

	<h1>Instruction permanente</h1>	Domaine ADM
<h2>Conduite des véhicules en service</h2>		IP-202X-XX- QVSGI
<input checked="" type="checkbox"/> Version initiale	<input type="checkbox"/> Mise à jour qui annule et remplace la version du XX/XX/XXXX	XX/XX/2026

I - Références

- Code de la route ;
- Arrêté préfectoral n°70-2022-11-28-00005 du 28 novembre 2022 portant règlement opérationnel des services d'incendie et de secours de la Haute-Saône modifié ;
- Arrêté du président du conseil d'administration du service départemental d'incendie et de secours de la Haute-Saône du 6 juillet 2023 n° DDSIS/R/N°08 portant règlement intérieur du service départemental d'incendie et de secours modifié ;
- Note d'information n°DDSC9/CDC/NR n° 99-561 du 10 août 1999 relative à la conduite des véhicules des services d'incendie et de secours de la Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles ;
- Délibération n°CA-2024-86 du 18 décembre 2024 approuvant le plan de prévention du risque routier ;
- Note de service n°2025-13-DIR_ADM du 12 septembre 2025 concernant le dépistage d'alcoolémie dans le cadre du service ;
- Fiche n°F-2023-03-GSTL_OPS du 02 novembre 2023 relative à la mise en œuvre du frein de parc et calage du véhicule.

II - Préambule

Le risque routier constitue l'une des préoccupations majeures des SDIS. Il représente en effet la première cause de mortalité chez les sapeurs-pompiers à l'échelle nationale.

La conduite des véhicules s'effectue conformément au Code de la route et aux dispositions internes arrêtées par le SDIS 70.

La présente instruction permanente a pour objectif dans la continuité du plan de prévention du risque routier de définir les règles de conduite pour les personnels. Ces règles visent à assurer l'exécution des missions du service, tout en préservant l'intégrité physique des personnels, des victimes, des citoyens ainsi que des véhicules et des matériels.

III - Application

III.1 - Les dispositions relatives à l'autorisation de conduites des véhicules du SDIS

La conduite des véhicules du SDIS est une obligation de service pour l'ensemble des personnels dont l'emploi le nécessite.

Tout conducteur doit être titulaire du permis adapté au véhicule ou à l'ensemble tracté qu'il est amené à conduire (permis B, B+FS, B 96, BE, C1, C1E, C, CE). Il doit s'assurer de la validité de ce permis et informer sa hiérarchie de toute restriction dont celui-ci pourrait faire l'objet (suspension de permis, restriction médicale...).



Il doit être en possession de l'original de son permis de conduire. Celui-ci doit pouvoir être présenté à tout moment à la hiérarchie ou aux forces de l'ordre. Pour la conduite en situation opérationnelle sur le département, il est toléré que le permis reste au centre d'incendie et de secours, pour éviter toute détérioration.

Dès son intégration au SDIS, tout agent réalise la formation « COD prévention des risques routiers ».

Nul ne peut conduire un véhicule du service sans y avoir été expressément autorisé. L'alarme du sapeur-pompier sur un emploi opérationnel de conducteur vaut autorisation.

Le conducteur qui prend en charge un véhicule doit connaître ses caractéristiques.

Lors des déplacements, la conduite des véhicules doit se faire dans le strict respect des règles du Code de la route et des principes dégagés par la jurisprudence.

Le conducteur, qui commet une infraction au code de la route ou aux règles de conduite des véhicules édictées par le service, s'expose à des sanctions disciplinaires en plus des éventuelles sanctions pénales.

L'autorisation de conduite n'est pas acquise. Elle peut être suspendue ou retirée par la hiérarchie.

Aucun agent ne peut être contraint, y compris en situation d'urgence, à conduire un véhicule pour lequel il ne dispose pas du permis en cours de validité.

III.1.1 - Nouveaux conducteurs, jeunes conducteurs et délai probatoire

La conduite des véhicules de service est interdite aux mineurs.

La conduite d'un véhicule nécessitant le permis B (VL) est autorisée à compter de 18 ans. Cette autorisation est délivrée après l'obtention du COD prévention des risques routiers et d'une séquence d'observation de son comportement en circulation validée par le chef de centre ou de service et de la traçabilité sur son livret individuel de formation.

Pour les détenteurs d'un permis probatoire (2 ou 3 ans) l'apposition à l'arrière des véhicules du disque A sur les véhicules du SDIS n'est pas applicable (dérogation du code de la route R 413-6).

