

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale des Infrastructures, des Transports  
et de la Mer  
Direction des infrastructures de transport

Paris, le

**INSTRUCTION**

à

Messieurs les Directeurs interdépartementaux des routes

Messieurs les directeurs  
DEAL de Guyane et de Mayotte  
DTAM de Saint-Pierre et Miquelon

**Affaire suivie par :** Alain Costille - DIT/GRT  
[Alain.Costille@developpement-durable.gouv.fr](mailto:Alain.Costille@developpement-durable.gouv.fr)  
Tél. 01 40 81 10 52

**Objet :** Sécurité des agents des directions interdépartementales des routes vis-à-vis du risque routier lors de leurs interventions

**1) Préambule**

La préservation de la santé et de la sécurité des personnels est une des toutes premières priorités du ministère.

Dans l'exercice de leurs missions d'entretien ou d'exploitation de la route, les personnels des services routiers de l'État encourent des risques lors de leurs interventions sous circulation.

En effet, les usagers de la route représentent un danger important qui malheureusement a engendré des accidents et endeuillé trop souvent notre ministère.

L'amélioration de la sécurité des personnels lors de leurs interventions est donc une préoccupation constante pour laquelle la présente instruction rappelle les principes essentiels qu'il convient d'appliquer. Elle présente également en annexe les démarches entreprises dans les services qui peuvent être généralisées si le contexte s'y prête.

**2) Principes essentiels devant guider l'action des services vis-à-vis de la sécurité des agents**

La présente instruction ne vise pas à rappeler de manière exhaustive des textes relatifs à l'hygiène, la sécurité et les conditions de travail qui demeurent bien évidemment applicable. Elle vise à rappeler quelques principes fondamentaux et dispositions particulièrement importantes vis-à-vis du risque routier.

**a) Le document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP)**

L'évaluation des risques professionnels fait partie intégrante du plan de prévention hygiène et sécurité du service (PPHS).

# PROJET

Elle est le socle à partir duquel le PPHS est élaboré.

Le DUERP est, à cet égard, un document global, qui sert de base à l'élaboration des PPHS. C'est un moment important de dialogue au sein du service au moment de sa réalisation. Il doit l'être également lors de sa mise à jour annuelle qui doit donner lieu, au-delà des ajustements nécessaires, à des actions permettant la meilleure appropriation du document et des actions mises en œuvre. L'équipe médicale de prévention est associée pour apporter son expertise et ses conseils.

## ***b) Les dossiers d'organisation du travail***

Les dossiers d'organisation du travail tels le dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) et le plan d'exploitation de la viabilité hivernale (PEVH) doivent faire l'objet d'une diffusion soutenue, avec formations associées ; des bilans annuels doivent être dressés, et être l'occasion d'éventuelles révisions et de la mise en œuvre de plans d'actions.

## ***c) La préparation des chantiers***

Tous les chantiers, qu'ils soient réalisés en régie ou à l'entreprise doivent faire l'objet d'analyses à un niveau de détail adapté pour identifier les dangers potentiels et procéder à une évaluation des risques associés. C'est à cette occasion que doivent être définis l'organisation du travail la mieux adaptée, le matériel adéquat, la signalisation la plus appropriée et que doivent être vérifiées les habilitations des agents.

Par ailleurs, des dispositions spécifiques doivent être prises en cas de co-activité par la désignation d'un coordonnateur sécurité et protection de la santé ou la mise en œuvre de plans de prévention.

La note conjointe DRH-DIT du 12 octobre 2012 rappelle l'analyse systématique des modalités de réalisation du chantier avec l'évaluation des risques et donne les consignes relatives à la coordination sur les chantiers et aux plans de prévention.

Le niveau de préparation des chantiers doit être proportionné aux risques identifiés et donner lieu, de manière systématique, à une formalisation écrite qui devra être appropriée au chantier considéré.

## ***d) La formation et les habilitations***

Une attention particulière doit être portée à la formation des agents, tant à la formation initiale « post-concours », qu'à la formation liée à la prise de poste ainsi qu'aux formations continues.

À cet égard, la démarche globale de qualification à la pose et à la dépose de la signalisation temporaire (QUAPODES) doit être déployée et évaluée dans chaque service.

L'habilitation est la reconnaissance par un employeur de la capacité d'une personne à accomplir les tâches fixées en toute sécurité, après vérification de la capacité (formation et/ou un recyclage périodique), pour une durée limitée. Elle peut être supprimée ou suspendue à tout moment par l'employeur. Le titre d'habilitation est un document strictement personnel.

