MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
MER

Liberté
Égalité
Fraternité

Plan ministériel de prévention renforcé

DES RISQUES LIÉS AUX INTERVENTIONS SOUS CIRCULATION DES AGENTS DES DIR

2023-2027

SOMMAIRE

PRÉAMBULE 3
Axe 1. La connaissance du risque 4
Axe 2. Le comportement des usagers 6
Axe 3. La doctrine 9
Axe 4. La gestion et le pilotage de la prévention des risques au sein des DIR. 12
Axe 5. L'aménagement du réseau pour rendre son exploitation plus sûre 16
Axe 6. L'innovation technique 17
Axe 7. L'accompagnement des agents et de leur famille 19
SUIVI ET COMMUNICATION 21

PRÉAMBULE

Les 11 Directions Interdépartementales des Routes (DIR) gèrent au quotidien le réseau routier national non concédé en territoire métropolitain.
Depuis 2014, le ministère déplore, dans les DIR, 120 accidents (corporels ou matériels) chaque année soit en moyenne 16 blessés par an. 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 réseau routier national) et par une augmentation de la gravité de ces accidents.

Une attention forte et des efforts significatifs ont été faits par le ministère pour agir sur la prévention de ces risques au travers d'une démarche structurée, volontariste et constamment enrichie dans le cadre de groupes de travail co-pilotés par la DGITM/DMR et le SG/DRH, sur différents volets et notamment les procédures applicables ou le matériel spécifique renforçant la sécurité. Localement, les DIR déclinent et mettent en œuvre la politique de prévention nationale et les complètent par des actions de prévention en propre ou déployées avec les acteurs locaux de la prévention pour ce qui concerne par exemple la formation, des actions de sensibilisation ou des campagnes de communication.

Toutefois, à la suite du décès de deux collègues de la DIR Centre Est en mars 2022, le ministère a engagé à la demande de Barbara POMPILI, ministre de la transition écologique, en complément des actions engagées, une évaluation des dispositifs de prévention pour identifier les pistes de travail permettant d'empêcher de tels drames de se reproduire. Il a ainsi été lancé deux missions d'évaluation :

- l'une confiée à l'IGEDD afin d'établir un parangonnage avec les politiques de prévention à l'étranger ou d'autres acteurs soumis en France à des risques comparables ,
- l'autre confiée à un cabinet spécialisé afin d'identifier les axes d'amélioration de 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, des actions nouvelles prioritaires. Elles feront l'objet d'un portage et d'un suivi national et interviendront en complément des actions en cours qui se poursuivront.

Le dramatique accident ayant coûté la vie à un agent de la DIR Atlantique le 22 mai 2023 vient confirmer l'impérieuse nécessité de 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 2023 –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 portant sur l'hygiène et la 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 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

Réaliser en DIR systématiquement des analyses d'accident, de sorte que tous les accidents, aussi bien matériels que corporels, liés à une intervention sous circulation fassent l'objet d'un retour d'expérience, et les partager au sein de la DIR et entre les DIR.

Cet examen, suivant un cadre type commun élaboré au niveau ministériel, plus simplifié qu'une enquête, et les enseignements qui en découlent seront partagés au niveau de la DIR et au niveau national, dans le cadre de la politique d'animation de la prévention. Cette action vient en complément de l'application des dispositions de l'instruction du 11 octobre 2013 demandant que les accidents de travail ou de service répétitifs, graves ou mortels fassent l'objet d'enquêtes, de plans d'actions et d'un bilan annuel transmis au niveau central ; en outre, elle permet d'analyser les facteurs liés à l'application des différentes consignes de sécurité de cette instruction de 2013. Les DUERP devront également être mis à jour régulièrement, pour tenir compte des

enseignements issus de ces analyses ; un suivi des DUERP sera organisé au niveau ministériel par une enquête annuelle auprès des DIR.

Action 1.2

Expérimenter l'installation sur les véhicules d'intervention de caméras filmant le trafic routier en amont et au droit du véhicule d'intervention lorsqu'il est à l'arrêt.

