

NOTE DE SERVICE

FT / DM / N°: 2020-21N - 21

Affaire suivie par : Delphine MANTELLI

N° de poste : 03.84.96.76.03

Objet : La conduite des véhicules du SDIS

La présente note abroge et remplace la note de service n°2018-183N du 2 juillet 2018 relative à la conduite des véhicules d'incendie et de secours. Elle a vocation à être affichée dans l'ensemble des centres du corps départemental.

Avant-propos

La première cause de mortalité des sapeurs-pompiers en service commandé reste l'accident de la circulation.

Ce constat amène à préciser les règles de conduite pour les sapeurs-pompiers alertés qui se rendent au centre d'intervention, puis sur les lieux de l'intervention, mais aussi lors du retour d'intervention.

Les enjeux de ces règles internes sont à la fois humains et sociaux. Ils permettent d'assurer les missions de secours et de préserver l'intégrité physique du public, des victimes et des agents de la collectivité. Cette note est un préalable à une démarche de prévention plus globale chez les sapeurs-pompiers, le risque routier devant être considéré comme une préoccupation majeure de la prévention.

I. Notions générales

1°) Permis et formations

Tout sapeur-pompier amené à conduire un véhicule doit être titulaire du permis requis à ladite conduite de l'engin, et avoir validé la ou les formation(s) nécessaire(s).

Il doit disposer du permis B boîte de vitesse manuelle.

Tout sapeur-pompier autorisé à conduire un VSAV, hors et en intervention, doit :

- être titulaire de l'attestation délivrée par le Préfet (permis ambulance),
- avoir effectué une visite médicale validant son aptitude physique à cet effet,
- avoir suivi le module de formation COD 0.

Des formations internes sont dispensées aux sapeurs-pompiers pour la conduite et la mise en œuvre des véhicules de secours (COD0, COD1, COD2, COD2-ULS, COD6 (échelier) et COD-CCR). La conduite des embarcations nécessite pour certaines un permis bateau et/ou une formation dispensée par le SDIS. Une formation interne spécifique est dispensée par les centres concernés pour la conduite des VLI et des VLM (SMUR).

Certains véhicules sont équipés pour tracter des remorques de moins de 750 kg (MPR...) ou de plus de 750 kg (GER, BLS, ULS...). Selon le véhicule et le type de remorque, les permis de conduire sont différents (permis BE, permis B + formation B96, permis CE). Il est strictement interdit de tracter une remorque de plus de 750 kg sans permis spécifique.

Le permis B est suffisant pour la conduite des véhicules jusqu'à 3.5 tonnes. En revanche, la conduite des véhicules de plus de 3.5 tonnes nécessitera la détention du permis C et d'être âgé d'au moins 21 ans. Le sapeur-pompier âgé de moins de 21 ans et titulaire de la formation CAP conducteur routier de marchandises n'est pas autorisé à conduire un véhicule de plus de 3.5 tonnes.

La conduite des véhicules affectés aux missions de sécurité civile, dont le PTAC inscrit sur la carte grise est supérieur à 3.5 tonnes sans excéder 4.5 tonnes, nécessite la réunion des conditions suivantes :

- être titulaire du permis B, et du COD0 ou COD1,
- être âgé de plus de 21 ans et ne plus être en période probatoire,
- avoir suivi et validé une formation interne spécifique,
- être inscrit sur une liste arrêtée par le directeur départemental du SDIS,

2°) Période probatoire

La période probatoire s'applique aux jeunes conducteurs et à ceux ayant subi une annulation de permis de conduire (à la différence d'une suspension). L'annulation du permis de conduire résulte soit d'une infraction grave au code de la route, soit d'une invalidation du fait d'un solde nul des points.

La durée de la période probatoire dépend de la nature de l'apprentissage initial, et de la réalisation ou non d'une formation complémentaire auprès d'un organisme agréé (arrêté du 2 mai 2019 relatif à la formation complémentaire prévue à l'article L. 223-1 du code de la route). Cette formation complémentaire ne vaut que pour l'obtention d'un premier permis de conduire. Le tableau ci-dessous reprend les différents cas de figure :

Au 1 ^{er} janvier 2019	Apprentissage traditionnel (à partir de 18 ans)	Apprentissage anticipé (à partir de 15 ans)
Sans formation complémentaire	3 ans	2 ans
Avec formation complémentaire par un organisme agréé	2 ans	1 an et 6 mois

Durant la durée de la période probatoire, l'article R 413-5 du code de la route dispose que « *tout conducteur titulaire du permis de conduire est tenu de ne pas dépasser les vitesses maximales suivantes [...] 110km/h sur les sections d'autoroutes où la limite normale est de 130 km/h, 100 km/h [...] où cette limite est plus basse [...] 80 km/h sur les autres routes* ».

