

# NOTRE MOT À DIRE



LE JOURNAL DE LA FEDERATION

**FEETS**

*Équipement Environnement Transports Services*

## SÉCURITÉ DES PROFESSIONNELLS DE LA ROUTE

Supplément  
ROUTES



### Sommaire

- |   |   |
|---|---|
| P.2 Présentation du réseau routier  | P.5 Présentation des DIR et des CTT               |
| P.2 Sécurité dans les autoroutes  | P.5 La sécurité des agents côté « Public »        |
| P.4 De l'importance du CSE en matière de santé, sécurité et conditions de travail | P.10 Plate-forme de revendications Autoroutes/DIR |





## 1. PRÉSENTATION DU RÉSEAU ROUTIER

**L**e territoire français est parcouru par un ensemble cohérent de routes et d'autoroutes, concédées ou non, qui présentent « un intérêt national ou européen » (article L121-1 du Code de la voirie routière).

Cet ensemble de routes et d'autoroutes constitue le réseau routier national (RRN). Il est géré :

- par les Directions Interdépartementales des Routes (DIR), services déconcentrés de l'État, lorsqu'il est non concédé
- par les Sociétés Concessionnaires d'Autoroute (SCA) lorsqu'il est concédé.

## 2. SÉCURITÉ DANS LES AUTOROUTES

**L**a Sécurité des personnels de la branche des sociétés d'autoroutes concédées et d'ouvrages d'art à péage reste un sujet majeur pour les organisations syndicales de la Branche et également pour les sociétés d'autoroutes.

L'activité conventionnelle est riche sur ce sujet et se traduit concrètement par deux accords. Un premier accord au début des années 2010 a jeté les bases de ce travail, un second accord fin 2023 a précisé et enrichi l'ensemble des mesures contribuant à une meilleure prise en compte de ce fléau.

Pour être précis, ces accords conventionnels traitent de l'ensemble des sujets liés à la sécurité des personnels et pas seulement la sécurité des personnels sur le tracé. Pour autant, nous traiterons ici du volet routier de l'accord.

Le premier accord a mis en place une commission de suivi annuel dont le but est de faire un état des lieux de l'accidentologie sur le réseau et des mesures prises dans les entreprises pour prévenir et lutter contre. Un baromètre mensuel a également été mis en place et publié. Il est intéressant de constater qu'au fil des années, cette commission a pris de la consistance pour devenir un outil incontournable.

L'accord de 2023 enrichit ce dispositif en créant des réunions intermédiaires regroupant les préventeurs des sociétés et des représentants experts des organisations syndicales. Ces groupes de travail se veulent concrets et générateurs de dispositions opérationnelles pour améliorer la sécurité des personnels.

Au-delà de ce dispositif pour lequel FO est très présent et très actif autant sur la constitution de ces accords que sur la participation à cette vie conventionnelle, force est de constater que cela reste largement insuffisant !

Les fourgons des personnels sous circulation font l'objet de heurts violents quasi-quotidiens, quel que soit le réseau et les personnels sont impactés dans leurs chairs. Ces dernières années, trop d'accidents connaissent une fin tragique ; aucun salarié ne doit risquer sa vie en allant travailler !

Il y a un facteur troublant et omniprésent dans cette accidentologie : le manque de vigilance des usagers qui empruntent le réseau ! La vitesse, l'utilisation de distracteurs de conduite,

 **réseau non concédé**  
 **réseau concédé**

le non-respect des règles sont bien des facteurs traduisant le fait que le conducteur est moins vigilant !

La réponse des sociétés d'autoroutes est en partie technique : Mise en place de procédures de balisage, de procédures d'intervention censées éloigner au maximum le personnel sous circulation du flot de véhicules, équipements adaptés pour faire en sorte que le personnel soit averti d'un danger imminent et puisse se mettre en sécurité, vidéo surveillance pour analyser le tracé...

Toutes ces mesures vont dans le bon sens dès lors qu'elles ne sont pas utilisées comme un moyen de « flicage » du salarié donc détournées de leur objectif premier, la protection du salarié ! L'accord de 2023 cadre davantage l'usage, notamment de la vidéo surveillance. C'est indispensable afin que les personnels sous circulation puissent s'approprier ces mesures.

Reste maintenant à appliquer d'autres mesures simples revendiquées par les organisations syndicales et par FO en particulier : des patrouilles à deux personnels, une formation renforcée, une prise en compte de la santé des personnels, des possibilités de reconversion et/ou de cessation anticipée pour les personnels en fin de carrière, ...

Enfin, il reste un sujet plus vaste et plus général concernant l'attitude des conducteurs au volant. Il n'est pas admissible de constater que trop d'accidents ont pour cause principale, l'action dangereuse du conducteur !

C'est tout l'objet de cette publication que de montrer qu'il est essentiel que tous les acteurs, DIR, ASFA, Sécurité Routière, Intervenants extérieurs et organisations syndicales se saisissent de ce sujet.

FO travaille depuis des années en ce sens en mobilisant ses forces syndicales aussi bien dans le secteur public que dans le privé pour faire entendre la voix de ceux qui risquent leur vie au quotidien pour sauver la nôtre.

L'accord signé le 20 décembre 2023 concernant la santé et la sécurité du personnel au sein des sociétés concessionnaires et exploitantes d'autoroutes s'inscrit dans le cadre de la convention collective nationale de 2006 et vise à renforcer la sécurité au travail en s'appuyant sur les avancées en matière de santé et sécurité des dernières années.

Avec un objectif de "zéro accident", l'accord met l'accent sur la prévention des risques, en tenant compte des évolutions législatives et réglementaires récentes. Il souligne la nécessité d'une culture de la sécurité collective et individuelle, la participation des salariés et la responsabilité des employeurs pour protéger la santé et la sécurité des travailleurs.

L'accord établit des lignes directrices pour le management de la santé et de la sécurité, en insistant sur les rôles des différentes parties prenantes, y compris la direction, les salariés, les responsables de sécurité, et les instances représentatives du personnel. Des mesures spécifiques, telles que la formation continue, la communication interne, et le partage des meilleures pratiques, sont préconisées pour améliorer la sécurité au sein des entreprises.