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 presqu'accident. Les conditions de mise en œuvre de ces matériels et d'utilisation des prises de vue en différé (études, communication voire verbalisation, etc.) seront arrêtées avec les autorités compétentes (CNIL, ministère de l'Intérieur et ministère de la Justice).

Action 1.3

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

Cette action comprendra une grille d'indicateurs avec leur définition, le processus de collecte des informations permettant de les alimenter en l'état des outils existants et le cas échéant une proposition d'outils à déployer dans les DIR.

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 œuvre 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.

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

En 2018, une nouvelle campagne nationale complète celle de 2014. Inspirée d'une chanson de Charles Trenet « Vous qui passez sans me voir », elle appelle chaque usager à se responsabiliser avec le slogan « A vous aussi d'écarter le danger ».

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

Cette campagne a été reconduite jusqu'en 2022.

En 2022, une campagne complémentaire a été lancée ciblant plus spécifiquement les incivilités à l'égard des agents des DIR (« C'est comme ça que vous me dites merci ? »)

Enfin, en 2023 la campagne de prévention des accidents met 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 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 alors qu'ils ne représentent que 13 % du trafic routier. Cette proportion d'accidents est encore plus élevée sur les autoroutes concédées.

C'est pourquoi le ministère chargé des transports a signé en octobre 2015 une charte avec les professionnels du transport routier qui, avec l'appui d'un groupe de travail national, a abouti à la réalisation d'une valise pédagogique de sensibilisation des chauffeurs de poids-lourds à destination des intervenants dans les formations initiales et continues. Les DIR ont reçu instruction en 2018 de généraliser ces actions de sensibilisation auprès des intervenants.

L'évolution alarmante de l'accidentalité observée en 2022 doit conduire à compléter ces actions. Cela passe notamment par un renforcement du contrôle des règles du code de la route sur les zones de chantier et d'intervention ainsi qu'une augmentation des sanctions.

Ces actions relèvent du ministère de l'intérieur en charge de l'éducation routière et du contrôle de police, ainsi que du ministère de la justice.

Actions relevant en tout ou partie de la compétence du ministère de l'intérieur

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 pour que les assureurs informent leurs clients des évolutions intervenues dans le code de la route.

Action 2.2

Organiser, dans le cadre de la communication de la sécurité routière, des campagnes communes avec tous les acteurs concernés par le risque des interventions sous circulation (gestionnaires routiers, services de secours et de sécurité publique, dépanneurs) et **mener en priorité une campagne de communication nationale sur la règle du « corridor de sécurité »**, en plus du panneau règlementaire en cours d'expérimentation.

Action 2.3

Solliciter auprès du ministère de l'intérieur l'installation, plus systématique et plus rapide, à court terme de radars déplaçables dans les balisages, y compris pour des chantiers de courtes durées, en allégeant le cas échéant les procédures actuelles de mobilisation de ces radars, et **l'étude de matériels fixés sur glissière plus faciles à installer.**

Action 2.4

Solliciter le ministère de l'intérieur, et localement les préfets, afin que les forces de l'ordre réalisent plus de contrôles du respect des règles de sécurité (ex : téléphone au volant, vitesse excessive, respect du corridor de sécurité…), au droit des chantiers ou zones d'interventions

Demander en cas de non-respect de la règle du corridor de sécurité que les sanctions prévues 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 Comité Interministériel de la Sécurité Routière du 17 juillet 2023).

Action 2.6

Solliciter auprès du ministère de l'intérieur et du ministère de la justice un rehaussement du niveau des sanctions en cas d'infractions sur zones de chantier ou d'intervention.

- ***Actions entrant dans le champ de compétence du ministère de la transition écologique et de la cohésion des territoires :***

Action 2.7

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

Action 2.8

Porter au niveau européen, dans le processus d'évolution de la réglementation et lors de l'élaboration du référentiel de cotation EuroNcap relatif aux camions, la prise en compte des conditions d'usage des dispositifs de détection de l'attention des chauffeurs pour améliorer la sécurité sur les zones de chantier et d'intervention.

