

PLAN DE PREVENTION DU RISQUE ROUTIER



Approuvé par délibération
n°CA-2024-86
du 18 décembre 2024



haute
saône

SAPEURS-POMPIERS





LEUR VISION DE LA PREVENTION DU RISQUE ROUTIER

Edwige EME,
présidente du conseil d'administration du SDIS 70



“ Les accidents de la route restent la 1^{ère} cause de mortalité chez les sapeurs-pompiers et sont déclarés « grande cause nationale » par les pouvoirs publics.

Le plan de prévention du risque routier permet de sensibiliser l'ensemble du personnel au respect des règles de conduite et de définir les actions à mettre en œuvre afin de réduire l'accidentalité avec ou sans lésions corporelles.

Seule une urgence avérée de la mission peut bénéficier de règles de conduite dérogatoires et sécurisées.

Ainsi, je compte sur vous tous pour adopter un comportement adapté pour les victimes, pour les autres usagers de la route, pour vos familles et pour vous. ”



Colonel Stéphane HELLEU,
Directeur départemental du SDIS 70

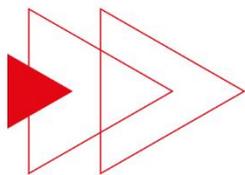
“ Première cause de décès en service, et de très loin, mais également première cause de blessures et d'infirmités chez les sapeurs-pompiers, les accidents de circulation constituent le premier risque professionnel auquel le SDIS est confronté de par l'extrême gravité potentielle et de par une fréquence significative d'accidents ou d'accrochages heureusement pas toujours graves.

Ce n'est pas la route qui tue mais bien ceux qui l'empruntent. La réalité, quand bien même elle est difficile à admettre, est bien que derrière chaque accident la cause est presque systématiquement d'origine humaine. Prendre conscience de cet état de fait, admettre que les causes matérielles, environnementales ou organisationnelles ne sont souvent que des circonstances aggravantes mais rarement la cause principale, nous conduit à avoir le courage d'observer nos pratiques et nos comportements, et de tout mettre en œuvre pour les corriger avec l'éclairage d'une démarche permanente de prévention du risque.

Je cite les termes du commandant Clerc, alors inspecteur départemental des services d'incendie de la Haute-Saône, dans la revue Le feu et l'Alarme - numéro de juillet 1949 : "Le temps mort d'alerte résultant de l'éloignement du centre de secours est plus ou moins important, mais il n'existe aucun moyen de le supprimer. Ce n'est pas en roulant à "tombeau ouvert" qu'il le serait. Cette solution n'en est pas une, ce sera toujours une cause d'accidents graves".

75 ans après, le mot d'ordre n'a pas changé. La réduction du risque routier reste la priorité de la politique de santé et de sécurité au travail ou en activité développée par le SDIS et en constitue un axe permanent qu'il faut régulièrement réactualiser. Tel est l'objet du présent Plan de Prévention des Risques Routiers (PPRR) 2024. ”





Etat des lieux de l'accidentologie routière

Le risque routier chez les sapeurs-pompiers est particulièrement important.

Pour preuve, l'accidentologie routière est clairement identifiée comme la principale cause de décès (67 %) dans les SDIS. Et 35 % des blessés graves sont impliqués dans des accidents de trajets (toutes natures confondues). (Chiffres 2023)

Pour faire face à ce risque, une démarche de prévention s'impose.



1. L'utilité d'une démarche de prévention des risques routiers.
2. Les données nationales et départementales.



Pourquoi ?

- 1^{ère} cause de mortalité chez les sapeurs-pompiers ;
- 1^{ère} cause de mortalité au travail ;
- déclarée « grande cause nationale » par les pouvoirs publics.

Pour qui ?

- les sapeurs-pompiers volontaires ;
- les sapeurs-pompiers professionnels ;
- les personnels administratif, technique, spécialisé ;
- les personnels de la réserve citoyenne des services d'incendie et de secours de la Haute-Saône.