Enfin, l'accord prévoit une mise en œuvre et un suivi régulier de ses dispositions pour assurer des résultats concrets en matière de sécurité et de santé au travail. Les parties se sont également engagées à analyser et partager les données sur les accidents et maladies professionnelles pour renforcer la prévention.

En somme, cet accord vise à établir un cadre solide et proactif pour assurer la sécurité du personnel des autoroutes :

#### **1. Sécurisation des postes de travail**

Mise en place de mesures pour garantir la sécurité des employés travaillant sur le terrain, notamment par l'installation de dispositifs de signalisation et de protection appropriés.

#### **2. Formation et sensibilisation**

Accroissement de la formation des personnels sur les risques liés à leur travail, ainsi que sur les gestes de premiers secours et la gestion des situations d'urgence.

#### **3. Renforcement des réglementations**

Adoption de règles plus strictes concernant la conduite des véhicules lourds et les comportements des usagers de la route près des zones de travail.

#### **4. Dialogue social**

Encouragement du dialogue entre les syndicats, les employeurs et les autorités pour identifier les risques et mettre en place des améliorations continues.

#### **5. Surveillance et évaluation**

Mise en place de mécanismes de suivi pour évaluer l'efficacité des mesures de sécurité et ajuster les politiques en conséquence.

#### **6. Protection des intervenants d'urgence**

Renforcement des protections spécifiques pour les agents et travailleurs qui interviennent lors d'accidents ou de travaux de maintenance.



Cet accord renforce le rôle des organisations syndicales en mettant en place, en plus de la réunion de suivi annuel, des groupes de travail regroupant les préventeurs des sociétés d'autoroutes et des salariés désignés par les organisations syndicales afin d'échanger et de trouver des pistes d'amélioration sur des sujets liés à la sécurité des personnels. C'est une revendication de notre organisation syndicale FO, reprise par la commission sociale dans l'accord, car nous restons persuadés que les experts de la sécurité restent les salariés concernés eux-mêmes.



**L**e CSE joue un rôle crucial dans la préservation et l'amélioration de la santé, de la sécurité et des conditions de travail des salariés depuis les ordonnances Macron de 2017. Avec la fusion des CE, CHSCT et DP dans une seule instance, le CSE est désormais l'organe central de consultation en matière de santé et de sécurité au travail.

### Un rôle défini par les textes

Deux articles du Code du travail sont essentiels pour comprendre le rôle du CSE en matière de santé et sécurité au travail dans les entreprises de plus de 50 salariés.

L'article L2312-8 définit les attributions générales du CSE : assurer une expression collective des salariés permettant la prise en compte permanente de leurs intérêts dans les décisions relatives à la gestion et à l'évolution économique et financière de l'entreprise, à l'organisation du travail, à la formation professionnelle et aux techniques de production, notamment au regard des conséquences environnementales de ces décisions.

L'article L2312-9 précise que, dans le champ de la santé, de la sécurité et des conditions de travail, le CSE :

- procède à l'analyse des risques professionnels auxquels peuvent être exposés les travailleurs, notamment les femmes enceintes ;
- contribue à faciliter l'accès des femmes à tous les emplois, à la résolution des problèmes liés à la maternité, l'adaptation et à l'aménagement des postes de travail et le maintien des personnes handicapées à tous les emplois au cours de leur vie professionnelle ;
- peut susciter toute initiative qu'il estime utile et proposer des actions de prévention du harcèlement moral, du harcèlement sexuel et des agissements sexuels.

Les missions du CSE sont donc de :

- **contribuer à la prévention des risques professionnels** : analyse des conditions de travail, identification des facteurs de risques de toute nature, proposition de mesures de prévention ;
- **évaluer les dispositifs de sécurité**, vérifier la conformité aux normes de sécurité, demander si nécessaire des mesures correctives ;
- **veiller à l'amélioration continue des conditions de travail** : aménagement des postes de travail, réduction de la pénibilité, ... et proposer des actions pour favoriser la qualité de vie au travail ;
- (aménagement des horaires, amélioration des espaces de repos, etc.).

### Les moyens d'action du CSE

#### 1. Droit à l'information et à la consultation

Le CSE doit être informé et consulté sur les questions SSCT et l'employeur doit lui fournir les informations nécessaires pour qu'il puisse exercer ses fonctions. Comme le précise l'article L2312-8, il doit être consulté notamment en matière de SSCT sur :

- les conditions d'emploi, de travail, notamment la durée du travail, et la formation professionnelle ;
- l'introduction de nouvelles technologies, tout aménagement important modifiant les conditions de santé et de sécurité ou les conditions de travail ;
- les mesures prises en vue de faciliter la mise, la remise ou le maintien au travail des accidentés du travail, [...], des personnes atteintes de maladies chroniques évolutives et des travailleurs handicapés, notamment sur l'aménagement des postes de travail.

Par ailleurs, dans le cadre de la consultation relative à la politique sociale, aux conditions de travail et

à l'emploi, le CSE doit recevoir (art. L2312-27) :

- Le bilan de la situation générale de la santé, de la sécurité et des conditions de travail dans l'entreprise et des actions menées au cours de l'année écoulée dans ces domaines ;
- Le programme annuel de prévention des risques professionnels et d'amélioration des conditions de travail.

Il peut dans ce cadre proposer un ordre de priorité et l'adoption de mesures supplémentaires. Cet avis est d'importance puisque le PV de la réunion du CSE sur ce sujet est joint à toute demande présentée

par l'employeur en vue d'obtenir des marchés publics, des participations publiques, des subventions, des primes de toute nature ou des avantages sociaux ou fiscaux.

De plus, depuis 2022, le CSE est aussi consulté sur le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP) et sur ses mises à jour (art. L4121-3).

Rappelons que dans le cadre des consultations, l'employeur doit apporter une **réponse motivée** aux observations du CSE et rendre compte de la suite donnée à ses avis et vœux.

#### 2. Enquêtes et inspections

Comme le prévoit l'article L2312-13 du code du travail, le CSE a le pouvoir de mener des enquêtes et des inspections sur le lieu de travail. En cas d'accident du travail ou de maladie professionnelle, il peut

diligenter une enquête pour déterminer les causes et proposer des mesures préventives. De plus, il peut organiser des inspections régulières pour vérifier l'état des installations et des équipements de sécurité.

