



Sécurité des agents des routes de l'Etat Où l'on avance sur des sujets de fond : formation et innovation

► RAPPEL DES EPISODES

 Le plan de prévention renforcé des risques routiers en intervention a été complété lors de la formation spécialisée ministérielle extraordinaire du 11 décembre 2025, en présence du ministre.

 Ce comité de suivi est le suivi concret de ce plan de prévention. Trois séances ont déjà eu lieu (zone tampon, interventions sur BAU, analyse et enquêtes sur accidents, formations) → voir le dernier compte-rendu ICI
Face à la déception de FO de ne pas terminer les sujets de l'ordre du jour, une nouvelle séance a été mise en place

► LES ÉLEMENTS DISCUTÉS LORS DE CETTE SÉANCE

- ♦ Bilan des accidents en intervention pour ce début d'année
- ♦ Formalisation du processus d'innovation et présentation de quelques expérimentations

► OBSERVATOIRE DES ACCIDENTS

Une année 2026 avec de nombreux accidents, pour l'instant heureusement majoritairement matériels.

Mais cette année, à la suite d'une année 2025 meurtrière, nous inquiète !



► EXPERIMENTATIONS

Présentation du point d'avancement de quelques expérimentations :

1. Alerte en approche d'un chantier ou d'une intervention

Deux systèmes bien distincts sont en discussion, et ils ne doivent pas être confondus :

- Coyote repose sur la seule information de la puce GPS, sans passer par PRISM ni nécessiter d'action de l'agent. Il est déployé sans bouton interactif et davantage pensé pour un usage professionnel (dont les poids lourds). C'est le système jugé le plus abouti par l'administration.
- Waze est plus largement déployable sur l'ensemble des DIR, mais son déploiement concret reste très en retard (DiRIF annoncée pour 2028 seulement). Il présente deux défauts majeurs relevés en séance : un délai de 1 à 2 minutes pour la mise en place de l'alerte et de 6 à 8 minutes pour le départ, et surtout un bouton interactif identifié comme un véritable piège à l'attention, aggravant le risque plutôt que de le réduire. L'administration reconnaît le problème et travaille à la suppression de ce bouton.

Une obligation légale impose que tous les systèmes embarqués, notamment ceux montés d'origine sur les véhicules, soient à terme concernés par ce type de dispositif. Le sujet de la réduction de la vitesse des poids lourds sur les zones de travaux et de chantier a également été évoqué en lien avec cette discussion.

2. Amortisseur de chocs embarqués

Ce dispositif (coussins jaunes remplaçables) doit faire l'objet d'une certification, ce qui a nécessité un arrêté d'expérimentation du ministère des Transports. Son coût est estimé entre 8 000 et 10 000 € hors FLR. Il est testé sur une zone à forte accidentalité liée aux trajets domicile-travail des usagers, l'administration ayant tenu à vérifier l'absence d'incidence sur les trajectoires (pas de changement de comportement des usagers). Plusieurs entreprises en ont déjà fait la demande, et des normes françaises sont en cours d'élaboration pour ce type de système — signe d'un intérêt qui dépasse le seul cadre des DIR.

3. Détection et d'alerte embarqués à bord des véhicules d'intervention

Plusieurs expérimentations coexistent dans différentes DIR avec malheureusement aucun partage des expérimentations entre DIR, voire entre CEI. FO a évoqué plusieurs solutions techniques pour faire bouger les lignes et faire avancer l'administration. FO dénonce un manque de moyens permettant de tester réellement les systèmes.



Expérimentation des caméras (hors réunion)

La loi du 18 août 2026 autorise, à titre expérimental pendant 5 ans, l'installation de caméras embarquées sur les véhicules d'intervention des DIR (et non sur les agents eux-mêmes), le Conseil constitutionnel ayant censuré le dispositif de caméras individuelles jugé trop large. Ces caméras ne pourront servir qu'à la prévention et à l'analyse des accidents ainsi qu'à la formation des agents — sans reconnaissance faciale, sans interconnexion avec d'autres fichiers, et avec effacement des images sous 30 jours hors procédure judiciaire ou disciplinaire. C'est la position que **FO** défendait depuis le début : des caméras sur les véhicules pour l'analyse, pas sur les agents à des fins de surveillance ou de sanction — un décret d'application est encore attendu pour la mise en œuvre concrète.

► EXPERIMENTATIONS - FORMALISATION DU PROCESSUS

FO attendait avec impatience le point d'actualité (cf page 2) mais aussi la formalisation d'un processus beaucoup trop opaque aujourd'hui. C'était l'objet de l'action 6.1 du plan de prévention renforcé des risques routiers en DIR.

Cette action vise à encadrer les expérimentations de matériels ou procédures innovants susceptibles d'améliorer la sécurité sur les zones d'intervention et de chantier. Ses objectifs : sécuriser progressivement les conditions d'une éventuelle généralisation, prioriser le programme d'expérimentations, maîtriser les délais à chaque étape (y compris la phase d'opportunité), articuler décision locale et nationale, identifier clairement les rôles (notamment des chefs de projet et du CEREMA), garantir l'association des agents dès la phase d'opportunité, et consolider/communiquer les retours d'expérience tout au long des projets.

Un projet de note de la DMR aux DIR (enjeux, objectifs) accompagné d'un guide de procédure et d'un tableau de bord des expérimentations en cours a donc été présenté. FO a salué le travail mais a rappelé que cette formalisation nécessite des moyens humains dédiés (une équipe), sans quoi elle resterait un affichage sans portée réelle.

De plus, la DMR met en place un comité ... (CISA) qui fonctionne comme un réseau/groupe de travail métier et exclut les représentants des personnels, ce que FO souligne et déplore. Le principe retenu est que les agents et leurs représentants soient consultés aux étapes importantes et informés de l'avancement. Sur les suites à donner aux expérimentations, un cadre d'emploi pourrait être défini à l'issue, avec une réflexion encore en cours sur les cas où il ne s'appliquerait pas.

Face à la démonstration de **FO** de l'intérêt d'associer les représentants des personnels, l'administration réfléchit par ailleurs à la mise en place d'un groupe miroir associant les services.



► REMPLACEMENT DES VÉHICULES

Sujet rapidement évoqué qui montre que :

- la photographie actuelle est difficile à obtenir
- une volonté d'homogénéiser les flottes car plus les parcs sont homogènes, plus il est facile de remplacer
- qui se heurte aux pratiques locales (et c'est normal !)
- Des moyens financiers renforcés

A suivre...