Le Code de la route (article R 413-6) prévoit également pour ces conducteurs une dérogation sur la vitesse. Pour autant, la prudence s'impose à eux plus qu'à tout autre conducteur.

La conduite d'un véhicule nécessitant le permis C (PL) est autorisée à compter de 18 ans pour les personnes bénéficiant d'une formation professionnelle de conducteur et à compter de 21 ans pour les autres personnels.

III.2 - Les formations à la conduite des engins

Aucun véhicule de service ne peut-être conduit en situation d'urgence sans avoir validé la formation interne requise.

Le règlement de formation et de certification en vigueur permet aux personnels d'accéder en complément du permis de conduire requis aux formations préalables et indispensables à l'utilisation des véhicules.

Ces formations font l'objet de RIOFE fixés par instructions permanentes rédigées par le Groupement Doctrine Equipement Formation.

III.3 - Les déplacements

La conduite des agents doit être en tout point exemplaire, tant pour la sécurité que pour l'image du service.

III.3.1 - Les déplacements administratifs

Le conducteur est tenu de respecter rigoureusement les dispositions du Code de la route.

III.3.2 - Les déplacements opérationnels

III.3.2.1 - *Trajet alarme « BIP » vers un centre d'incendie et de secours*

Le conducteur est tenu de respecter rigoureusement les dispositions du Code de la route, qui s'appliquent pleinement sans aucune dérogation. La volonté d'arriver rapidement au centre est trop souvent à l'origine d'accidents. L'optimisation des délais entre le déclenchement de l'appel sélectif et l'arrivée au centre de secours se réalise uniquement lors de la phase préparatoire (préparation des effets vestimentaires, stationnement du véhicule dans le sens du départ, anticipation des conditions climatiques...), et en aucun cas pendant le trajet.

En fonction du véhicule utilisé pour se rendre au centre d'incendie et de secours, les équipements minimaux de sécurité définis à l'annexe 1 doivent être respectés.

III.3.2.2 - *Départ en intervention*

Le déplacement réalisé dans un contexte opérationnel bénéficie de règles de conduite dérogatoires au Code de la route (Art R 311-1 alinéa 6.5 et R 432-1) sous certaines conditions :

*« Certaines dispositions du présent code relatives aux règles de circulation des véhicules ne sont pas applicables aux conducteurs des véhicules d'intérêt général prioritaires lorsqu'ils font l'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** ».*

Le principe de l'exonération énoncé par l'article R.432-1 du Code de la route est assorti de **trois conditions cumulatives** :

- l'urgence avérée de la mission (dans la qualification résulte en principe du ticket de départ),
- la préservation de la sécurité des autres usagers,
- l'usage simultané des avertisseurs spéciaux sonores et lumineux, de jour comme de nuit.

La priorité n'est pas acquise ; elle est demandée aux autres usagers.

L'anticipation reste le principe de base.

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

- aux feux rouges clignotants (passage à niveau, aérodrome...);
- aux caractéristiques techniques (tonnage, hauteur, largeur...) des ouvrages (chaussée, pont, tunnel...); toutefois, l'article R 422-4 prévoit une dérogation sur la limitation de tonnage pour l'accès à un sinistre. Cette dérogation s'applique aux véhicules des services d'incendie et de secours lorsque l'urgence le justifie et que l'accès au sinistre n'est pas possible par d'autres voies ou incompatible avec la réussite de la mission ;
- à la législation relative à la prise de médicaments, au taux d'alcoolémie et à la consommation de stupéfiant ;

III.3.2.3 - Intervention URGENTE

Une intervention urgente se caractérise par une demande de secours nécessitant la mobilisation rapide des moyens des services d'incendie et de secours, en raison d'une situation présentant **un danger grave et imminent** pour les personnes, les animaux, les biens ou l'environnement. Elle correspond à toute situation dans laquelle le délai d'intervention constitue un facteur déterminant.

Les véhicules de secours bénéficient, dans le cadre de leurs déplacements entre le lieu d'engagement et le site de la mission (intervention, CTA/CODIS), de certaines dérogations aux dispositions du Code de la route, conformément aux règles en vigueur, notamment :

- la vitesse maximale autorisée ;
- le franchissement des feux tricolores des panneaux « stop » et « céder le passage » ;
- les priorités à droite ;
- les sens interdits ;
- les lignes continues marquées au sol ;
- l'usage des voies de bus ;
- l'usage des bandes d'arrêt d'urgence.