#### 3. Droit d'alerte

En cas de danger grave et imminent, le CSE peut exercer son droit d'alerte. Il lui permet de signaler

immédiatement à l'employeur toute situation présentant un danger pour la santé physique ou mentale ou la sécurité des salariés. L'em-

**Le rôle des élus du personnel porte aussi sur la santé et sécurité au travail. C'est pourquoi, la Fédération peut organiser sous l'égide du CFMS aussi bien pour le public que pour le privé les formations qui sont financées par l'employeur. Pour se former, il est toujours préférable de choisir la formation délivrée par le syndicat plutôt que celle proposée par l'employeur.**

ployeur est alors tenu de prendre des mesures pour remédier à la situation signalée.

### Un outil : la commission Santé, Sécurité et Conditions de Travail

Une commission SSCT doit être **obligatoirement** mise en place (art. L2315-36) dans :

- les entreprises ou les établissements distincts de plus de 300 salariés ;
- les établissements dont l'activité est spécifique (classés Seveso, disposant d'installations nucléaires de base, etc.), sans considération de l'effectif.

Pour les entreprises et établissements distincts de moins de 300 salariés, l'article L2315-37 prévoit que l'inspecteur du travail peut imposer la création d'une CSSCT, notamment en raison de la nature des activités, de l'agencement ou de l'équipement des locaux.

Mais attention, cette commission est, comme toute commission, **une émanation du CSE qui ne dispose pas d'une personnalité juridique propre**, contrairement à l'ancien CHSCT. Ainsi, elle ne peut pas ester en justice, ni désigner un expert. **Elle agit sur délégation du CSE**, celui-ci fixant librement ses attributions ainsi que les moyens utilisés pour ses missions.

Les sujets SSCT peuvent donc être travaillés en CSSCT mais il est impératif qu'ils figurent à l'ordre du jour du CSE et soient étudiés en réunion. En effet, en cas de litige, seul le PV du CSE fait foi.

### Un droit à la formation à ne pas négliger

Le code du travail (art. L2315-18) prévoit que les membres du CSE bénéficient d'une formation afin de pouvoir exercer leurs missions. Elle porte sur les aspects juridiques, techniques et pratiques liés à la santé, à la sécurité et aux conditions de travail et elle permet de mieux comprendre les

enjeux, de reconnaître les situations à risque et de proposer des solutions.

Cette formation est d'une durée minimale **de cinq jours lors du premier mandat** des membres du CSE.

En cas de **renouvellement de mandat**, la formation est d'une durée minimale :

- de trois jours pour chaque membre du CSE, quelle que soit la taille de l'entreprise ;
- de cinq jours pour les membres de la commission santé, sécurité et conditions de travail dans les entreprises d'au moins 300 salariés.

Le financement de cette formation est **pris en charge par l'employeur**.

### CETTE FORMATION EST UN

**DROIT, EXERCEZ-LE !**

## 4. PRÉSENTATION DES DIR ET DES CTT



**L**es agents des directions interdépartementales des routes (DIR) interviennent 24h sur 24, 365 jours par an pour sécuriser les lieux d'accidents, assurer la viabilité du réseau, baliser les chantiers et entretenir le patrimoine du réseau routier national non concédé.

Le transport routier de marchandises et de voyageurs est une activité réglementée. L'État doit d'une part veiller aux conditions d'emploi des salariés, de la sécurité et de la concurrence, d'autre part garantir la mise en œuvre des sanctions prises

à l'encontre des entreprises qui contreviennent aux réglementations en vigueur.

Les contrôles sont assurés par des agents relevant de différents ministères : le ministère de l'Écologie, de l'Énergie et de la Mer (chargé des transports), les ministères du Travail, de l'Intérieur (Police et Gendarmerie) et des Finances (Douanes).

Le ministère de l'Écologie, de l'Énergie et de la Mer est chargé de coordonner l'action de l'État dans ce domaine et dispose à cet effet d'un

corps spécialisé : les **contrôleurs des transports terrestres (CTT)** qui interviennent sur le bord de route et en entreprise. Ils garantissent ainsi :

- la sécurité routière par un contrôle régulier de l'état et des conditions de circulation des véhicules ;
- une concurrence loyale entre les entreprises de transport dans un contexte européen de plus en plus ouvert ;
- le progrès social par le respect des réglementations du travail dans les transports routiers.

## 5. LA SÉCURITÉ DES AGENTS CÔTÉ « PUBLIC »



**Q**uel que soit l'exploitant du réseau routier national, les salariés ou agents qui exercent sur ce réseau ont des risques professionnels particuliers et mettent leurs vies en danger tous les jours. Qu'ils soient agents en DIR (exploitant ou mainteneur ou encore surveillant de travaux), contrôleurs des transports terrestres, experts en chaussées ou en auscultation, experts en visites d'ouvrages, ces agents publics sont au contact régulier d'un danger important.

Avec en moyenne 120 accidents par an depuis 2014 et en moyenne 16 blessés par an sur le réseau routier national non concédé, le renforcement de la prévention de ces métiers à risques est nécessaire.

Après plusieurs années de revendications et un constat partagé que les mesures de prévention habituelles ne suffisent plus, le pôle ministériel MTE a mis sur l'ouvrage un plan de prévention renforcé des risques routiers.

Il fait suite à un audit et une expertise commandés par le pôle ministériel.

### Que disent ces expertises ?

Suite à une commande du feu CHSCT-M faisant suite à une série de groupes de travail sur la sécurité et au constat que les accidents continuent d'augmenter, l'administration a mandaté deux études avec pour objectifs :

- de s'assurer que les instructions

- existantes sont bien appliquées ;
- de capitaliser les expériences de chaque DIR en prévention ;
- de prospecter et éventuellement, de proposer de nouvelles mesures de prévention.

C'est ainsi que deux missions ont vu le jour. La mission Lombardi s'est concentrée sur les DIR, a auditionné de nombreux agents et est allée en immersion sur le terrain. La mission IGEDD (inspection générale de l'environnement et du développement durable) s'est quant à elle focalisée sur l'externe pour voir quelles sont les méthodes et mesures de prévention chez nos collègues français (concessionnaires, métropoles, départements) et nos voisins européens.

