d'un véhicule en intervention.

La signalisation temporaire est réglementée en France par l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière - 8ème partie sous la forme d'un arrêté conjoint du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur. Pour faciliter l'application de cette réglementation par les gestionnaires routiers, le réseau scientifique et technique du ministère chargé des transports a édité depuis le début des années 90 des guides techniques rappelant la réglementation, expliquant les principes qui la fondent et recensant plusieurs exemples de séquences de signalisation adaptés aux situations les plus courantes rencontrées par les gestionnaires tant en termes de nature d'intervention que de configuration géométrique. Ces guides techniques ou notes d'information s'adressent à l'ensemble des gestionnaires routiers, DIR, Sociétés concessionnaires d'autoroute ou collectivités et sont élaborés en concertation avec ces différents acteurs.

Au cours des cinq dernières années, l'Instruction interministérielle sur la signalisation routière a été plusieurs fois modifiée, afin de permettre l'utilisation de nouveaux matériels et/ou la mise en place de nouvelles configurations de la pose de signalisation, contribuant ainsi à l'amélioration des conditions d'intervention des agents dans le respect de la sécurité des usagers. Notamment, il a été ouvert la possibilité à l'utilisation mixte de la signalisation traditionnelle et de la signalisation lumineuse, assouplir le recours à la présignalisation des chantiers signalés par FLR, permettre l'utilisation des FLU pour la pose et la dépose d'un biseau en cas de chantier, ou encore autoriser les FLR décalables « en bloc ».

Ces modifications se font le plus souvent sur la base d'expérimentations sollicitées par les gestionnaires et encadrées par des arrêtés conjoints DSR/DMR. Ces expérimentations visent essentiellement à vérifier le gain attendu des nouveaux dispositifs, notamment en terme de sécurité des agents intervenant sur la route, et à évaluer les impacts éventuels sur la sécurité des usagers, notamment de par leur perception et leur compréhension des nouveaux dispositifs. Après cette phase d'expérimentation, c'est sur la base de son évaluation qu'il est décidé des suites à lui donner.

Afin de préparer sur des bases objectives les décisions de l'Etat quant aux suites à donner à ces expérimentations, notamment concernant l'opportunité de faire évoluer ou non la réglementation, la DGITM et la DSR ont confié en 2018 au CEREMA une étude (projet « ASSEZ ») visant à consolider un socle de connaissance sur la sécurité des zones d'intervention et de chantier en étudiant tous les facteurs et en conjuguant différentes approches (benchmark européen, bilan des expérimentations, diagnostic d'accidents approfondis, perception des usagers, ergonomie des situations de travail pour les personnels).

L'évolution alarmante de l'accidentalité observée en 2022 amène à réinterroger à nouveau en profondeur cette doctrine s'agissant en particulier:

- de la définition des missions des gestionnaires et de leurs limites afin de maîtriser l'exposition aux risques des agents ;
- de l'introduction dans le code de la route de nouvelles règles de nature à améliorer le comportement des usagers sur les zones de chantier ou d'intervention.

Pour faire aboutir certaines de ces actions, il sera nécessaire de mobiliser pleinement le MIOM. Par ailleurs, elles nécessitent de leur part des évolutions réglementaires. Néanmoins, compte tenu des

gains importants attendus sur la sécurité, ces actions ont été inscrites dans ce plan de prévention ministériel.

- Actions relevant en tout ou partie de la compétence du MIOM et à mener en lien étroit avec ses services :

Action 3.1

Clarifier le rôle des différents intervenants (gestionnaires routiers, forces de l'ordre, services de secours, dépanneurs notamment) sur évènement, et en premier lieu celui des exploitants. Fixer des limites simples et claires aux interventions des agents sur évènement tant en termes de nature des missions que de durée d'intervention. Définir des principes généraux en termes de circuits d'information et de mobilisation des différents acteurs ainsi qu'en matière de positionnement des différentes équipes en présence sur évènement. Donner instruction aux préfets d'organiser et de faire vivre des protocoles d'intervention sur les réseaux à chaussées séparées de leur département, en veillant à la formation des intervenants.