Ces dérogations sont subordonnées aux règles de prudence suivantes :

- les feux avertisseurs lumineux et les feux de croisement doivent être maintenus en fonctionnement en permanence ;
- l'usage de l'avertisseur sonore doit être déclenché suffisamment tôt avant une zone de danger potentiel et en veillant à s'assurer qu'il est perçu et compris par les autres usagers de la route, de jour comme de nuit ;
- en cas de conditions météorologiques fortement dégradées (fortes pluies, brouillard dense, neige...), la vitesse maximale est adaptée aux exigences de prudence ;
- le franchissement des intersections s'effectue en ralentissant suffisamment pour pouvoir s'arrêter immédiatement ou marquer l'arrêt en cas de manque de visibilité ;
- l'engagement dans un sens interdit doit rester une situation très exceptionnelle, motivée par l'impossibilité d'emprunter un autre itinéraire. Dans ce cas, le chef d'agrès assure la progression en tête du véhicule ;
- le franchissement des lignes continues est fortement déconseillé, ce marquage constituant l'identification d'une zone dangereuse. Il reste possible en cas de nécessité, sous réserve de prendre toutes les précautions nécessaires (visibilité suffisante, absence de véhicule venant en sens inverse, anticipation du temps de dépassement, puissance du véhicule, vitesse de l'usager...). Cette situation doit rester exceptionnelle ;
- les bandes d'arrêt d'urgence et les voies de bus ne peuvent être utilisées qu'en cas de ralentissement gênant la progression en réduisant significativement sa vitesse ;
- à l'approche des radars automatiques de vitesse signalés, le flux de circulation est souvent ralenti ; le respect de la limitation de vitesse doit être observé.

Le conducteur reste pénalement responsable ; il doit réduire au maximum les risques, en tenant compte de l'urgence de la mission.

La réussite de la mission suppose avant tout que l'engin arrive sur les lieux.

III.3.2.4 - Intervention NON URGENTE

Lors des déplacements effectués dans le cadre d'interventions ou prestations ne relevant pas de l'urgence, le conducteur est tenu de respecter strictement l'ensemble des dispositions prévues par le Code de la route.

L'usage des avertisseurs spéciaux est interdit lors du déplacement ; sa mise en œuvre sur le site relève des dispositions du chapitre III.4.3.9 - Sécurisation sur intervention des intervenants.

Le conducteur est tenu de respecter rigoureusement les dispositions du Code de la route.

Les interventions non urgentes sont notamment :

- relevage ;
- recouverture opérationnelle d'engins ou de personnels ;
- relève, ronde, service de sécurité ;
- destruction d'hyménoptères ;
- ascenseur bloqué ;
- retour d'intervention.

Le CTA/CODIS, au regard des éléments dont il dispose lors du traitement de la demande d'intervention ou lors d'un appel complémentaire, peut requalifier le déplacement en intervention urgente. Cette requalification est portée sans délai à la connaissance du chef d'agrès lors de son départ ou en cours de déplacement et consignée sur la main courante au CTA / CODIS.

III.3.2.5 - Transport de victime vers un centre hospitalier

Le transport de la victime du lieu d'intervention vers un centre hospitalier doit impérativement garantir son confort et sa sécurité.

Le déplacement s'effectue jusqu'au centre hospitalier avec l'usage des avertisseurs lumineux. Il est réalisé dans le respect strict des limitations de vitesse en s'insérant dans le flux normal de la circulation, conformément aux dispositions du Code de la route.

Le transport en urgence vers un centre hospitalier, motivé par un état critique, une aggravation de la victime ou sur demande médicale, s'effectue conformément aux dispositions de la présente note *III.3.2.3 - Intervention URGENTE*. Une escorte par les forces de l'ordre peut être demandée par le chef d'agrès au CTA / CODIS. Même lorsqu'une escorte est organisée par les forces de l'ordre, la responsabilité pénale du conducteur peut être engagée en cas d'accident.

Lors d'un transport de victime paramédicalisé ou médicalisé, le véhicule de l'infirmier ou du médecin peut être conduit par un membre de l'équipage du VSAV. Dans ce cas, il suit le véhicule assurant le transport de la victime jusqu'au centre hospitalier avec usage des avertisseurs lumineux.

Il doit impérativement maintenir une distance de sécurité adaptée et emprunter le même parcours que le véhicule assurant le transport de la victime, sans être tenu de rester directement derrière. Cette organisation permet, si nécessaire, à ces véhicules de s'arrêter sur une aire sécurisée et de disposer du matériel complémentaire disponible dans le véhicule de l'infirmier ou du médecin.