Après avoir analysé l'accidentalité globale en France et en particulier les accidents sur les routes nationales non concédés puis avoir rencontré l'ASFA (association des sociétés françaises d'autoroute), l'association européenne des concessionnaires d'autoroutes et d'ouvrages à péages (ASECAP) l'association des dépanneurs automobiles de France, l'Inspection générale de la sécurité civile de la DGSCGC, la direction générale de Gendarmerie Nationale (qui a indiqué qu'elle ne priorisait plus les missions d'intervention sur autoroutes), Routes de France, syndicat de la FNTF, et la FNTF elle-même, ainsi que d'autres secteurs comme GMP au Havre, le port de Gennevilliers, la DSAC Nord, GRDF, la mission IGEDD s'arrête sur 14 recommandations (dont la majorité sont reprises dans le plan de prévention renforcé). La majorité de ces recommandations concernent des dispositifs d'innovation ou des modalités à intégrer dans les réglementations (axes 4 et 5 du plan).

On notera cependant que les recommandations non retenues sont celles sur les équipements de protection des agents, et l'insistance sur la formation pratique sur le terrain...

La mission Lombardi a conduit, d'après ses mots, « une mission d'évaluation, d'analyse et de proposition d'amélioration de ces politiques de prévention du risque routier lors des interventions sous circulation ». La mission a donné lieu à 11 journée d'entretiens dans les différentes DIR ? 8 journées d'immersions dans 4 DIR et à des entretiens avec la DRH, la DMR (Direction de la Modernisation de la Route, pilote des DIR) et le Cerema.

L'état des lieux de la mission pré-

sente plusieurs conclusions :

- les agents font preuve d'un véritable professionnalisme et sont très impliqués dans le service rendu à l'utilisateur ;
- les modes opératoires et procédures sont adaptés ;
- les tâches sont effectuées avec des matériels performants ;
- les usagers, que ce soit leur comportement ou leur formation, demeurent un levier important d'amélioration de la sécurité des agents des DIR en intervention.

Cet état des lieux nous fait déjà réagir sur l'état des matériels quand on sait que de plus en plus de DIR sont sur une politique de location et que ces matériels ne sont pas tout à fait adaptés au travail réel.

Après cet état des lieux, la mission Lombardi expose des pistes d'amélioration qui constituent les axes 2, 3 et 6 ci-dessous :

- *Pédagogie des usagers avec les constats suivants :*
  - ◊ Le corridor de sécurité et la conduite à adopter aux abords des balisages temporaires sont souvent méconnus des usagers ;
  - ◊ 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 ;
  - ◊ Les campagnes de communication ne sont pas assez « partagées » en interne et mutualisées avec les autres exploitants routiers vers les médias.

Et la proposition d'actions suivantes : réinsister sur le corridor de sécurité dans les communications 'code de la route', mener une campagne de communication spécifique pour les transports français et étrangers.

- *Contrôle et sanction des usagers avec les constats suivants :*
  - ◊ Le respect du corridor ou de la signalisation temporaire lors d'interventions sous circulation n'est pas ou peu sanctionné par les forces de l'ordre ;
  - ◊ Les agents ne croient pas aux poursuites engagées car elles n'aboutissent pas (ou peu) ;
  - ◊ Les sanctions ne sont pas assez significatives pour être dissuasives, au regard du faible nombre de contrôles effectués ;

- ◊ Les forces de l'ordre sont moins (voire plus) présentes sur le terrain ;
- ◊ Une coordination interministérielle plus efficace, notamment 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, non seulement les agents des DIR mais tous les acteurs.

Avec comme propositions une augmentation des contrôles du respect du code de la route, les poursuites pour incivilités, relever le niveau des sanctions, cibler la présence des forces de l'ordre et coordonner interministériellement les différences actions.

- *Doctrine avec les constats suivants :*

- ◊ Les bandes rétro réfléchissantes 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 ;
- ◊ Sur routes bidirectionnelles, l'utilisation des feux flash bleus est interdite aujourd'hui ;
- ◊ 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 ;
- ◊ L'expérimentation des FLU sur BAU pour signaler une intervention en BAU doit être poursuivie, conclue et déployée si elle est retenue.

Avec les propositions sur l'utilisation des bandes rétro-réfléchissantes jaunes et rouges, l'autorisation d'utilisation des feux flash bleus sur routes bidirectionnelles, l'harmonisation de la signalisation temporaire en Europe et l'utilisation des FLU et chevrons défilants sur BAU.

- *Formation avec les constats suivants :*

- ◊ Malgré l'engagement de chacun sur le sujet de la sécurité, certains encadrants de proximité peuvent rencontrer des difficultés à jouer leur rôle d'encadrant de la prévention auprès des agents ;
- ◊ Les formations QUAPODES sont cadrées et indispensables mais pas toujours suf-

fisantes (fréquence, application sur le terrain) ;

- ◊ Il n'existe pas de documents cadres qui précisent les compétences attendues et les formations disponibles en matière de prévention, selon les missions et le niveau pratique des agents.

Avec les propositions suivantes : des formations managériales et techniques pour les encadrants de proximité et une amélioration de la formation QUAPODES.

• *Objectifs avec les constats suivants :*

- ◊ Les agents et encadrants semblent manquer de visibilité et d'objectifs dans leurs métiers, notamment dans les finalités et les limites des missions d'exploitation ;
- ◊ Les encadrants, 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 et le contrôle des opérations terrain ;
- ◊ Les activités réalisées pour le compte du service public à proximité de la circulation sont à risque et les agents semblent manquer de reconnaissance de la part des usagers, a contrario des autres intervenants comme les forces de l'ordre ou de secours.

Avec les propositions sur une définition des activités cœur de métier, l'introduction du management par objectifs et la reconnaissance du métier en valorisation les métiers auprès des usagers.