La période probatoire en cela qu'elle peut restreindre la vitesse de conduite ne permet pas la conduite d'un VSAV du SDIS.

En intervention, à l'aller comme au retour, la conduite des véhicules du SDIS ne peut s'effectuer que par des conducteurs hors période probatoire.

3°) Autorisation de conduite

Eu égard à ce qui précède, tout sapeur-pompier est tenu d'informer son chef de centre, ou son chef de groupement, de sa situation vis-à-vis du permis de conduire (nature du permis obtenu, annulation du permis, suspension du permis, fin de période probatoire, visite médicale pour le permis C, restriction spécifique).

Chaque centre dispose d'une liste des personnels autorisés à conduire. Cette liste est mise à jour par le chef de centre.

II. Le code de la route appliqué aux sapeurs-pompiers

Comme tout autre usager des voies de circulation, le sapeur-pompier au volant d'un véhicule d'incendie et de secours est soumis au respect du code de la route.

Ceci étant, la combinaison des articles R 311-1 alinéa 6.5 et R 432-1 du code de la route nous amène à considérer un véhicule d'incendie et de secours comme un « *véhicule d'intérêt général prioritaire* » auquel ne s'appliquent pas « *les dispositions [...] relatives aux règles de circulation des véhicules [...] lorsqu'ils font usage de leurs avertisseurs spéciaux dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers de la route* ».

Ces trois conditions sont cumulatives et doivent impérativement être respectées (mission urgente + avertisseurs spéciaux + ne pas mettre en danger autrui).

Le conducteur d'un véhicule d'incendie et de secours peut alors déroger aux dispositions du code de la route relatives à l'usage des voies quant au respect :

- de la vitesse,
- des feux de signalisation tricolore,
- des priorités à droite,
- des « cédez le passage »,
- des stops,
- des sens interdits,
- des lignes continues de la signalisation au sol,
- de la circulation et du stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence.

En revanche, le conducteur ne peut en aucun cas déroger :

- aux feux rouges clignotants (passage à niveau, aérodrome),
- à la limitation de la hauteur et de la largeur limitée par les ouvrages,
- à la législation relative au taux d'alcoolémie et à la prise de stupéfiants.

En cas d'infraction au code de la route en dehors des exceptions prévues en matière d'intervention urgente, et compte-tenu des dispositions de l'article L 121-6 du code de la route, l'identité et l'adresse du conducteur du véhicule de secours seront communiquées par le SDIS à qui de droit. Le conducteur concerné recevra alors à son domicile un nouvel avis de contravention nominatif.

Par ailleurs, il convient de préciser que l'influence d'un chef d'agrès, d'un médecin ou d'un motard d'escorte, n'atténue en rien la responsabilité du conducteur en cas d'accident (article L121-1 du code de la route : « *Le conducteur d'un véhicule est responsable pénalement des infractions commises par lui dans la conduite dudit véhicule* »).

A noter le cas de figure du sapeur-pompier alerté par le CTA/CODIS pour assurer un départ et qui doit rejoindre la caserne avec son véhicule personnel. La mise en condition opérationnelle et la volonté d'arriver vite sont trop souvent à l'origine d'accidents. Pourtant il n'est pas considéré comme un véhicule prioritaire et les dispositions du code de la route s'appliquent sans dérogation et dans leur totalité.

III. Comportement à adopter lors des interventions

Les sapeurs-pompiers réalisent un panel très large d'interventions dans des conditions elles-aussi très diverses. Le degré d'urgence induit le comportement à adopter par le conducteur.