Axe 3. La doctrine

On entend par doctrine tout ce qui relève de la définition du cadre d'intervention s'imposant aux gestionnaires routiers dans l'exercice de leurs missions d'exploitation.

Les DIR mettent en place, lors de chantiers et en cas d'incidents ou d'accidents, la signalisation adaptée 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 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, complétées par des arrêtés relatifs notamment à l'équipement en feux spéciaux de ces véhicules.

La dernière modification importante du code de la route portant sur la sécurité des agents remonte à 2018 avec l'introduction de la règle 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 fixée par arrêté du 24 novembre 1967. Pour en faciliter l'application, le ministère met à disposition régulièrement des guides techniques rappelant les règles de l'art en la matière. Ces guides techniques 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 modifiée pour y introduire l'utilisation de nouveaux matériels et/ou de nouvelles configurations pour la pose de signalisation. Elle a rendu possible l'utilisation mixte de la signalisation traditionnelle et de la signalisation lumineuse ; elle assouplit le recours à la présignalisation des chantiers signalés par flèche lumineuse de rabattement (FLR) ; elle permet l'utilisation des flèches lumineuses d'urgence (FLU) pour la pose et la dépose d'un biseau en cas de chantier, ou encore elle autorise les FLR décalables « en bloc ».

Ces modifications se font le plus souvent à la suite d'expérimentations sollicitées par les gestionnaires routiers et encadrées par des arrêtés conjoints du ministre chargé des transports et du ministre de l'intérieur. Ces expérimentations vérifient le gain attendu des dispositifs ainsi testés pour la sécurité des agents intervenant sur la route et celle des usagers.

Par ailleurs, la DGITM et la DSR ont confié en 2018 au CEREMA une étude (projet « ASSEZ »). Celle-ci vise à consolider un socle de connaissances 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.

Certaines de ces actions, relèvent de la compétence du ministère de l'intérieur.

- ***Actions relevant en tout ou partie de la compétence du ministère de l'intérieur :***

Action 3.1

Clarifier le rôle des différents intervenants sur évènement notamment, les forces de l'ordre, les services de secours, les dépanneurs et les exploitants routiers et les formaliser, sous l'autorité des Préfets, dans des protocoles d'intervention sur les réseaux à chaussées séparées de leur département, en veillant à la formation des intervenants.

Cette clarification permettra de fixer des limites simples et claires aux interventions des agents sur évènement concernant la nature des missions et la durée d'intervention, de définir des principes généraux d'information, de mobilisation des différents acteurs et de positionnement des équipes.

Action 3.2

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

- Abaissement systématique de la vitesse maximale autorisée au droit d'une intervention programmée sur route à chaussées séparées (même de courte durée) selon une règle simple et uniforme ;
- Abaissement d'au moins 20 km/h de la vitesse maximale autorisée dans la mise en œuvre du corridor de sécurité.
- Adoption du 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

Modifier les textes pour renforcer la signalisation des véhicules d'intervention en autorisant :

- l'utilisation par les véhicules d'intervention de feux bleus y compris quand ils sont stationnés 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

Mettre à jour le volume 6 du Manuel du chef de chantier, pour y ajouter une méthodologie à l'attention des maîtres d'ouvrage routiers intégrant la sécurité des agents et des usagers comme critère prioritaire dans le choix des modes d'exploitation sous chantier, qui intégrera notamment les sujets d'information des usagers.

Action 3.5

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

Action 3.6

Pérenniser le relevé des zones d'ombre en dressant un état des lieux de l'intervention du CEREMA pour assurer la maintenance et les campagnes de relevés par l'outil VISULINE et mettre en œuvre le cas échéant des solutions alternatives en capitalisant les expériences menées par les DIR.