Action 3.2

Solliciter auprès du ministère de l'intérieur l'introduction dans le code de la route de nouvelles règles de nature à améliorer le comportement des usagers sur les zones de chantier ou d'intervention.

- une règle simple et uniforme d'abaissement systématique de la vitesse maximale autorisée au droit d'une intervention programmée sur route à chaussées séparées (même de courte durée)
- un abaissement d'au moins 20 km/h de la vitesse maximale autorisée dans la mise en oeuvre du corridor de sécurité.
- le principe de priorité alternée (suivant l'exemple Suisse de la règle dite de la « tirette ») aux abords d'une restriction de voie sur chaussées séparées avec la création dans la réglementation d'un panneau correspondant.

Action 3.3

Permettre réglementairement le renforcement de la signalisation des véhicules d'intervention :

- L'équipement des véhicules d'intervention de « feux bleus » qui seraient activés y compris quand le véhicule est stationné sur le site d'une intervention non programmée.
 - L'installation de dispositifs rétro-réfléchissants jaunes et rouges sur les véhicules des exploitants routiers.
- Actions entrant dans le champ de compétence du MTECT :

Action 3.4

Elaborer, par la mise à jour du volume 6 du « manuel du chef de chantier », une méthodologie à l'attention des maîtres d'ouvrage routiers leur permettant d'intégrer comme premier critère dans le choix des modes d'exploitation sous chantier la sécurité des agents comme celle des usagers.

Action 3.5

Etudier l'extension à 100 mètres de la zone tampon minimale à respecter dans la mise en oeuvre des dispositifs de signalisation en amont d'un évènement.

Axe 4. Le management de la prévention des risques

Cet axe entend renforcer l'efficacité du management de la prévention des risques liés aux interventions sous circulation au sein du ministère et des DIR. Il regroupe aussi bien des actions de formalisation des procédures, de formation ou encore d'animation et de communication interne pour maintenir la vigilance de tous, partager les bonnes pratiques et une culture du risque commune.

L'action des DIR est encadrée au niveau national par une instruction ministérielle de 2013 qui fixe des principes essentiels de la politique de sécurité dont certains sont très structurants comme l'obligation de sécuriser tous les accès aux équipements, de repérer toutes les zones d'ombre (zones dans lesquelles la visibilité est insuffisante pour pouvoir utiliser seulement des flèches lumineuses) ou encore l'interdiction de dételer les remorques FLR au moment de leur mise en œuvre sous circulation.

Cette instruction a été mise à jour en 2019 pour compléter ses annexes de quatre nouvelles fiches de bonnes pratiques et en 2022, sur la base d'une analyse des accidents, pour interdire le recours aux chantiers mobiles sauf situations particulières, fixer des consignes essentielles à destination des agents en cas d'interventions sur incidents ou accidents comme prévenir systématiquement le CIGT ou se mettre en sécurité autant que possible dès que la signalisation est en place et enfin préciser les mesures d'accompagnement à mettre en place par les services pour gérer les conséquences psychologiques des accidents.

Cette instruction fait aussi une large part aux objectifs de formation au travers notamment de la mise en œuvre de la formation qualifiante « QUAPODES » que doivent suivre les agents afin de maîtriser les règles de l'art en matière de signalisation temporaire. Un tapis pédagogique avec des modèles réduits a été mis au point et diffusé en 2017 dans toutes les DIR pour faciliter les formations à la réalisation des balisages.

Enfin, un site intranet métier (<http://securite-agents.metier.i2/>) permet de capitaliser les différentes ressources utiles aux services. On y retrouve aussi bien les tableaux de bords d'évolution de l'accidentalité, les différentes instructions, les valises de formation ou les guides techniques, ou encore les restitutions des différentes éditions des « ateliers de la sécurité ».