Les VISU, VSM, UMHP ou VLM n'ont pas vocation à ouvrir la route.

III.3.3 - Retour d'intervention au centre d'incendie et de secours

Le retour d'intervention constitue un déplacement administratif et doit s'effectuer dans le strict respect des règles du Code de la route.

En cas de demande du CTA/CODIS d'un retour en urgence, le trajet s'effectue conformément aux dispositions de la présente note III.3.2.3 - *Intervention URGENTE*.

III.4 - Les dispositions diverses en lien avec la sécurité

III.4.1 - Port de la ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire en toutes circonstances, pour les personnels comme pour 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 reste donc obligatoire.

Sous réserve de redoubler de prudence et de prendre des mesures compensatoires de sécurité, il est possible de déroger au port de la ceinture de sécurité lors du transport d'une victime nécessitant des soins d'urgence ou lorsque la victime devient menaçante, violente ou dangereuse. Si des gestes doivent être réalisés dans la cellule du VSAV, le conducteur doit ralentir, voire s'arrêter.

L'habillement des personnels (gilet haute visibilité, veste d'intervention, surpantalons, ARI, etc.) doit être réalisé avant la montée dans le véhicule ou dès l'arrivée sur les lieux.

III.4.2 - Respect des distances de sécurité

Le Code de la route, dans son article R412-12, prévoit une distance minimale de sécurité entre deux véhicules qui se suivent afin d'éviter toute collision en cas de ralentissement brusque ou d'arrêt du véhicule qui le précède. Cette distance doit être d'autant plus grande que la vitesse est élevée.

Un écart **minimum de 2 secondes** doit toujours être respecté avec le véhicule qui précède.

Par temps de pluie, de brouillard, de neige ou dans toute autre condition dégradée, il convient d'augmenter les distances de sécurité.

III.4.3 - Usage des moyens de communication

L'usage des moyens de radiocommunication et du dispositif de navigation, lorsque le véhicule en est équipé, incombe au chef d'agrès.

Lorsqu'il se déplace seul, le conducteur est autorisé à utiliser l'émetteur radio afin de communiquer avec le CTA / CODIS. La mise en service et la programmation du dispositif de navigation doivent obligatoirement être effectuées avant le déplacement et à l'arrêt.

Conformément à l'article R412-6-1 du Code de la route, il est interdit au conducteur d'utiliser un téléphone tenu en main pendant la conduite d'un véhicule. Seuls les dispositifs de type kit mains-libres sont autorisés.

III.4.4 - Usage des avertisseurs sonores et lumineux

L'usage des avertisseurs spéciaux s'impose uniquement dans les cas de circulation en situation d'urgence relevant de l'article R 432-1 du Code de la route et détaillés dans la présente note III.3.2. – déplacements opérationnels. Il ne dégage ni le conducteur ni le chef d'agrès de leur obligation de prudence. Il convient de s'assurer que les signaux sont bien perçus et compris des autres usagers de la route (à pied, en trottinette, en vélo, en moto, en voiture...).

III.4.5 - Consommation d'alcool, stupéfiants et médicaments

Tout conducteur d'un véhicule du SDIS doit être vigilant quant à sa capacité à conduire. Il est strictement interdit de prendre le volant dans un état incompatible avec la conduite d'un véhicule, que cet état résulte d'une alcoolémie supérieure au taux réglementaire, d'une consommation de stupéfiants ou de toute autre produit altérant les facultés de conduite. La conduite des véhicules en situation d'urgence et considérée comme un poste de travail à risque. Aucune consommation d'alcool n'est tolérée (taux=0).

Le conducteur engage alors sa responsabilité sur le plan pénal, civil et disciplinaire.

Un dépistage (alcool et stupéfiants) peut être effectué conformément aux dispositions du règlement intérieur du SDIS et à la note de service 2025-13-DIR, dépistage d'alcoolémie dans le cadre du service.

S'agissant des médicaments, les pictogrammes figurant sur les boîtes alertent les utilisateurs sur les effets susceptibles d'altérer leurs capacités de conduite.



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

III.4.6 - Emploi du matériel attelé

Conformément à l'article R 221-4 du Code de la route, les titulaires des permis B et C peuvent tracter une remorque d'un poids inférieur ou égal à 750 kilogrammes de PTAC.