Axe 4. La gestion et le pilotage de la prévention des risques au sein des DIR

Cet axe regroupe 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 les principes de la politique de sécurité, comme l'obligation de sécuriser tous les accès aux équipements, de repérer les zones d'ombre 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, il y a été ajouté les règles suivantes : interdiction du recours aux chantiers mobiles sauf situations particulières, rappel des consignes essentielles en cas d'interventions sur incidents ou accidents, comme l'information systématique du CIGT (centre information et de gestion du trafic). Il est rappelé aux agents de se mettre en sécurité dès que la signalisation est en place et précisé les mesures d'accompagnement à prendre 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 ressources utiles aux services. Il comprend les tableaux de bords d'évolution de l'accidentalité, les différentes instructions, les valises de formation ou les guides techniques, et 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. Dans chaque DIR, la direction, la hiérarchie intermédiaire et de proximité, les fonctionnels de prévention et chaque agent participent, à son niveau, à la promotion de la prévention. 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, de l'encadrement 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 intermédiaire et de proximité est un rouage important du dispositif. De par sa plus grande proximité avec les agents, il est le relais incontournable de la gestion et du pilotage de la prévention des risques. Il a dans ses attributions le contrôle hiérarchique des questions relatives à la santé, la sécurité au travail ; 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 réexplications et ajustement nécessaires.

Action 4.1

Réaliser un état des lieux puis établir au niveau ministériel un dispositif cadre qui définit la politique de formation renforcée sur la prévention des risques routiers (objectifs de la formation obligatoire et continue, cible, contenu, support pédagogique, fréquence de recyclage…), englobant l'ensemble des enjeux liés aux interventions sous circulation, pour tous les agents concernés (y compris l'encadrement, chefs d'équipe, notamment formation post concours, et chefs de centre d'exploitation et d'intervention).

Il s'appuiera 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…). Le volet pratique de la mise en situation sera privilégié. Les modalités de mise en œuvre de la formation QUAPODES seront ainsi précisées et formalisées, pour s'assurer de la diffusion des règles de l'art tout au long de la carrière et de toucher tous les agents, en tenant compte de leur niveau de connaissance (des nouveaux recrutements, y compris vacataires, aux agents les plus anciens et expérimentés).

En complément, 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.

Un suivi de la mise en œuvre de ces formations (nombre de sessions, nombre d'agents formés, taux d'agents formés…) concourant à la prévention de risques routiers sera effectué au niveau ministériel, en lien avec le CMVRH et les DIR.

Action 4.2

Consolider et renforcer la mise en œuvre de la gestion et du pilotage de la prévention des risques au sein des DIR :

- **Produire, dans les 6 mois suivant la publication du plan, un document d'engagement au niveau de chaque DIR visant au renforcement de la prise en compte du risque routier, diffusé et connu de tous,** déclinant le présent plan et les orientations spécifiques adaptées au contexte de chacune des DIR, à partir d'une mise à jour, le cas échéant du DUERP. Ce document établi en concertation avec les représentants des agents contribuera à conforter une politique de prévention commune à tous les niveaux.

- **Promouvoir la gestion du risque routier, à chaque niveau hiérarchique, en déployant des actions de maintien de la vigilance, de partage des retours d'expérience suite aux analyses d'accidents, de rappel régulier des consignes, définies notamment dans les instructions ministérielles, et de vérification de leur bonne application** (préparation des interventions, vérification du matériel, mise en sécurité derrière les glissières de sécurité…). En appui à cette démarche, il sera mis à disposition les outils (connaissance de l'organisation, doctrines, ressources pédagogiques et d'animation…) permettant à chaque encadrant de maitriser l'ensemble des dispositifs existant et d'agir au quotidien, notamment pour animer les quarts d'heure de la sécurité.

- Mettre en place une Commission Locale de Formation (CLF) dans chaque DIR, élaborer un programme de formation, le déployer, avec l'appui le cas échéant d'un CVRH, en déclinaison de la politique ministérielle de formation et en suivre sa mise en oeuvre. Une attention particulière sera portée aux primo-encadrants et aux primo-arrivants en DIR, ainsi qu'aux vacataires, qui devront faire l'objet d'un accompagnement particulier lors de leur prise de poste.

- **Procéder à des audits/inspections réguliers, notamment par les ISST, du bon respect par tous des règles de prévention et assurer une revue de direction annuelle des actions effectuées au sein de chaque DIR** afin d'en permettre l'amélioration progressive et de réviser le cas échéant le document d'engagement. Ces audits/inspections veilleront en particulier à vérifier que les DUERP sont actualisés régulièrement, notamment suite aux analyses d'accidents, et que les actions qui y sont prévues sont bien mises en œuvre.