La prévention est un sujet largement pris en compte et porté, au niveau national et local, sur toute la chaîne hiérarchique. Elle mobilise une pluralité d'acteurs au sein des services mais aussi, plus globalement, elle demande une nécessaire adhésion et un engagement de chacun autour de la politique de prévention des risques professionnels car la sécurité, avant d'être l'affaire de tous, reste avant tout l'affaire de chacun. La direction, la hiérarchie intermédiaire et de proximité, les fonctionnels de prévention et chaque agent participe, à son niveau, à la promotion de la prévention et au développement d'une culture associée, gage de succès en la matière. La direction est nécessairement porteuse de la politique générale du service, de la fixation des plans d'actions et des objectifs associés et leur suivi. Elle n'est pas seule pour faire vivre un dispositif équilibré du management SST. Elle doit s'appuyer sur les fonctionnels de prévention (AP, CP, médecins du travail, membres représentant le personnel...) qui, au-delà de leur rôle de facilitateur, l'assistent notamment dans la détermination des règles et procédures et des formations adaptées. Les agents ont tous conscience du danger existant lors des interventions sous circulation, avec une exigence partagée de pouvoir exercer en sécurité une mission de service public qui leur tient à cœur dans des conditions parfois difficiles. Il importe de

s'assurer que les règles de sécurité diffusent au plus profond des organisations de travail et que la culture de la prévention du risque soit partagée sur toute la chaîne des agents des DIR, jusqu'aux agents de terrain. Dans le déploiement de la politique de prévention auprès des agents d'exploitation, personnels les plus exposés, l'encadrement de proximité est un rouage important du dispositif. De par sa plus grande proximité avec les agents, il est le relais incontournable du management de la SST. L'encadrement de proximité a dans ses attributions le contrôle hiérarchique des questions SST ; ses passages sur le terrain doivent lui permettre, le cas échéant, d'observer les écarts entre le travail prescrit et le travail réel pour en comprendre les raisons avec les équipes concernées. Il peut ainsi ajuster la prescription initiale et capitaliser pour les opérations futures (retex). Cela lui permet de faire remonter pour les valoriser les bonnes pratiques ou les pratiques innovantes ou, au contraire, d'assurer à son niveau les rappels aux règles, avec les ré explications et ajustement nécessaires.

Action 4.1

Etablir un dispositif cadre qui précise la politique de formation renforcée dans la prévention des risques routiers, englobant l'ensemble des enjeux liés aux interventions sous circulation. Ce plan s'appuie entre autre sur le dispositif existant QUAPODES, consacré à la pose et dépose de la signalisation, en l'élargissant à l'ensemble des consignes et principes communs de sécurité à respecter en cas d'intervention (port systématique de vêtements de travail rétro réfléchissants de Classe 3, port de la ceinture de sécurité etc...), en recherchant une accentuation du volet pratique de mise en situation et en élargissant sa cible à l'encadrement. Dans ce cadre, il sera testé un module de réalité virtuelle pour évaluer la plus-value de ce type d'outils dans le processus de formation des agents d'exploitation.

Action 4.2

Consolider et renforcer le système de management collectif de la sécurité des agents au sein des DIR :

- Produire, dans les 6 mois suivant la publication du plan, un document d'engagement de renforcement de la prise en compte du risque routier de chaque direction diffusé et connu de tous, déclinant la politique nationale et les orientations spécifiques adaptées au contexte de chacune des DIR. Ce document établi en concertation avec les représentants des agents contribuera à établir une culture de la prévention commune à tous les niveaux.
- Adopter une culture systématisant la gestion du risque routier, à chaque niveau hiérarchique, avec l'association des agents, à l'évaluation des risques et à l'élaboration des mesures visant à leur maîtrise et comprenant un volet évaluation de l'efficacité de ces mesures.
- Déployer les actions de formation nécessaires et systématiser la mise à disposition des outils (connaissance de l'organisation, doctrines, ressources pédagogiques et d'animation...) permettant à chaque encadrant de maîtriser le système de management de la sécurité et d'agir au quotidien en la matière. Une attention particulière sera portée aux primo-encadrants et aux primo-arrivants en DIR, qui devront faire l'objet d'un accompagnement particulier lors de leur prise de poste.
- Procéder à des audits réguliers, notamment par les ISST, du bon respect par tous des règles de prévention et assurer une revue de direction annuelle des actions effectuées afin d'en permettre l'amélioration progressive et de réviser le cas échéant le document d'engagement.

