

NOTE DE SERVICE

FT / JC / N° : 2018-183N - 181

Affaire suivie par : Jimmy COURTOT

N° de poste : 03.84.96.76.03

Objet : Conduite des véhicules d'incendie et de secours

La présente note abroge et remplace :

- la note de service n° 2008-311 du 19 juin 2008 relative à la conduite des véhicules d'incendie et de secours,
- la note de service n° 171N-166 du 19 septembre 2014 relative à la conduite à tenir pour les trajets domicile-caserne.

I. Constat

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

Ce constat m'amène à préciser les règles de conduite pour les sapeurs-pompiers alertés qui se rendent au centre d'intervention, 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.

II. Cadre réglementaire

Le code de la route accorde une place importante :

- au conducteur,
- au véhicule,
- à l'usager des voies de circulation.

Tout sapeur-pompier doit être titulaire du permis adapté à l'engin qu'il est amené à conduire. Il a, de plus, l'obligation de faire connaître à l'administration les restrictions dont il peut faire l'objet (suspension, problème médical, etc...).

En intervention, la conduite des véhicules du SDIS ne peut s'effectuer que par des conducteurs possédant leur permis depuis plus de 3 ans, quelles que soient la catégorie et la mission.

Concernant la conduite des VSAV, les sapeurs-pompiers autorisés à les conduire doivent :

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

Les conducteurs de véhicules d'incendie et de secours sont soumis à l'obligation du respect du code de la route, au même titre que les autres usagers.

Toutefois, l'article R 311-1 alinéa 21 précise qu'un engin de sapeur-pompier est un "véhicule d'intérêt général prioritaire...". A ce titre, il peut être amené à déroger aux dispositions du code de la route (livre IV article R 432-1) 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.

Pour cela, trois conditions doivent impérativement être réunies (article R432-1) :

- faire usage des avertisseurs spéciaux (gyrophares et 2 tons),
- la mission doit être urgente,
- ne pas mettre la vie d'autrui en danger.

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.

En aucun cas, il ne faut déroger :

- aux feux rouges clignotants (passage à niveau, aérodrome),
- à la limitation de la hauteur et de la largeur limitée par les ouvrages,
- aux règles relatives au taux d'alcoolémie et la prise de stupéfiants (attention aux effets secondaires des médicaments).

Il pourra être dérogé de façon exceptionnelle et sous réserve de redoubler de prudence en prenant des mesures compensatoires de sécurité :

- au port de la ceinture de sécurité. S'il est nécessaire de réaliser un geste de secourisme dans la cellule d'un VSAV, il conviendra de ralentir, voire de s'arrêter.
- à la limitation du tonnage supporté par les ouvrages et les voies empruntées, 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.

Certains véhicules sont équipés pour tracter des remorques de moins de 750 kg (MPR...) ou de plus de 750 kg (GER, BLS, ULS...). La conduite doit être adaptée : le freinage doit être souple et progressif, les distances de freinage sont augmentées. Il est nécessaire de bien contrôler le branchement électrique et le bon fonctionnement des feux. Selon le type de remorque, les permis de conduire sont différents (voir annexe 1).

III. Classification des interventions

Les sapeurs-pompiers réalisent un panel très large d'interventions dans des conditions qui se révèlent très diverses. Cet état de fait impose une classification des interventions en fonction de leur degré d'urgence et, induit le comportement à adopter par le conducteur.

INTERVENTION NON URGENTE*	INTERVENTION URGENTE
Pas de signalisation lumineuse et sonore	Signalisation lumineuse et signalisation sonore (feux, gyrophare, 2 tons)
Pas de dérogation au code de la route	Utilisation pleine des dérogations données par le législateur
<ul style="list-style-type: none">- Opération diverse (épuiement, destruction d'hyménoptères,...)- Manœuvre, formation- 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.

Pour le cas du sapeur-pompier alerté par le CTA/CODIS pour assurer un départ, le trajet domicile/caserne avec son véhicule personnel est soumis aux dispositions du code de la route qui s'appliquent pleinement et sans aucune dérogation. Il convient de respecter les règles de conduite lors des missions non urgentes.

IV. Comportement à adopter lors des déplacements en intervention

1°) Règles générales quel que soit le type d'intervention

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. Dans un tel cas, le port de la ceinture est obligatoire.

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.

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.

Tous les véhicules en intervention sur la chaussée doivent pré signaler le danger qu'ils constituent 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.

Quand le sapeur-pompier est alerté par le CTA/CODIS pour assurer un départ pour aller à 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. Naturellement, les dispositions du code de la route s'appliquent sans dérogation et dans leur totalité.