• *Bonnes pratiques avec les constats suivants :*

- ◊ 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 n'existe actuellement pas d'outil pour quantifier l'exposition au risque des agents en intervention ;
- ◊ 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 ;

- ◊ Les retours d'expérience des accidents ne sont pas assez partagés : événements, circonstances, analyses et plans d'action ;
- ◊ Selon les DIR, certains encadrants semblent passer plus de temps à gérer les tâches administratives qu'à encadrer leurs équipes sur le terrain : une simplification de ces tâches pourrait leur permettre d'animer plus efficacement la sécurité des agents ;
- ◊ Le canal officiel d'information interne n'est pas assez précis et réactif lors de la survenance d'un accident significatif ;
- ◊ Tous les accidents ne font pas systématiquement l'objet d'analyses et de plans d'action avec les instances ;
- ◊ La remontée des quasi-accidents est rare, pour des raisons de définition mais aussi de perception de son utilité ;
- ◊ 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 forcément toujours respectées sur le terrain ;
- ◊ L'accompagnement psychologique des agents, notamment à la suite d'événements traumatisants (incivilités et accidents), semble indispensable et à largement développer au sein de toutes les DIR.

Avec de nombreuses propositions allant du partage sur certaines thématiques à l'accompagnement psychologique en passant par la remontée systématique des quasi-accidents, les analyses accidents, la simplification des tâches des encadrants, le management de prévention, ...

• *Coordination avec les constats suivants :*

- ◊ 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 ;
- ◊ 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 mis en place par tous les préfets dans chaque département ni animés régulièrement ;

- ◊ 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. L'utilisation obligatoire de l'UGAP peut induire des délais de livraison et de maintenance des véhicules extrêmement longs, ce qui pénalise la programmation de l'activité des centres et la sécurité lors des interventions ;
- ◊ Le partage des problématiques communes et de leur traitement (bonnes pratiques) entre les DIR apparaît insuffisant ;
- ◊ Les agents des DIR rencontrés soulignent la baisse des effectifs des DIR. Aussi, la programmation des chantiers pourrait encore mieux prendre en compte l'exposition des agents, que ce soit dans le choix du mode d'exploitation (volume 6 du manuel de chef de chantier) ou la doctrine de planification (préférence pour les travaux sous coupure et recherche de la massification des interventions). Cette demande était déjà formulée dans l'instruction du 11 octobre 2013, mais elle n'est pas complètement appliquée dans toutes les DIR.

Avec des propositions sur un plan de communication interne au ministère, le pilotage des Protocoles Inter Services (PIS), la concertation pour la dotation en matériel, le partage des problématiques réseau dans toute la chaîne hiérarchique et l'optimisation de la programmation des balisages et la prise en compte des zones d'ombre et l'adaptation des niveaux de service.

• *Aménagement du réseau avec les constats suivants :*

- ◊ Lors des opérations de réparation et/ou de réhabilitation de l'infrastructure, l'exploitabilité future de l'infrastructure n'est pas toujours prise en compte ;
- ◊ L'infrastructure n'est pas toujours adaptée aux usages des flux de transport au niveau européen et le comportement des chauffeurs PL s'adapte à ce manque d'aménagements

(stationnement sauvage, déchets sauvages, agressions verbales...) ne contribuant pas à la sécurité des agents des DIR ;

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

Avec comme propositions, la prise en compte de l'exploitabilité dès les programmes de travaux, l'adaptation de l'infrastructure aux niveaux de trafic poids-lourds, les PMV et la signalisation dynamique.

#### • Innovations avec les constats suivants :

- ◊ Si le smartphone est porteur de risques importants au volant (avec l'alcool et la drogue), il peut devenir un atout pour renforcer la sécurité des agents en intervention ;
- ◊ 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 ;
- ◊ Après un premier essai difficile avec le projet Yellow, l'attente est forte sur cette expérimentation jugée prioritaire ;
- ◊ Le dispositif RAPTOR utilisé dans d'autres pays semble être adapté au besoin mais son déploiement nécessite un accompagnement fort au sein des DIR ;
- ◊ Un dispositif semi automatisé de pose et dépose des cônes 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.

Avec comme propositions des innovations concrètes sur la route connectée, des expérimentations de matériels, sur les dispositifs d'alerte sur FLR/FLU, le système RAPTOR, et sur les dispositifs de pose et dépose des cônes.

La majorité des actions concernant l'organisation, sur le partage des en-

jeux et des objectifs tout au long de la chaîne de décision, sur la prise de conscience de l'utilité et de la dangerosité du métier, la nécessité de remontée des quasi-accident, la faiblesse du canal officiel d'information, ainsi que sur la nécessaire simplification de certaines procédures administratives qui prennent de plus en plus de temps aux encadrants. De plus, l'accompagnement psychologique des agents est noté comme devant être largement développé. Tous ces thèmes ne sont pas repris dans le plan de prévention...

### Que contient le plan de prévention renforcé ?

Le plan de prévention renforcé, adopté en décembre 2023 (mais avec un vote CONTRE de FO, voir paragraphe suivant), présente 7 axes :

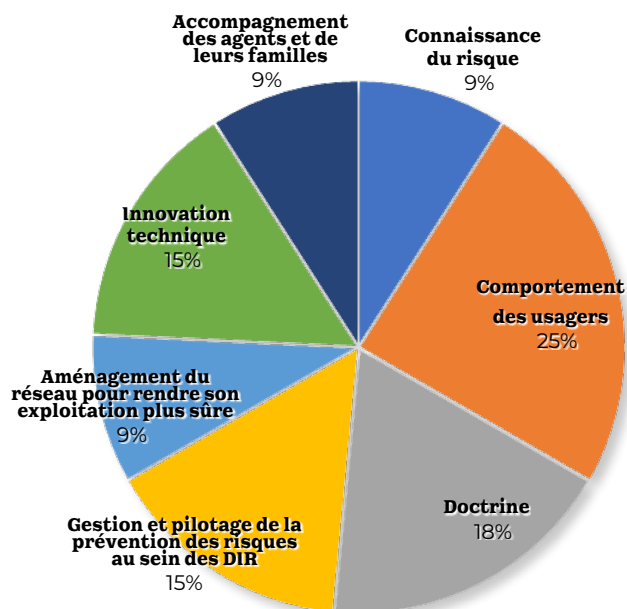
- Connaissance du risque ;
- Comportement des usagers ;
- Doctrine ;
- Gestion et pilotage de la prévention des risques au sein des DIR ;
- Aménagement du réseau pour rendre son exploitation plus sûre ;
- Innovation technique ;
- Accompagnement des agents et de leurs familles.