INTERVENTION NON URGENTE*	INTERVENTION URGENTE
Feux de croisement quelle que soit l'intervention	
Pas de signalisation lumineuse et sonore	Signalisation lumineuse (gyrophares) et signalisation sonore (2 tons)
Pas de dérogation au code de la route	Dérogations données par le législateur
<ul style="list-style-type: none"> - Opérations diverses (Épuisement, destruction d'hyménoptères, etc...) - Service de sécurité, relève - Retour d'intervention 	<ul style="list-style-type: none"> - Secours à personne (malaise, accident de circulation, sauvetage...) - Incendie - Autres opérations urgentes (fuite de gaz ...) - Opérations multiples (tempête, inondations ...) - Retour d'intervention pour assurer un nouveau départ sur ordre du CTA/CODIS

* *sauf ordre contraire du CTA/CODIS, au vu des compléments d'informations fournis lors d'un contre appel ou d'appels multiples pour la même intervention. S'il existe un doute lors de l'alerte, cette levée de doute amènera un classement vers une intervention urgente.*

1°) Consignes générales quelle que soit l'intervention

En cas de consommation d'alcool précédant un départ en intervention, plus particulièrement dans le cas d'un appel BIP, le conducteur doit en informer le chef d'agrès et céder le volant. Cette précaution n'exclut pas une procédure interne aboutissant à une éviction temporaire du sapeur-pompier du service en raison de son état de santé.

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire en toutes circonstances, pour les personnels et les victimes, sauf en cas d'absence d'un tel équipement ou en cas d'empêchement. Pour certains véhicules, le port de la ceinture est compatible avec le port de l'ARI et est donc considéré comme obligatoire.

Sous réserve de redoubler de prudence et en prenant des mesures compensatoires de sécurité, il est possible de déroger au port de la ceinture de sécurité. S'il est nécessaire de réaliser un geste de secourisme dans la cellule du VSAV, le conducteur doit ralentir, voire s'arrêter.

De même il est possible de déroger à la limitation du tonnage supporté par les ouvrages ou voies empruntés si par exemple les conditions d'accès du sinistre ne sont pas possibles par d'autres voies ou incompatibles avec la réussite de la mission. Une mesure compensatoire sera, par exemple, de faire descendre le personnel pour effectuer un franchissement difficile.

Les feux de croisement seront en permanence utilisés.

Chaque conducteur doit adapter sa conduite à l'état de la route. Lorsque la chaussée est humide, glissante et/ou de mauvaise qualité, il est indispensable de réduire sa vitesse et d'augmenter les distances de sécurité. En cas de visibilité inférieure à 50 mètres, les vitesses maximales sont abaissées à 50 km/h sur l'ensemble des réseaux routiers et autoroutiers.

La conduite doit être adaptée au type de véhicule. Par exemple, en fonction d'une éventuelle remorque tractée, le freinage doit être souple et progressif, les distances de freinage augmentées. Il est nécessaire de bien contrôler le branchement électrique et le bon fonctionnement des feux.

A l'approche des radars automatiques fixes, compte tenu du ralentissement et afin d'éviter l'instruction d'un dossier, il est demandé de respecter les limitations de vitesse en restant dans le flux de circulation, quel que soit le type de départ.

Tout véhicule en intervention sur la chaussée doit pré-signaliser le danger qu'il constitue en utilisant les feux de détresse. Les avertisseurs spéciaux (flash, etc...) compléteront utilement cette pré-signalisation.

En ce qui concerne le transport de victimes, le chef d'agrès veillera à faire adapter la vitesse en fonction de la pathologie de la victime.

Le retour d'intervention s'opère en respectant le code de la route, sauf si le CTA/CODIS autorise le retour urgent en vue d'assurer une autre mission ou une couverture de secteur.

2°) Consignes particulières lors d'une intervention urgente

Pour rappel, le véhicule d'incendie et de secours est alors un véhicule d'intérêt général prioritaire au sens de l'article du code de la route.

Le conducteur fait usage des avertisseurs spéciaux suffisamment tôt avant une zone de danger potentiel et s'assure, autant que possible, que les avertissements sont perçus et compris des autres usagers de la route.

Le conducteur doit aborder les intersections en ralentissant suffisamment pour pouvoir stopper immédiatement, ou marquer l'arrêt si le passage manque de visibilité.

Les bandes d'arrêt d'urgence, les voies de bus sont réservées aux véhicules d'incendie et de secours uniquement en cas de ralentissement gênant la progression. De plus, la largeur d'une bande d'arrêt d'urgence pouvant se réduire du fait d'ouvrages d'art (ponts, piles de ponts, bretelles de sortie ou d'entrée...), la vitesse sera limitée à 40 km/h. Sur les troncs communs (voies réservées aux bus, services de sécurité et taxis), la vitesse sera limitée à 50 km/h.

Le conducteur devra respecter le sens de circulation et prendre toutes les précautions nécessaires avant d'emprunter une voie en sens interdit en réservant cette dérogation à des situations très exceptionnelles. Le chef d'agrès assurera la progression.