Action 4.3

Au niveau ministériel, engager des échanges approfondis avec d'autres acteurs (GRDF, SNCF, VNF…) et les secteurs du pôle ministériel (DGAC…) sur le fonctionnement et les démarches mises en place pour améliorer la sécurité en intervention afin de dégager les évolutions organisationnelles et les démarches opérationnelles qui pourraient être transposées dans le contexte spécifique des DIR et de leurs activités.

Ces échanges ministériels pourront être complétés par des échanges de pratiques entre agents opérationnels de terrain.

Action 4.4

Elaborer un plan de communication interne :

- **appelant à la vigilance de tous les agents du ministère sur la route traitant spécifiquement de la question de la sécurité des interventions et de la prévention des risques des métiers des agents des DIR,**
- **à l'attention de tous les agents des DIR**, notamment au travers de la diffusion régulière d'une feuille d'information dédiée à la prévention des risques.

Ce plan regroupera l'ensemble des actions envisagées, en précisant l'objectif, la cible, les supports de communication envisagés, le calendrier.

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.

Action 4.5

Intégrer dans le plan de prévention des risques professionnels 2023-2027 une mise à jour des plans de prévention des risques routiers de tous les agents du ministère en y intégrant une sensibilisation aux consignes de sécurité à respecter aux abords d'une zone d'interventions ou chantier, pour protéger les agents intervenant sur circulation.

En complément, à l'occasion de la semaine nationale de la sécurité au travail, les bonnes conduites à adopter pour prévenir les risques liés aux métiers d'agent d'exploitation seront promues.

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.

A la suite du décès accidentel d'un agent d'exploitation intervenu en 2012 au cours d'une intervention de maintenance, les DIR ont entrepris des travaux pour sécuriser les accès aux équipements les plus sensibles, dont les équipements dynamiques d'exploitation.

Les aménagements suivants concourent également à cet objectif : séquences fixes de signalisation temporaire activables, 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.

Le ministère chargé des transports a sanctuarisé depuis 2015 une enveloppe spécifique pour ces aménagements de sécurité : celle-ci 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 en organisant le partage d'expérience entre DIR (par exemple installation de séquences fixes de signalisation temporaire activables sur routes à chaussées séparées).

Action 5.2

Renforcer le déploiement d'aménagements contribuant à la sécurité des agents, par exemple concernant des équipements dynamiques, venant en complément des programmes d'amélioration d'itinéraires (PAI).

Action 5.3

Prendre en compte systématiquement les enjeux de sécurité des agents lors de la conception de projets d'infrastructure neufs, avec des échanges continus entre les concepteurs et le gestionnaire.

Fixer un cadre commun permettant de spécifier les éléments techniques à prendre en compte par le maître d'ouvrage pour assurer la sécurité des agents, et définissant les modalités de contrôle de leur prise en compte dans les projets.

Axe 6. L'innovation technique

Sous la coordination d'une commission nationale, les DIR expérimentent depuis plusieurs années de nouveaux matériels au profit des objectifs prioritaires suivants :

- Automatiser partiellement le processus de pose et de dépose des cônes de balisage : afin de soulager la manipulation physique des cônes et de réduire les troubles musculo-squelettiques d'une part ; 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 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 une période d'essai, une seconde phase d'expérimentation se déroule 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 fiable pour les agents et son ergonomie.

Soit au moyen de 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 volontaires d'utiliser ces dispositifs d'alerte sonore temporaire (DAST).

- 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. Elle est associée, à l'étude de l'introduction dans le code de la route, de 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'expérimentations, notamment les différentes étapes à suivre, les intervenants, les modalités d'accompagnement, les délais prévisionnels, l'évaluation ainsi que les modalités sur les suites données.

Réaliser et partager un tableau de suivi des expérimentations et des suites données à celles-ci.