Les enjeux

- humains (Traumatismes, incapacité de travail, décès...);
- opérationnels (Assurer la mission);
- organisationnels (Indisponibilité de véhicule, gestion administrative des dossiers...);
- juridiques (Responsabilité individuelle, responsabilité de l'établissement...);
- financiers (Assurances, frais médicaux, réparations...).



2.1. Quelques données clés nationales :

- Depuis 1998, plus de 280 sapeurs-pompiers sont décédés en accident de service...
- En 2022, l'Inspection Générale de la Sécurité Civile a recensé ;
 - * 11 accidents mortels dont 7 liés directement aux trajets soit 64%.
 - * 42 accidents graves dont 18 liés directement aux trajets soit 42%.
- En 2023, l'Inspection Générale de la Sécurité Civile a recensé ;
 - * 6 accidents mortels dont 4 liés directement aux trajets soit 67%.
 - * 39 accidents graves dont 10 liés directement aux trajets soit 25%.
- En 2024, l'Inspection Générale de la Sécurité Civile a recensé ;
 - * 5 accidents mortels dont 4 liés directement aux trajets soit 80%.

Cependant le nombre de décès est en baisse depuis plus de 10 ans, ce qui montre que les politiques de prévention et de sensibilisation au risque routier au sein des SDIS fonctionnent



Les statistiques indiquent clairement que les trajets aller (vers le lieu de travail ou vers l'intervention) constituent la grande majorité des accidents.

2.2. Quelques données clés départementales :

Au cours de l'année 2023, les 279 véhicules du SDIS (214 types VL et 65 types PL) ont parcouru 1 994 910 km, en prenant en compte l'ensemble des déplacements administratifs et opérationnels. Il convient de noter que l'ensemble de la flotte de 46 VSAV / VSU réalisent plus de 800 000 km par an. Certains VSAV parcourent près de 70 000 km par an. Les véhicules type VL et VTP réalisent quant à eux le plus de déplacements.

Depuis le 1^{er} janvier 2024, le SDIS assure, par l'intermédiaire des formulaires dématérialisés « accident de la circulation », une traçabilité de l'ensemble des accidents impliquant un véhicule de l'établissement. Un tableau de l'ensemble des sinistres est renseigné concomitamment par l'officier « qualité de vie en service et gestion de l'information » et le secrétariat du groupement des services techniques et de la logistique. Cette gestion permettra de disposer, dans les années futures, de statistiques.

Sur les 10 premiers mois de l'année 2024, 37 accidents ont été recensés, représentant un coût total de réparations s'élevant à 111 600 € TTC, dont 60 000€ restant directement à la charge du SDIS.

Les causes principales de ces événements sont :

- un défaut de guidage (dont choc avec une porte sectionnelle de CIS) ;
- une mauvaise évaluation du gabarit ;
- des accidents générés par un animal (sanglier, chevreuil...);
- des distances de sécurité non adaptées.

Il semble utile de rappeler aux conducteurs le prix d'acquisition Toutes Taxes Comprises (TTC) des principaux agrès compris les équipements :

- 33 000 € pour une Voiture Légère (VL) type Rifter ;



- 38 500 € pour un Véhicule Transport de Personnel (VTP) ;



- 120 000 € pour un Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes (VSAV) ;



- 260 000 € pour un Fourgon Pompe-Tonne (FPT) ;



- 295 000 € pour un Camion Citerne Feux de Forêts (CCFM);



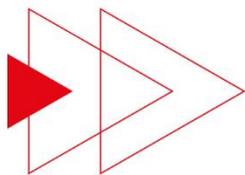
- 320 000 € pour un Fourgon Pompe-Tonne Secours Routier (FPTSR);



- 735 000 € pour une Echelle Pivotante à mouvements Combinés (EPC) de 30 mètres.