Action 4.3

Au niveau ministériel, engager des échanges approfondis sur le fonctionnement et les démarches mises en place pour améliorer l'intelligence collective de la sécurité en intervention par d'autres acteurs (ex : GRDF, SNCF) afin de dégager les évolutions organisationnelles et les démarches

opérationnelles qui pourraient être transposées dans le contexte spécifique des DIR et de leurs activités.

Action 4.4

Elaborer un plan de communication interne au ministère et à l'attention de tous les agents des DIR, traitant spécifiquement de la question de la sécurité des interventions, incluant les conditions d'information de l'ensemble des agents sur l'évolution de l'accidentalité ou en cas d'accident grave ou mortel. Notamment, la diffusion régulière d'une feuille d'information spécifique dédiée à la prévention des risques sera étudiée. Un « comité éditorial », auquel seront associés des représentants opérationnels en DIR, sera constitué pour la préparation de ce plan et associé en amont de chaque action de communication menée. Une attention particulière sera portée aux canaux d'information, pour tenir compte du fait que les agents de terrain n'ont pas accès facilement aux informations relayées par messagerie ou l'intranet.

Axe 5. L'aménagement du réseau pour rendre son exploitation plus sûre

En tant que gestionnaire de réseau, les DIR peuvent agir sur leurs procédures d'exploitation mais aussi aménager le réseau lui-même pour le rendre plus sûr à exploiter.

En particulier, suite au décès accidentel d'un agent de DIR intervenu en 2012 au cours d'une intervention de maintenance sur des équipements en bord de routes, plusieurs DIR ont entrepris des travaux pour sécuriser les accès aux différents équipements susceptibles de nécessiter des interventions régulières des agents dont en particulier les équipements dynamiques d'exploitation.

D'autres aménagements sont réalisés qui concourent à cet objectif : séquences fixes de signalisation temporaire activables, ITPC (interruption de terre-plein central) à ouverture rapide, barrières sur les bretelles d'entrée sur autoroutes pour faciliter leurs fermetures, matérialisation des zones dans lesquelles la visibilité est insuffisante pour pouvoir utiliser seulement des flèches lumineuses de rabattement pour signaler les interventions.

La DMR a constitué depuis 2015 une enveloppe spécifique au sein du budget des aménagements de sécurité : sa consommation a presque quadruplé en 6 ans et plus de 7 millions d'euros ont été investis pour cela en 2021 par les DIR.

Action 5.1

Capitaliser les bonnes pratiques en matière d'aménagements pour la sécurité des agents afin de renforcer l'utilisation du budget national par les DIR en particulier l'installation de séquences fixes de signalisation temporaire activables sur routes à chaussées séparées.

Action 5.2

Etendre le périmètre du budget national des aménagements de sécurité afin de prendre en compte certains besoins ponctuels en matière d'équipements dynamiques ou d'aménagements répondant à des enjeux locaux forts d'amélioration de la sécurité des agents ne pouvant pas être pris en charge par ailleurs.

Action 5.3

S'assurer auprès des DREAL de la prise en compte systématique des enjeux de sécurité des agents lors de la conception des projets neufs.

Axe 6. L'innovation technique

Sous la coordination d'une commission nationale, les DIR expérimentent depuis plusieurs années de nouveaux matériels en se concentrant pour l'instant sur les objectifs prioritaires suivants:

- Automatiser partiellement le processus de pose et de dépose des cônes de balisage,

La finalité visée est de soulager la manipulation physique des cônes afin de réduire les troubles musculo-squelettiques (TMS) d'une part, et d'améliorer la sécurité des agents en les éloignant le plus possible de la circulation, d'autre part.

Lancée en 2017, cette innovation a abouti à la fabrication et au déploiement d'environ 150 dispositifs installés sur fourgons en 2022. Le suivi de l'utilisation est en cours.