Diverses habilitations peuvent être délivrées aux agents selon les missions qui leur sont confiées ; peuvent notamment être citées : la conduite des engins de service hivernal en sécurité, la conduite des chargeurs, celle des tracteurs équipés en chargeur, la manœuvre des grues hydrauliques embarquées sur des poids-lourds, l'utilisation d'outils d'élagage, les interventions sur des équipements de signalisation comportant des dispositifs électriques.

## ***e) La connaissance de l'accidentalité***

Tous les accidents du travail doivent faire l'objet d'un rapport et être saisis dans le logiciel Causalis pour permettre les bilans nécessaires à l'amélioration de la connaissance.

Les accidents graves ou mortels doivent faire l'objet d'une enquête conduite par une commission issue du CHSCT. Les conclusions de cette commission doivent être formalisées par écrit. Les recommandations qui en sont issues donneront lieu à un bilan annuel de leur mise en œuvre qui



# PROJET

devra être transmis à la direction des ressources humaines et à la direction des infrastructures de transport.

## **f) Les mesures d'accompagnement en cas d'accidents graves ou mortels**

Les mesures d'accompagnement des agents accidentés et de leurs collègues doivent être portées à la connaissance de l'ensemble des personnels, en particulier le soutien psychologique qui peut leur être proposé.

## **g) Les mesures de maintien de la vigilance à l'égard de la sécurité**

Le maintien de la vigilance de tous à l'égard du risque routier nécessite d'organiser la communication et l'appropriation, à titre d'exemple :

- les « trois minutes de sécurité » chaque matin, en CEI
- le quart d'heure de sécurité chaque semaine en CEI et en district
- le message mensuel « sécurité - prévention »

## **3) Développement des bonnes pratiques**

À l'issue du groupe de travail sur l'accidentalité dans les services routiers mis en place par le CHSCT Ministériel, cinq thèmes ont été identifiés sur lesquelles des actions concrètes doivent être menées en s'inspirant des bonnes pratiques déjà mises en place dans les services :

- Flèches lumineuses de rabattement/Balisage traditionnel
- Préparation des chantiers
- Entretien des dépendances
- Entretien – réparation d'équipements
- Surveillance des chantiers

Des fiches illustratives de ces bonnes pratiques figurent en annexe de la présente circulaire. Elles doivent conduire les services à s'en inspirer pour développer leurs propres actions dans chacun de ces thèmes.

Concernant le premier thème, il convient de se concentrer à ce stade sur la mise en œuvre des guides déjà disponibles. Un groupe de travail a été mis en place sur cette thématique dont les conclusions feront l'objet d'une diffusion ultérieure.

## **4) Mise en œuvre de la circulaire par les services**

Je vous demande de bien vouloir présenter à votre CHSCT cette instruction et d'en définir avec lui les suites qui doivent y être données tant sur l'application des principes généraux et des règles que sur la déclinaison des fiches de bonnes pratiques dans votre service dans chacun des thèmes.

Vous transmettez, avant la fin de l'année, à la fois à la direction des ressources humaines et de la direction des infrastructures de transport, la synthèse des premières suites décidées à l'issue du CHSCT avec leur calendrier de réalisation.

D'autre part, dans un souci d'amélioration continue, vous transmettez chaque année un bilan des actions entreprises comportant, le cas échéant, le bilan mentionné au point 2.e) qui pourra enrichir les fiches de bonnes pratiques.



## Annexe

### Fiches de bonnes pratiques

Les fiches pratiques qui suivent ont été élaborées dans le cadre des plans d'actions des services routiers mis en œuvre en application de leur document unique d'évaluation des risques professionnels (DUERP), selon cinq thèmes qui ont été identifiés comme les plus pertinents pour améliorer la sécurité des agents vis-à-vis des risques encourus, et plus particulièrement vis-à-vis du risque routier.

Ces thèmes sont les suivants :

- Thème 1 : Flèches lumineuses de rabattement / Balisage traditionnel
- Thème 2 : Préparation des chantiers
- Thème 3 : Entretien des dépendances
- Thème 4 : Entretien – réparation d'équipements
- Thème 5 : Surveillance des chantiers

### Avertissement

La méthode pour élaborer, diffuser et faire s'approprier les fiches élaborées localement est d'une importance capitale, équivalente à l'intérêt du contenu même de la fiche ; il n'est pas pertinent d'imposer des modalités d'exécution différentes des usages si elles n'ont pas été expliquées auparavant. De plus, les modifications d'organisation et de pratiques doivent être soumises au CHSCT local.