Les 6 piliers du plan de prévention

Afin de définir les actions de prévention à mener, il convient de présenter par pilier thématique la situation actuelle et les orientations envisageables d'évolution.

1. Les dispositions relatives à l'autorisation de conduite des véhicules du SDIS.
2. La formation à la conduite des engins.
3. Les déplacements.
4. Les dispositions diverses en lien avec la sécurité.
5. Le rôle prépondérant du chef d'agrès en matière de sécurité routière.
6. Les actions de prévention en matière de sécurité routière.





Etat des lieux

La conduite des véhicules du SDIS est une obligation de service pour l'ensemble des personnels dont l'emploi le nécessite. Le cas échéant, le SDIS peut interdire à un agent la conduite des véhicules du service.

Tout conducteur doit être titulaire du permis adapté au véhicule ou ensemble tracté qu'il est amené à conduire (permis B, B+FS, B 96, BE, C1, C1E, C, CE...). Il a de plus l'obligation de contrôler la validité de celui-ci et de faire connaître à sa hiérarchie les restrictions dont il peut 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 instant 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.

Hormis l'engagement opérationnel, nul n'est autorisé à sortir un véhicule du parc d'un centre d'incendie et de secours, sans l'autorisation expresse du chef de centre ou du chef de garde.

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

Lors des déplacements, la conduite des véhicules se fait en observant strictement les 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 conduites 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 à demeure. Le directeur départemental peut suspendre ou retirer cette aptitude.

Cas des jeunes conducteurs (VL et PL)

Règles et pratiques actuelles

Pour la conduite d'un véhicule nécessitant le permis B (VL), le permis de conduire du nouveau conducteur est probatoire pour une durée de 3 ans. Cette durée est réduite à 2 ans pour les jeunes conducteurs ayant suivi un apprentissage anticipé à la conduite. Durant ces périodes, le jeune conducteur doit apposer de manière visible un disque A à l'arrière du véhicule et respecter une vitesse spécifique à chaque type de voie.

Durant cette période probatoire, la conduite des véhicules en intervention (aller et retour) est interdite.

Pour la conduite des véhicules nécessitant le permis C (PL), l'âge minimal requis est porté à 21 ans, y compris pour les titulaires de la formation CAP routier.

Orientations envisagées

Durant cette période probatoire, il conviendrait d'interdire uniquement la conduite des véhicules en situation d'urgence, permettant de dissocier la conduite en situation d'urgence des interventions sans usage des avertisseurs sonores et lumineux ou pour un retour au centre.



Règles et pratiques actuelles

Le règlement de formation et de certification du 10 juillet 2019 permet au personnel d'accéder aux formations relatives à l'utilisation préalable et indispensable pour certains véhicules en complément du permis de conduire.

Les formations sont les suivantes :

- COD 0 : formation de 4 heures pour les conducteurs de VSAV, VSU, VLI et VLM ;
- COD 1 : formation de 24 heures pour les conducteurs d'engins-pompe ;
- COD CCR : formation de 24 heures pour la conduite des CCR en tout terrain ;
- COD 2 : formation de 40 heures pour la conduite de PL ou VL en hors chemin ;
- COD 6 : formation de 24 heures pour la conduite et mise en œuvre des moyens élévateurs ;
- COD portes berces : formation de 8 heures pour l'utilisation des portes berces ;
- COD ULS / QUAD : formation de 8 heures pour la conduite de ces engins.