Pour toute remorque dépassant 750 kilogrammes de PTAC, le conducteur doit être titulaire d'un permis approprié (B96, BE, C1E, CE), selon les caractéristiques du véhicule tracteur et de la remorque.

Afin de faciliter la compréhension des permis requis selon les différents attelages véhicule / remorque, un tableau de synthèse intitulé « Permis / véhicule avec ou sans remorque » est élaboré pour chaque CIS par note de service du directeur. Ces tableaux doivent être affichés de manière visible dans les CIS et portés à la connaissance de l'ensemble du personnel.

Ces tableaux préparés par le GSTL sont mis à jour en tant que de besoin en fonction des modifications d'affectation ou de renouvellement des véhicules.

Le départ d'un véhicule tractant une remorque ne s'effectue qu'après la vérification par le conducteur des bonnes conditions d'attelage et du fonctionnement des feux (le cas échéant).

III.4.7 - Infractions et excès de vitesse

Les avis de contravention relatifs à des infractions commises hors circulation dans le cadre d'une intervention urgente et d'un transport de victime, relevant de l'article R 432-1 du Code de la route, sont systématiquement adressés aux agents concernés.

Le conducteur qui enfreint le Code de la route ou les règles de conduite des véhicules édictées par le service s'expose à des sanctions disciplinaires en complément des sanctions pénales éventuellement encourues.

Lorsqu'un dépassement de vitesse réglementaire est justifié par l'urgence de la mission, l'infraction relevée par un dispositif de contrôle fait normalement l'objet d'une demande d'exonération formulée par le SDIS auprès du service compétent.

Cette demande d'exonération est réalisée systématiquement par le SDIS lorsque l'excès de vitesse retenu n'excède pas 20 km/h au dessus de la vitesse réglementaire.

En revanche, toute demande d'exonération pour un dépassement supérieur à 20 km/h de la vitesse réglementaire fait l'objet au cas par cas d'un examen au regard du contexte opérationnel de l'intervention. Le conducteur concerné rédige un compte rendu écrit et se présente à un entretien avec son chef de centre. L'avis motivé du chef de centre, accompagné du compte rendu, est transmis au SDIS pour instruction.

Le respect du flux normal de circulation et des limitations de vitesse en vigueur s'impose au conducteur à l'approche des radars automatiques signalés, afin d'éviter toute procédure d'exonération.

Le franchissement d'un feu tricolore au rouge, équipé d'un radar de contrôle, est autorisé uniquement dans le cadre d'interventions urgentes ou lors du transport d'une victime en état critique, en aggravation, ou sur demande médicale. L'infraction constatée par le dispositif fait l'objet d'une demande d'exonération adressée par le SDIS au service compétent.

III.4.8 - Règles de calage du véhicule

Dès la descente du véhicule, le conducteur doit systématiquement caler l'engin afin d'assurer sa stabilité et d'éviter tout mouvement involontaire. Cette opération doit être réalisée conformément aux instructions figurant dans la fiche OPS n°F-2023-03-GSTL. Le rangement de la cale s'effectue par le conducteur, après avoir réalisé un tour complet du véhicule, conformément aux indications du chapitre III 4.9.

III.4.9 - Sécurité lors des manœuvres / guidage

Lors de manœuvres telles qu'une marche arrière, un franchissement d'un dispositif, d'un passage étroit, ou lorsque la configuration des lieux peut présenter des risques pour la sécurité des personnes ou l'intégrité des véhicules, le conducteur doit être guidé pour réaliser ces manœuvres en totale sécurité.

Le guidage lors du remisage du véhicule est systématique et obligatoire.

Avant de reprendre la route, le conducteur doit systématiquement effectuer un tour complet du véhicule afin de s'assurer qu'aucun obstacle, élément naturel (fossé, pierre, arbre...) ou mobilier urbain n'est présent, et qu'aucun risque d'endommagement du véhicule ne subsiste lors des manœuvres de départ. Après cette vérification, il procède au rangement de la cale du véhicule.

III.4.10 - Sécurisation sur intervention des intervenants

Tout véhicule stationné en intervention sur la voie publique signale sa présence aux autres usagers à l'aide des avertisseurs spéciaux lumineux et des feux de détresse. Lorsque l'équipement le permet, une pré-signalisation supplémentaire est mise en place.