- Alerter les usagers qui ne se rabattraient pas suffisamment tôt en amont des zones de chantier ou d'intervention;

Soit au moyen de dispositifs de détection embarqués sur les véhicules d'intervention : Après des premiers essais peu concluants, une seconde phase d'expérimentation se déroule actuellement pour tester deux nouveaux dispositifs combinant des alertes pour les usagers et les agents. Elle vise à évaluer le bon niveau d'alerte lumineuse ou sonore en mesurant ses effets sur le comportement des usagers (vitesse et trajectoire) pour différents cas d'usage, la capacité du système à déclencher une alerte pour les agents qui soit fiable, perceptible et exploitable pour leur mise en sécurité et l'ergonomie et la fiabilité technique des dispositifs.

Soit au moyen avec des bandes sonores transversales positionnées en amont des chantiers signalés par flèches lumineuses de rabattement : Lancée en 2016, la démarche d'expérimentation a abouti à l'arrêté de 2020 réglementant le dispositif puis à la notification en mars 2021 d'un marché national pour permettre à toutes les DIR de tester les dispositifs d'alerte sonore temporaire (DAST) avant une généralisation en cas de test concluant.

- Faire ralentir les usagers au droit des chantiers signalés au moyen de signalisation lumineuse ;

Une expérimentation menée par la DIR Ouest porte sur l'intégration d'un signal variable de prescription de vitesse (XB14) sur les flèches lumineuses de rabattement. L'expérimentation conduit à s'interroger sur l'opportunité d'introduire, directement dans le code de la route, des règles de limitation de vitesse associées à la réduction du nombre de voie, ce qui n'est pas le cas actuellement.

- Augmenter la fusibilité des dispositifs de signalisation :

Plusieurs expérimentations sont menées sur des dispositifs de signalisation lumineuse décalables : des flèches lumineuses de rabattement (FLR) décalables sont testées à la DIR CE ; des flèches lumineuses d'urgence (FLU) à décalage partiel (70 cm) ont été testées par les DIR Est, Med et MC mais abandonnées.

Action 6.1

Formaliser le processus de mise en place d'expérimentation, notamment les différentes étapes à suivre, les intervenants, les délais indicatifs, ainsi que les modalités de décision des suites à donner.

Action 6.2

Expérimenter des dispositifs de détection et d'alerte intégrés aux FLU/FLR, pour observer le comportement des usagers, détecter les trajectoires à risque et alerter si besoin les agents et les usagers

Action 6.3

Expérimenter en complément de ce qui est fait avec les bandes rugueuses, des amortisseurs de choc sur les véhicules de signalisation des chantiers qui ne font pas l'objet d'un balisage lourd

Action 6.4

Etudier avec les autorités compétentes l'équipement des agents avec des « caméra piéton ».

Actions 6.5

Améliorer l'information mise à disposition des usagers dans leur habitacle de façon à les alerter en temps réel à l'approche d'un chantier ou d'une intervention :

- A court terme, en étudiant et en créant les conditions pour que les outils les plus utilisés par les usagers au volant (Waze, Google Maps, Coyote...), relaient efficacement, au bénéfice de la sécurité des agents, les informations d'ores et déjà mises à disposition en temps réel par les DIR.
- A moyen terme, en rendant les véhicules d'exploitation capables de signaler automatiquement leur position et en promouvant les outils destinés à transmettre cette information aux usagers.

Suivi et communication

Un suivi de ce plan sera présenté annuellement à la FS-M issue du CSA-M avec une présentation de l'état d'avancement de chacune des actions. Pour certaines actions, un GT avec des représentants de la FS-M sera organisé afin de recueillir leurs propositions et leurs observations sur les mesures envisagées.

Ce plan fera l'objet d'une communication large, afin notamment que tous les agents en DIR, sur l'ensemble de la chaîne hiérarchique, en aient connaissance. L'encadrement des DIR sera notamment mobilisé pour en assurer le relais. Ce plan sera par ailleurs publié sur l'intranet ministériel.