Après 5 groupes de travail dont une réunion avec le ministre Beaune, ce plan compte 33 actions et porte en premier lieu la nécessaire connaissance du risque et non le comportement des usagers comme c'était le cas au démarrage des discussions.

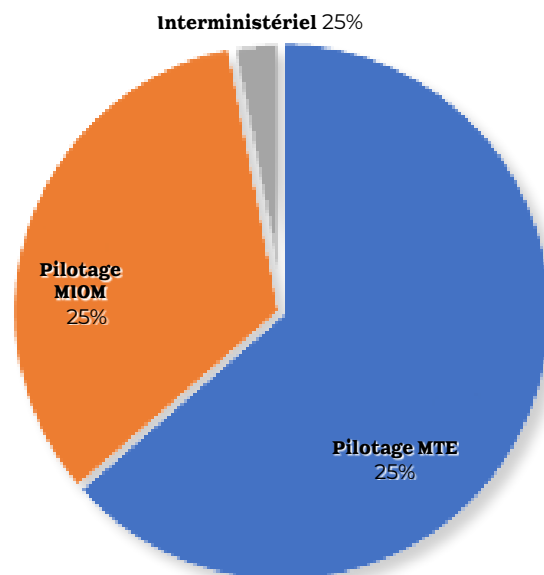
Il est tout de même à noter que sur 33 actions, 11 concernent le ministère de l'intérieur et donc n'est pas à la charge directe de l'employeur des agents des DIR.

Ce plan est un complément de l'instruction de 2013 et est engagé sur le quadriennal 2023-2027.

### Répartition des actions par axe



### Répartition des actions par ministère pilote



L'axe 1 – connaissance du risque, regroupe les actions permettant de mieux comprendre et de mieux suivre les accidents. Il impose de réaliser systématiquement des analyses accident (via des enquêtes de compréhension réalisée en formation spécialisée) que ces accidents soient matériels ou corporels. Ceci permettra aussi d'alimenter un retour d'expérience globale au niveau des DIR. Cette action est nécessaire à écrire même si formellement, le décret 2020-1427 indiquant, entre autres, les compétences de la formation spécialisée, indique déjà « La formation spécialisée compétente pour le service ou l'agent concerné est réunie, dans les plus brefs délais, à la suite de tout accident ayant entraîné ou ayant pu entraîner des conséquences graves. »



(article 64). Cet axe comprend également l'installation de caméras sur les véhicules d'intervention à titre pédagogique pour comprendre a posteriori le comportement des usagers au droit d'un véhicule d'intervention. Il est indiqué dans le plan que le ministère envisage d'utiliser ces images à titre de verbalisation...

Enfin, ce premier axe permettra d'élaborer 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 ». Nous laissons le lecteur se faire sa propre réflexion sur cette action (puis voir le paragraphe suivant).

*L'axe 2 – comportement des usagers, vise à cibler les usagers comme une des principales causes des accidents.* Cet axe regroupe une grande partie d'actions dont la mise en œuvre incombe au ministère de l'intérieur (pour information, c'est le ministère de l'intérieur qui a désormais la mission complète de sécurité routière). Les actions de cet axe ciblent :

- Les épreuves du code de la route pour y intégrer plus de questions relatives au comportement à adopter au droit d'une chantier ou d'une zone d'intervention ;
- Les assureurs pour qu'une communication soit faite sur les évolutions du code de la route ;
- Les communications sur la sécurité routière pour que les campagnes intègrent d'avantage les acteurs sur la route et la règle du corridor de sécurité ;
- L'installation de radar de chantier déplaçables et/ou de radars facilement installables sur les glissières ;
- La sensibilisation des forces de l'ordre pour davantage de contrôles du respect des règles de sécurité ;
- La mise en place d'un dispositif de contrôle-sanction du corridor de sécurité ;
- Une étude du rehaussement du niveau de sanction en cas d'infractions sur les zones de chantier ou d'intervention ;
- Les chauffeurs de poids lourds avec la formation pour y intégrer la sécurité sur les zones de chantier et d'intervention et le portage au niveau européen de la prise en compte des conditions d'usage des dispositifs de détection de l'attention.

*L'axe 3 – doctrine, couvre tout ce qui relève de la définition du cadre d'intervention s'imposant aux gestionnaires routiers (code de la route,*

*instruction interministérielle sur la signalisation routière dont la signalisation des chantiers temporaires, ...).* Cette axe vise à réinterroger ce corpus réglementaire en demandant au ministère de l'intérieur d'examiner la clarification du rôle de chaque intervenant sur la route en cas d'évènement (forces de l'ordre, services de secours, dépanneurs, exploitants routiers) en veillant à la bonne formation de chacun, l'introduction dans le code de la route de nouvelles règles pour améliorer le comportement des usagers (abaissement de la vitesse systématique au droit d'une intervention et du corridor de sécurité, adoption du principe de priorité alternée aux abords d'une restriction de voies), permettre l'utilisation des feux bleus, y compris en stationnement, pour les véhicules d'intervention et l'installation des dispositifs jaunes et rouges. Quelques actions restent à la charge ministérielle avec la mise à jour du manuel du chef de chantier, l'étude de l'extension à 100 mètres de la zone tampon minimale et la pérennisation du relevé des zones d'ombre avec l'état des lieux réalisé par le Cerema.

*L'axe 4 – gestion et pilotage de la prévention des risques au sein des DIR, a pour objectif de formaliser les actions de formations et de communication dans le réseau des DIR.* Cet axe comprend donc la mise en place d'un plan de formation renforcé (avec un budget dédié de 300 000€) avec la mise en place en particulier d'une formation en réalité virtuelle venant compléter la formation QUAPODES, l'installation d'une commission locale de formation au sein de chaque DIR, la rédaction d'un document d'engagement par chaque DIR, la mise en place d'action de partage et de retours d'expérience (issue du constat que les pratiques varient d'une DIR à l'autre), la mise en place d'audits et inspections réguliers par les ISST, l'animation d'échanges approfondis avec d'autres acteurs menant des interventions sous activité, la mise en place d'un plan de communication interne au ministère avec une sensibilisation de tous les agents du pôle ministériel aux consignes à respecter aux abords des chantier.