Action 6.2

Expérimenter de nouveaux dispositifs de détection et d'alerte intégrés aux FLU/FLR, pour observer le comportement des usagers, identifier les trajectoires à risque et alerter 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 (CNIL, ministère de l'intérieur) l'équipement des agents avec des caméras piéton, et notamment les conditions d'exploitation des images en cas d'enquête consécutive à une agression ou un accident.

Actions 6.5

Améliorer l'information 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 créant les conditions pour que les outils les plus utilisés (Waze, Google Maps, Coyote…) relaient, 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.

Axe 7. L'accompagnement des agents et de leur famille

Dans le cadre de leurs interventions sous circulation, les agents peuvent être victimes ou témoins d'un accident d'une particulière gravité et très traumatisant. Ils peuvent aussi être confrontés à des situations très graves qui auraient pu conduire à un accident. L'instruction complémentaire du 3 février 2023 précise les modalités de prise en charge des agents concernés et des équipes, par des actions de soutien psychologique, en lien avec les acteurs médico-sociaux, ou portant sur les aspects administratifs concernant la mise en œuvre des déclarations d'accident et la protection fonctionnelle.

En cas de décès, le collectif de travail est encore plus douloureusement affecté et les familles de l'agent concerné peuvent avoir besoin d'appui. Un soutien particulier doit ainsi leur être apporté, avec un suivi attentif de leur situation s'inscrivant dans la durée, au-delà des actions d'ores et déjà proposées par le service social ministériel.

Action 7.1

Désigner un référent au sein de chaque DIR qui sera l'interlocuteur unique de la famille, pour organiser les actions permettant la prise en charge administrative et financière dans les meilleurs délais et pour coordonner les différents intervenants, afin d'accompagner les victimes gravement accidentées et les familles d'agents décédés qui peuvent être démunies face aux procédures administratives. Le rôle et les attributions de ce référent local seront définis dans une lettre de mission arrêtée au niveau national.

Désigner un référent national qui accompagne les référents locaux constitués en réseaux et les appuie dans leurs démarches d'accompagnement des victimes gravement accidentées et des familles d'agents décédés, mais aussi du collectif de travail.

Réaliser des fiches pratiques RH et un recueil des différentes procédures à suivre en cas de décès, afin d'assister les services RH de proximité et les référents.

Action 7.2

Porter systématiquement la nomination à titre posthume à l'ordre national du mérite en cas de décès d'un agent en intervention.

Porter une demande d'extension de la qualité de pupille de la République pour les enfants de l'agent décédé en service.

Porter la demande de bonification du service actif des personnels d'exploitation

Porter la demande de promotion à titre posthume en cas de décès d'un agent en intervention.

Action 7.3

Mettre en œuvre les dispositions prévisionnelles du plan interministériel de protection des agents publics du 18 septembre 2023, qui permettront notamment :

- **à l'administration de porter plainte en lieu et place de l'agent ;**
- **d'élargir la protection fonctionnelle aux ayants droits de l'agent public, à titre conservatoire ;**

Ce plan prévoit par ailleurs le traitement systématique de toute plainte déposée par un agent public par le Parquet.

SUIVI ET COMMUNICATION

Un tableau est joint au présent plan, détaillant action par action, le calendrier prévisionnel et les principaux livrables attendus. Ces actions sont pilotées au niveau national par la DGITM/DMR et/ou le SG/DRH, qui peuvent en confier, sous leur contrôle, la mise en œuvre à d'autres services (DIR ou CVRH par exemple).

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.

Ce plan fera l'objet d'une communication large, afin notamment que tous les agents en DIR, sur l'ensemble de la chaine hiérarchique, en aient connaissance. L'encadrement des DIR sera notamment mobilisé pour en assurer le relais et l'action 4.2 prévoit la déclinaison de ce plan par chaque directeur en DIR. Ce plan sera par ailleurs publié sur l'intranet ministériel.

MINISTÈRES
TRANSITION ÉCOLOGIQUE
COHÉSION DES TERRITOIRES
TRANSITION ÉNERGÉTIQUE
MER

Liberté
Égalité
Fraternité