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°) Règles particulières en fonction des types d'intervention

a) *Départ pour une intervention "non urgente" :*

Le départ est immédiat (ou différé selon ce que précise l'ordre de départ). La conduite s'effectue conformément au code de la route à vitesse normale. Aucune dérogation n'est tolérée. Les avertisseurs spéciaux (gyrophares et 2 tons) ne sont pas utilisés.

Dans le cas où un véhicule de secours se trouve bloqué dans un embouteillage important, le chef d'agrès informe le CODIS des difficultés de circulation et du retard pour son arrivée sur les lieux.

b) *Départ pour une intervention "urgente" :*

Comme le fixe l'article R432-1 du code de la route, les conducteurs ont la possibilité de déroger aux feux de signalisation, aux sens interdits, aux lignes continues de la signalisation au sol, au sens de la circulation, au stationnement sur les bandes d'arrêt d'urgence et à la vitesse dans les conditions définies au paragraphe II de la présente note.

Les conducteurs ou le chef d'agrès feront usage des avertisseurs spéciaux suffisamment tôt avant une zone de danger potentiel et s'assureront, autant que possible, que leurs avertissements sont perçus et compris des autres usagers de la route.

Les conducteurs devront 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 (BAU), 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 de la BAU pouvant se réduire de par la présence d'ouvrages d'art (ponts, piles de ponts, bretelles de sortie ou d'entrée...), la vitesse sera limitée à 40 km/h maximum. Sur les troncs communs (voies réservées aux bus, services de sécurité et taxis), la vitesse est 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 ce qui concerne les interventions à contresens sur les 2 X 2 voies, il conviendra d'obtenir l'accord de la gendarmerie ou de la police nationale qui doit être obligatoirement demandé par le CTA/CODIS sur bande enregistrée. Le véhicule devra être escorté.

Le franchissement des lignes continues et les lignes 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...).

Ce type de départ "urgent" confère la possibilité de déroger à la vitesse. Dans tous les cas, la vitesse devra rester adaptée aux conditions de circulation (météorologie comprise).

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. Il est rappelé que, à compter du 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.

Pour les véhicules isolés dont le PTAC est supérieur à 3.5 tonnes et les ensembles de véhicules dont le PTRV est supérieur à 3.5 tonnes, le dépassement de la vitesse maximale autorisée sur la voie empruntée ne saurait excéder 10 km/h.

V. Comportement à adopter lors des déplacements hors intervention

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

Lorsque l'agent utilise un des véhicules du SDIS, il 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 après avoir rappelé les consignes si nécessaire.

Pour le conducteur ayant moins de 3 ans de permis ou 2 ans de permis (s'il a effectué la conduite accompagnée), la signalétique apprenti (A) doit être apposée à l'arrière du véhicule.

VI. Prévention des conduites à risque

Il est rappelé les dispositions du règlement intérieur qui prohibe toute consommation d'alcool ou de stupéfiants dans les locaux de l'établissement.

A cet égard, les conducteurs de véhicules d'incendie et de secours doivent être vigilants quant à leur capacité à conduire. Dans tous les cas, il est interdit de prendre le volant sous l'emprise d'un état incompatible avec la conduite d'un véhicule, que cet état résulte, notamment, d'une concentration d'alcool dans l'organisme supérieur au taux réglementaire, d'une consommation de stupéfiant ou de toute autre produit altérant les facultés de conduite.

Dans le doute, 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 son chef d'agrès et céder le volant à une autre personne. Cette disposition n'exclue pas l'application de toute procédure interne aboutissant à une éviction temporaire du sapeur-pompier du service en raison de son état de santé.

Il est, également, rappelé que, en cas de constat de consommation de stupéfiant ou d'alcool excédant le taux réglementaire, le conducteur engage sa responsabilité personnelle, tant sur le plan pénal, civil que disciplinaire.

Par ailleurs, il convient de préciser que 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 involontaires...) en cas de survenance d'accident.

A cet effet, des pictogrammes figurant sur les boîtes alertent leurs utilisateurs de leurs effets sur les capacités de conduite (cf. pictogrammes ci-après).





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.

VII. Infractions au Code de la route

En cas d'infraction au code de la route et des vitesses précisées dans la présente note, compte-tenu des dispositions de l'article L121-6 du code de la route, l'identité et l'adresse du conducteur du véhicule de secours seront communiquées à l'autorité renseignée sur l'avis de contravention.

A cet effet, identité et adresse de résidence du conducteur seront communiqués à l'autorité compétente par le SDIS de la Haute-Saône. A l'issue, le conducteur recevra, à son domicile, un nouvel avis de contravention qui lui sera adressée nominativement.

VIII. Conclusion

La réglementation confère la possibilité de déroger aux règles générales afin de nous faciliter la mission 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'auront commis une faute. Ainsi, les frais seront pris en charge par le service.

Par ailleurs, 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, à ce titre, a 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 :

- l'ensemble des sapeurs-pompiers du corps départemental