*L'axe 5 – aménagement du réseau pour rendre son exploitation plus sûre, est à axe à la demande de nombreuses OS, dont FO.* En effet, en matière de sécurité routière, mission anciennement au sein du pôle ministériel, il est considéré que l'infrastructure doit également permettre de « rattraper » certaines erreurs de conduite ou qu'elle peut être géné-

ratrice d'accidents. L'étude du rôle de l'infrastructure dans un accident ne peut ainsi être mis de côté. Cet axe regroupe donc des actions de capitalisation et de prise en compte de la sécurité dès la conception et un budget en augmentation pour la mise en sécurité des infrastructures par exemple avec la mise en place d'équipements dynamiques.

*L'axe 6 – innovation technique, regroupe toutes les innovations actuellement dans les têtes ou dans les cartons et lance la formalisation du processus de mise en place d'expérimentation pour que les DIR puissent continuer de s'approprier cet outil.* Parmi les innovations déjà citées dans ce plan : détection et alerte intégrés au FLU/FLR pour observer le comportement, identifier les trajectoires à risques et alerter usagers et agents, amortisseurs de choc sur les véhicules de signalisation sans balisage lourd, équipement des agents en caméras piétons, partenariats pour l'information des usagers dans l'habitable.

*L'axe 7 – accompagnement des agents et de leur famille, est également apparu après les revendications de Force Ouvrière auprès du ministre Beaune.* Cet axe a pour objectif de porter la bonification du service actif, la promotion à titre posthume en sus des demandes déjà possibles : ordre national du mérite en cas de décès et qualité de pupille de la République pour les enfants en cas de décès également. Cet axe regroupe aussi l'information systématique des familles et ayants-droits sur leurs droits et l'accompagnement dans les démarches via un point de contact unique. Cet axe prévoit également la mise en place des actions qui découleront du plan interministériel de protection des agents en particulier le port de plainte par l'administration et l'élargissement de la protection fonctionnelle aux ayants droits.

## Que faut-il en penser ?

Si l'on peut se féliciter que certains thèmes initialement non présents dans ce plan sont désormais présents avec des actions derrière, force est de constater qu'une large partie du plan est tout de même consacré au comportement de l'utilisateur et repose sur une prise en compte du ministère de l'intérieur et sur la mise en œuvre dans ses politiques publiques. De plus, les indicateurs de suivi ne sont pas encore très clairs et aucune réponse n'a été apportée aux indicateurs portés par FO.

Ainsi, si les discussions ont permis de nuancer le discours « usagers dangereux, agents pas assez professionnels », ces éléments restent tout de même présents.

De plus, la mise en place de certaines actions est réellement problématique : en premier lieu sur les actions de mise en place de caméras et sur l'utilisation de ces vidéos. L'angle d'attaque est toujours la verbalisation de l'utilisateur, sans prendre en compte que l'utilisateur peut aussi assez mal prendre le fait d'être filmé à son insu. Ainsi, la mise en place de caméras piétons pose problème sur l'image renvoyée à l'utilisateur mais aussi sur le flicage de l'agent qui porte sur lui une caméra enregistratrice ; ensuite sur l'action de mise « en perspective [de] l'évolution de l'accidentalité en regard de celle de l'exposition au risque des agents » qui interroge sur la nature même de ce que cela signifie. Limiter le nombre d'interventions réalisées par les agents pour limiter le risque d'accidents et donc diminuer la responsabilité de l'employeur ?

Ensuite l'absence de certaines actions posent question : rien sur les moyens matériels ? Rien de rien sur les moyens humains, y compris le recrutement et le détournement des CDD ? Pourtant, ce sont bien les CDD et emplois précaires qui sont les plus vulnérables face au risque : peu formés, pas encore intégrés dans le collectif, présents pour un instant court et corvéables à merci, ces populations sont souvent celles les plus

accidentées. Et sur la route en DIR, cela se confirme !

Et enfin, le chèque en blanc sur le portage de la bonification du service actif et la promotion à titre posthume et le peu de confiance dans l'aboutissement des démarches, ne nous engagent pas dans une démarche confiante sur ce plan de prévention et n'amène qu'une méfiance sur la considération faite sur la dangerosité des métiers par le pôle ministériel et le ministre (remplacé depuis).

C'est pourquoi FO a décidé de voter contre ce plan de prévention.

### Et après ?

Depuis plusieurs mois, FO demande la réouverture des discussions sur ce plan de prévention pour que les éléments de revendications de FO prennent toute leur place et que les démarches sur la reconnaissance du métier soient réellement engagées.

D'autres discussions devraient également démarrer sur la viabilité hivernale... Mais l'administration semble traîner des pieds...

A nous de rendre possible ces discussions et que les actions qui en ressortent soient enfin concrètes !



## 6. PLATE-FORME DE REVENDICATIONS AUTOROUTES/DIR

**L**es salariés et agents travaillant sur les routes nationales, concédées ou non concédées, réunis au sein de la FEETS-FO partagent leurs problématiques et en particulier sur la sécurité des femmes et des hommes travaillant sur ce réseau.

Partageant leurs expériences et les solutions mises en place au sein de leurs directions ou leurs entreprises, les salariés et agents décident des revendications suivantes, en précisant certaines des revendications portées dans les résolutions du congrès :

### Sur les patrouilles

Au regard des accidents récemment observés sur les différents réseaux, qu'il s'agisse de patrouilles de sécurité ou encore de patrouille

en période hivernale, force est de constater que ces missions sont particulièrement sensibles, qui plus est lorsqu'on est seul dans son véhicule.

La FEETS-FO exige, de fait, que les patrouilles soient réalisées à 2 : un chauffeur et un accompagnant pouvant ainsi réaliser les remontées de terrain, les appels ou encore le déclenchement des opérations de salage. Ce doublon est nécessaire pour assurer la sécurité de l'ensemble des opérations effectuées par les salariés, agents.