Orientations envisagées

- Dès son intégration dans un centre d'incendie et de secours, le nouveau conducteur suit une séquence englobant la connaissance et la compréhension du présent plan et des directives en vigueur afférentes à la conduite des véhicules puis réalise une séquence d'observation de son comportement en circulation. Cette première sensibilisation dont l'intitulé restera à définir (COD prévention du risque routier) autorisera après traçabilité sur son livret individuel de formation, l'autorisation de conduire un véhicule du SDIS pour des déplacements sans usage des avertisseurs spéciaux (sonore et lumineux). Elle doit également permettre de rappeler les règles de déplacement avec les véhicules du service mais surtout lors des déplacements « appel bip » pour rejoindre le centre afin d'assurer un départ en intervention.
- A l'issue de la période du permis probatoire et dans un objectif de sécurité à adapter son comportement et sa conduite en situation d'urgence à laquelle chaque sapeur-pompier doit faire face lors de déplacements avec les véhicules du SDIS, les conducteurs peuvent suivre une formation spécifique (COD 0). Cette formation reste obligatoire pour bénéficier de l'aptitude à la conduite des engins (VSAV, VSU, VLI, VISU et VLM) en situation d'urgence.





3.1. Les déplacements administratifs

Règles et pratiques actuelles

Le volume des activités du service génère de très nombreux déplacements pour l'ensemble des personnels de l'établissement :

- réunions ;
- formations ;
- passages au contrôle technique ;
- réparations ;
- liaisons administratives ou techniques ;
- visites de prévention ;
- contrôles des équipements dans les CIS ;
- visites médicales ;
- échanges de véhicules ;
- rassemblements départementaux...

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



Trajet administratif = Respect absolu du code de la route

Orientations envisagées

Permettre et inciter l'accès à la formation « COD prévention du risque routier » et du COD 0 aux agents administratifs et techniques et plus particulièrement aux nouvelles recrues.

3.2. Les déplacements opérationnels

3.2.1. Trajet alerte BIP vers un centre d'incendie et de secours

Règles et pratiques actuelles

Le conducteur est tenu de respecter rigoureusement les dispositions du code de la route qui s'applique pleinement sans aucune dérogation. La volonté d'arriver rapidement au centre est trop souvent à l'origine d'accidents.



Aucune dérogation aux règles de circulation n'est possible lorsque l'on utilise son véhicule personnel même si l'on est considéré en temps d'intervention

Orientations envisagées

Intégrer dans la séquence (COD prévention du risque routier) et la formation COD 0 un temps de sensibilisation afin que les sapeurs-pompiers prennent conscience de leur vulnérabilité sur les routes s'ils dérogent aux règles de circulation. En effet, il n'est pas possible de conduire son véhicule personnel comme un véhicule d'intervention du service lors d'une intervention. Cela peut mettre en danger la population, les autres usagers de la route et bien sûr le conducteur. L'optimisation des délais entre le déclenchement de l'appel BIP et l'arrivée au centre d'incendie et de secours se réalise sur la phase de préparation et, en aucun cas, sur le temps de roulage. En effet, la préparation des effets, le stationnement du véhicule en marche avant, la mise en place d'une protection contre le gel...permettent un gain de temps sans aucune prise de risque.

3.2.2. Départ en intervention

Règles et pratiques actuelles

Le déplacement réalisé dans un contexte opérationnel est susceptible de bénéficier de règles de conduite dérogatoires au Code de la route (Art R.432-1) :

« Les dispositions du présent livre 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 3 conditions cumulatives :

- l'urgence avérée de la mission (le ticket de départ permet majoritairement la classification) ;
- le respect de la sécurité des autres usagers ;
- l'usage simultané des avertisseurs spéciaux (sonore et lumineux).

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...);
- à la législation relative au taux d'alcoolémie et à la prise de stupéfiant ;

Il ne faut pas d'avantage circuler à contresens sur une 2x2 voies (sauf après sécurisation par les forces de l'ordre et du gestionnaire de réseau).



Le chef d'agrès doit apprécier la notion d'urgence qui permet de bénéficier de l'usage de priorité et des dérogations associées.