L'intervention sur voie publique expose également les personnels à des risques routiers. Afin d'intervenir dans des conditions optimales de sécurité, les mesures suivantes doivent être strictement appliquées :

- porter des vêtements à haute visibilité (gilet haute-visibilité, parka, etc...).
- vérifier, avant de descendre du véhicule, que le flux de circulation le permet et, dans la mesure du possible, descendre du côté opposé à la circulation ;
- braquer les roues du véhicule en direction opposée à la zone de flux de manière à éviter, en cas de choc violent par l'arrière, la projection de l'engin dans la direction du lieu de l'accident ;
- sécuriser le site en utilisant l'ensemble des moyens d'éclairage et de signalisation disponibles dans le(s) véhicule(s) de secours (rampes lumineuses arrière, cônes de signalisation, triangles de balisage, mât d'éclairage, etc...)

La vigilance constante de chaque intervenant est un facteur déterminant pour prévenir et détecter tout risque de suraccident.

III.4.11 - Emploi du formulaire dématérialisé de signalement « accident de la circulation »

Tout accident de la circulation, qu'il s'agisse de dommages matériels et/ou corporels, impliquant un véhicule du SDIS ou le véhicule personnel d'un agent (SPV, SPP ou PATS) dans le cadre d'un déplacement domicile-CIS ou domicile-site de la DDSIS, fait l'objet d'une déclaration systématique via le formulaire dématérialisé prévu à cet effet.

Ce formulaire est renseigné sans délai par le conducteur ou, à défaut, par le chef d'agrès, conformément aux modalités définies dans l'IP n°2023-10-QVSGI.

III.4.12 - Stationnement des véhicules sur les sites du SDIS

Afin de renforcer la sécurité des personnels et de prévenir tout incident lié aux manœuvres de mise en circulation, le stationnement des véhicules sur l'ensemble des parkings des sites du SDIS doit impérativement s'effectuer en marche arrière.

Cette règle a pour objectif de limiter les risques de collision lors du redémarrage, notamment dans les environnements où cohabitent véhicules légers, véhicules de service, engins de secours et piétons.

Le stationnement en marche arrière permet :

- une visibilité optimale lors du départ, en réduisant les angles morts ;
- une réduction du risque de heurt de personnes ;
- une réduction des manœuvres complexes et potentiellement accidentogènes.

Toutefois, ne sont pas concernés par cette disposition les stationnements effectués par les sapeurs-pompiers lors de leur arrivée au centre d'incendie et de secours dans le cadre d'un départ en intervention. Dans ce cas, la priorité absolue accordée à la rapidité d'engagement opérationnelle ne permet pas d'exiger un stationnement en marche arrière.

Pour faciliter le stationnement des véhicules des personnels appelés à intervenir, les centres d'incendie et de secours veilleront à réserver des emplacements libres, idéalement situés à proximité immédiate des accès du centre.

III.5 - Le rôle prépondérant du chef d'agrès en matière de sécurité routière

Le chef d'agrès est responsable de la bonne exécution de la mission et de la sécurité des occupants du véhicule ainsi que des autres usagers de la route.

Il exerce son autorité sur le conducteur, le conseille, le guide, le renseigne et l'incite à la prudence. Si nécessaire, il met fin à tout comportement dangereux, notamment en matière de vitesse.

Si le comportement du conducteur met en danger l'équipage ou les autres usagers, le chef d'agrès peut le relever de ses fonctions et prendre toutes mesures nécessaires pour garantir la sécurité.

IV - Observations relatives à la santé, à la sécurité et aux conditions de travail ou d'exercice

La prévention du risque routier constitue un axe majeur de la politique de santé et de sécurité en service du SDIS. La conduite des véhicules en service, qu'elle s'inscrive en intervention, en formation ou en déplacement courant, engage directement la responsabilité individuelle et collective des personnels, ainsi que celle de l'établissement.

À ce titre, chaque conducteur doit adopter en permanence une conduite fondée sur la prudence, l'anticipation et la maîtrise de son véhicule, en tenant compte des conditions de circulation, de l'environnement et des contraintes opérationnelles.

Le strict respect des dispositions de la présente instruction vise à protéger les agents, les tiers et l'établissement, tout en contribuant à l'amélioration continue des conditions d'exercice et à la réduction des accidents de service liés au risque routier.

La mobilisation de l'ensemble des personnels est indispensable ; toutefois, la sécurité repose avant tout sur la vigilance et la responsabilité individuelle de chacun.

Destinataires :

- CODIR
- CIP-CI
- CPI
- Chaîne de commandement

Le Directeur Départemental
des Services d'Incendie et de Secours
Chef de corps

Colonel Stéphane HELLEU

PROJET