### Sur la fin de carrière

Le vieillissement des équipes, la mise en place du flux libre, la complexification des interventions font craindre un nombre croissant d'accidents et/ou une fatigue anticipée

mettant ainsi en péril l'aptitude professionnelle à la réalisation de telles missions et, à terme, posent la question du contrat de travail (privé ou public). La FEETS-FO alerte les différents employeurs sur cette fin de carrière et ne saurait accepter que des salariés ou agents soient à nouveau les grands perdants d'un manque de prévention. La FEETS-FO exige donc que les différents employeurs mettent en place un système de reconversion et un système de fin de carrière, permettant aux plus âgés de transmettre leur savoir tout en s'éloignant du risque. Si tel est peut-être déjà le cas dans certaines entreprises, l'exigence de la FEETS-FO porte sur la nécessité d'avoir un dispositif de branche et un dispositif spécifique et adapté pour les agents publics.

## Sur la formation

La FEETS-FO salue l'initiative d'ASF d'avoir son école de formation et insiste sur la nécessité d'une formation à ces métiers particuliers, tout au long de la vie.

La FEETS-FO alerte sur la nécessité de former et de laisser le temps aux « nouveaux » de prendre leurs marques sur la route. Ainsi, la FEETS-FO demande que l'autorisation d'aller sur la route seul soit consécutive d'une accréditation claire. Pour cela, il est nécessaire que les effectifs déjà présents soient assez nombreux pour que les « nouveaux » ne soient pas pressurisés pour intervenir.

## Sur la gestion des usagers

La FEETS-FO constate l'augmentation des expérimentations portant sur l'utilisation de caméras pour observer et enregistrer le comportement des usagers. La FEETS-FO refuse que l'utilisation de ces images conduisent au flicage des travailleurs comme des usagers et insiste sur la visée purement pédagogique. A l'image des dispositions conventionnelles contenues dans le dernier accord sur la Sécurité des personnels (ASFA), la FEETS-FO exige de l'Etat qu'il prenne des dispositions claires pour affirmer la seule visée pédagogique des dispositifs de surveillance utilisés sur le réseau routier national.

## Sur la conception et les expérimentations

La FEETS-FO constate que l'écoute des remontées du terrain par le maître d'ouvrage ou l'employeur améliore grandement la prise en compte de la sécurité de la voirie, que ce soit pour les usagers ou pour les intervenants. Ainsi, la FEETS-FO insiste sur une consultation nécessaire des travailleurs du terrain avant tout projet.

Ce principe est le même pour les expérimentations. L'écoute terrain avant, pendant et après est indispensable. De plus, si une expérimentation n'a pas fonctionné à un endroit, elle pourra peut-être fonctionner ail-

leurs. Le partage entre les différents employeurs est ainsi à nouveau indispensable.

La FEETS-FO salue les initiatives prises en ce sens par la chambre patronale ASFA et demande que soit mis en place un dispositif commun pour l'ensemble du réseau national.

## Sur la coopération public-privé

Le réseau routier national est un tout. La coopération sur ce réseau doit s'articuler, non pas seulement au niveau des administrations centrales mais également pour servir les intérêts des agents et salariés sur le terrain. Cette coopération doit se réaliser y compris dans le développement d'outils, de matériels, de méthodes afin de prendre chez chacun les meilleures idées pour renforcer la prévention sur ces métiers d'intervention sur route. L'audit mené par le pôle ministériel en 2023 ne va pas assez loin et la coopération doit s'organiser sur le long terme.

De plus, les différents indicateurs, qu'ils soient de qualité de la route mais également d'accidentologie, ... doivent être partagés.

## Sur le flux libre

Le Congrès condamne l'utilisation du prétexte écologique pour des raisons économiques.

A titre d'exemple, l'automatisation généralisée des moyens de perception du péage, de jour comme de nuit, génèrent de multiples problèmes pour les personnels comme pour les usagers.

Les mises en place, déjà effectuées ou à venir, confirment les effets négatifs pour les salariés : suppression de postes, mobilité forcée, accompagnement social quasi-inexistant, ...

Au-delà de ces éléments, l'absence de péage questionne également sur les capacités d'intervention au droit des bretelles de sortie. En effet, au lieu de resserrer le flux au droit des péages, le flux sera désormais resserré au droit des sorties, les réseaux secondaires n'étant pas en capacité, par définition, d'absorber l'ensemble du trafic venant de l'autoroute en période de pointe. Les interventions dans ce cadre s'avèrent ainsi plus complexes et plus dangereuses avec une voie à l'arrêt et une autre voie qui tente de « filer ».

## Sur la pollution de l'air

Au plus près des polluants émis par les véhicules, les travailleurs sur les routes présentent un risque fort de développement de maladies. La FEETS-FO note l'initiative des représentants au sein du MTE d'une étude de l'ANSES sur les effets sur les agents et salariés de la pollution de l'air. La FEETS-FO attend les conclusions de cette étude et la transmettra aux camarades des autoroutes concédées.

D'ores et déjà, la FEETS-FO demande la reconnaissance de ce risque professionnel particulier et la mise en place des suivis médicaux ad hoc.

### FEETS-FO SECTEUR FONCTION PUBLIQUE



Malvina  
mcaubere@feetsfo.fr



Laurent  
ljanvier@feetsfo.fr

### FEETS-FO SECTEUR AUTOROUTES



Laurent  
llefloch@feetsfo.fr

## FEETSFO.FR

### FÉDÉRATION DE L'ÉQUIPEMENT, DE L'ENVIRONNEMENT, DES TRANSPORTS ET DES SERVICES • FORCE OUVRIÈRE

Notre Mot A Dire supplément 3 Routes

au n°192 de septembre 2024 • Décembre 2024

46, rue des Petites Écuries - 75010 Paris • Tél. : 01.44.83.86.20

Fax : 01.48.24.38.32 • Courriel : contact@feetsfo.fr • Site : www.feetsfo.fr

Directeur de la Publication : Zainil NIZARALY • Rédaction : Etienne CASTILLO

Publication éditée par la FEETS FO • Impression FEETS FO au siège de la

Fédération • Publicité : au Journal • N° CPPAP : 0524 S 06882 • N° ISSN : 1263-5618

Dépôt légal : Décembre 2024 • Prix à l'unité : 0,84 Euros • Abonn.t annuel :

10,06 Euros (12 numéros) • Abonn.t principal + supplément : 13,72 Euros

Abon.t de soutien : 15,24 Euros