## Annexe

### Fiches de bonnes pratiques

#### Thème n° 1 : Flèches lumineuses de rabattement / Balisage traditionnel

##### Choix entre balisage traditionnel et flèches lumineuses de rabattement

Pour ce qui concerne la réduction de capacité d'une route à chaussées séparées dans le cas de chantiers programmés, une réflexion est actuellement conduite pour définir les critères rationnels facilitant le choix entre l'utilisation du balisage traditionnel par cônes et l'utilisation des flèches lumineuses de rabattement.

Dans l'attente des résultats de cette réflexion, il convient de choisir la méthode de balisage qui, après analyse du contexte, de la nature, de la durée des travaux et de leur localisation apparaît comme la plus appropriée pour garantir la meilleure sécurité possible aux agents qui interviennent.

##### Utilisation de balisage traditionnel

Dans l'objectif de limiter la durée de l'exposition au risque routier lors de la pose d'un balisage traditionnel, des dispositifs d'aide à la pose et à la dépose de cônes ont été développés par la DIR Ouest et par la DIR Nord. Ces dispositifs sont en cours d'évaluation sur les plans réglementaires, techniques et ergonomiques. Les conclusions seront diffusées dès que possible. En parallèle un prototype est en cours de réalisation ; les plans associés pourront être communiqués dans les mois qui viennent, après que les formalités de vérification de conformité réglementaire auront été accomplies.

##### Utilisation de flèches lumineuses de rabattement (FLR)

Il convient d'appliquer les dispositions contenues dans la note d'information n°137 éditée par le Sétra en août 2012.

Sauf cas particulier faisant l'objet d'une analyse spécifique, les remorques portant des FLR ne doivent pas être dételées quand elles sont en action. Des mesures complémentaires doivent alors être prises lors des opérations pour assurer la sécurité des agents, par la mise en place d'un guetteur par exemple.

De même, sauf cas particulier de courte durée faisant l'objet d'une analyse spécifique, les agents ne doivent pas séjourner dans les véhicules tractant ou portant des FLR. Des mesures complémentaires doivent alors être prises pour assurer la sécurité des agents.



## Annexe

### Fiches de bonnes pratiques

#### Thème n°2 : Préparation des chantiers

Quelle que soit l'intervention pour un chantier, il convient de renforcer la préparation des chantiers en procédant à une visite préalable des sites avec une identification des dangers potentiels et une évaluation des risques associés. C'est à cette occasion que doivent être définis l'organisation du travail la mieux adaptée, le matériel adéquat, la signalisation la plus appropriée et que doivent être vérifiées les habilitations des agents. Le niveau de cette préparation des chantiers doit être proportionné aux risques identifiés et donner lieu, de manière systématique, à une formalisation écrite qui devra être appropriée au chantier considéré.

**Avertissement** : La totalité de la chaîne hiérarchique doit être mobilisée dans la durée pour réussir le renforcement de la préparation des chantiers en régie car n'est pas toujours aisé de dépasser la force de l'habitude pour arriver à une recherche permanente de l'amélioration de la sécurité.

#### Fiche pratique 2.1 : fiche de préparation de chantiers en régie

Cette fiche a été élaborée par la DIR Nord.

#### Fiche pratique 2.2 : fiche de préparation des chantiers

Cette fiche a été élaborée par la DIR Est.

#### Fiche pratique 2.3 : fiche de préparation de la signalisation des chantiers

Cette fiche a été élaborée par la DIR Centre-Est.



**Annexe**

**Fiches de bonnes pratiques**

**Thème n°3 : Entretien des dépendances**

**Fiche pratique 3.1 : entretien des dépendances**

Cette fiche a été élaborée par la DIR Nord-Ouest.



**Annexe**

**Fiches de bonnes pratiques**

**Thème n°4 : Entretien – réparation d'équipements**

**Fiche pratique 4.1 : Cheminements d'accès aux équipements pour leur réparation**

Cette fiche a été élaborée par la DIR A.





**Annexe**

**Fiches de bonnes pratiques**

**Thème n°5 : Surveillance des chantiers**

**Fiche pratique 5.1 : Préparation de la surveillance de chantiers à risques particuliers**

Cette fiche a été élaborée par la DIR Centre-Est.