En cas d'intervention à contresens sur une 2X2 voies, l'accord préalable de la gendarmerie ou de la police nationale est obligatoirement demandé et obtenu par le CTA/CODIS sur bande enregistrée. Le véhicule devra être escorté.

Le franchissement d'une ligne continue (ou de dissuasion) est possible sous réserve de prendre toutes les précautions nécessaires afin de prévenir le véhicule à dépasser, de se signaler aux autres usagers susceptibles de venir en face (appels de phares...).

La possibilité de déroger à la vitesse doit se faire dans le respect des conditions de circulation et de météorologie.

Pour les véhicules dont le PTAC est inférieur à 3.5 tonnes, le dépassement de la vitesse maximale autorisée ne devra pas excéder 20 km/h.

Pour les véhicules dont le PTAC est supérieur à 3.5 tonnes et ceux dont le PTRV est supérieur à 3.5 tonnes, le dépassement de la vitesse maximale autorisée ne devra pas excéder 10 km/h.

Il est rappelé que, depuis le 1^{er} juillet 2018, sur les routes hors agglomération, la vitesse autorisée est, par principe, établie à 80 km/h sauf le cas des sections de ces routes comportant au moins deux voies affectées à un même sens de circulation et sous réserve d'une signalisation appropriée.

IV. Comportement à adopter lors des déplacements hors intervention

Il s'agit de déplacement pour des réunions, manifestations, formations, liaisons administratives ou techniques, manœuvres.

Le conducteur est tenu de respecter les dispositions du code de la route qui s'appliquent pleinement et sans aucune dérogation.

L'utilisation du véhicule est soumise à l'autorisation du chef de centre, ou du chef de groupement, après avoir rappelé les consignes si nécessaire.

Pour le conducteur en période probatoire, la signalétique apprenti (A) doit être apposée à l'arrière du véhicule.

V. Prévention des conduites à risque

Pour rappel, le règlement intérieur prohibe toute consommation d'alcool ou de stupéfiants dans les locaux de l'établissement.

Tout conducteur d'un véhicule d'incendie et de secours doit être vigilant quant à sa capacité à conduire. Il est strictement interdit de prendre le volant sous l'emprise d'un état incompatible avec la conduite d'un véhicule ; que cet état résulte d'une concentration d'alcool dans l'organisme supérieure au taux réglementaire, d'une consommation de stupéfiant ou de tout autre produit altérant les facultés de conduite. Le conducteur engage alors sa responsabilité sur le plan pénal, civil et disciplinaire.

Par ailleurs, la survenance d'un accident alors que le conducteur subit les effets d'un traitement médical peut conduire à la qualification des infractions de mise en danger d'autrui ou d'infraction non intentionnelle (blessures involontaires, homicide involontaire...).

Les pictogrammes suivants, figurant sur les boites de médicaments, alertent leurs utilisateurs de leurs effets sur les capacités de conduite :



Dans le cadre de la prescription d'un traitement médical, il appartient aux sapeurs-pompiers concernés de rester vigilant et de solliciter l'avis d'un médecin en cas de prise d'un médicament à risque.

En conclusion

La réglementation confère la possibilité de déroger aux règles générales du code de la route afin de faciliter la mission de sapeur-pompier sans être verbalisable. Mais, face aux dangers ou en cas d'accident, il n'y a plus de dérogation : le conducteur engage sa responsabilité, risque sa vie et celle des autres...

Le SDIS, via son assurance, couvre les dommages causés aux biens et aux personnes par ses véhicules et ses agents dès lors que ni le conducteur tiers, ni l'agent du SDIS n'ont commis de faute. Les frais sont alors pris en charge par le service.

Ceci étant, la responsabilité pénale du conducteur sapeur-pompier peut être engagée s'il est prouvé qu'il a commis une faute. En aucun cas, le SDIS ne pourra se substituer à lui en matière de conséquences juridiques, aucune requête en exonération ne sera faite.

Le chef d'agrès, quant à lui, est responsable de la bonne marche de la mission de secours et a, à ce titre, le devoir de guider le conducteur, de le renseigner, de l'inciter à être prudent devant une éventuelle difficulté. Il joue un rôle de modérateur.

Le directeur départemental,



Colonel Fabrice TAILHARDAT

Destinataires :

- *Les chefs des CIP et des CI.*
- *Les chefs de groupement,*
- *L'ensemble des sapeurs-pompiers du corps départemental.*

Copie pour information :

- *Les chefs des CPI.*