Au vu des enjeux de sécurité routière et afin de veiller au mieux à la sécurité des personnels et des usagers de la route, le SDIS assure la mise en œuvre de mesures de prévention afin de limiter les risques d'accidents :

3.2.3. Intervention URGENTE

Règles et pratiques actuelles

- la possibilité de déroger à la vitesse doit se faire dans le respect des conditions de circulation et de météorologie ;
- le conducteur doit aborder les intersections en ralentissant suffisamment pour pouvoir stopper immédiatement ou marquer l'arrêt si le passage manque de visibilité ;
- le conducteur doit 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 assure la progression ;
- le franchissement des stop et feux rouge, s'effectue au pas et, si besoin, en marquant un temps d'arrêt pour s'assurer du passage en toute sécurité ;
- le franchissement d'une ligne blanche 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 (appel de phares...).



Le conducteur doit adapter sa conduite à la circulation de manière à TOUJOURS rester maître de son véhicule.

Orientations envisagées :

- définir les interventions urgentes ;
- le dépassement de vitesse maximale est limité à 20km/h est autorisé pour les véhicules dont le PTAC est inférieur à 3.5 tonnes ;
- le dépassement de vitesse maximale est limité à 10 km/h est autorisée pour les véhicules dont le PTRAC est supérieur à 3.5 tonnes ;
- le dépassement des zones limitées à 30 km/h (zones fortement urbanisées ou centre-ville) ne devra pas excéder 10km/h ;
- allumer systématiquement en complément des signaux de priorité, les feux de croisement ;
- aucun degré d'urgence ne justifie une dérogation complète aux dispositions du Code de la route et à l'obligation de prudence.

3.2.4. Intervention NON URGENTE

Règles et pratiques actuelles

Lors des déplacements pour intervention ne relevant pas de l'urgence (définis pour exemple ci-après), les sapeurs-pompiers ne sont pas autorisés à utiliser les avertisseurs spéciaux. Ils sont dans le respect des limites de vitesse autorisées, par la signalisation routière pour les types d'interventions suivantes :

- opération divers (épousillage, destruction d'hyménoptères...);
- service de sécurité, relève ;
- retour d'intervention ;
- intervention non urgente, 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.

Orientations envisagées

Réaliser une mise à jour de la liste des interventions non urgentes :

- ascenseur bloqué ;
- assèchement de local ou d'habitation ;
- recouverture opérationnelle d'engins ou personnels ;
- ronde et surveillance....



3.2.5. Transport de victime au centre hospitalier

Règles et pratiques actuelles

Les déplacements vers un centre hospitalier doivent respecter les règles des interventions urgentes.

Un avis d'un médecin, d'un infirmier ou d'un chef d'agrès recommandant une arrivée au centre hospitalier dans les meilleurs délais avec ou sans escorte des forces de sécurité intérieure, n'exonère en rien la responsabilité du conducteur.

Orientations envisagées

- le transport s'effectuera en respectant strictement les limites de vitesses autorisées par la signalisation routière, tout en conservant l'usage des avertisseurs lumineux. L'insertion du VSAV dans le flux normal de circulation permettra d'assurer un transport de qualité et sécurisé pour la victime. L'usage de l'avertisseur sonore sera activé uniquement pour permettre une insertion ou dépassement sur les zones à forte affluence de circulation (carrefour, giratoire, rond-point...) ou pour doubler un véhicule à progression lente (tracteur, voiture sans permis...roulant à une vitesse inférieure à 60km/h). Le franchissement des lignes continues sera à proscrire ;
- en aucun cas, une manœuvre de dépassement ne devra générer un passage simultané de trois véhicules sur 2 voies de circulation ;
- en cas d'évacuation de la victime para-médicalisée par un infirmier de sapeur-pompier, le véhicule de ce dernier (VISU) suivra le VSAV avec l'usage des avertisseurs lumineux. Il doit emprunter la même route afin d'être en mesure de s'arrêter sur une aire sécurisée, afin de permettre à l'ISP de disposer de matériel complémentaire si besoin. Dans le cas de la non disponibilité de personnel formé à la conduite d'urgence. Un jeune conducteur (disposant de l'autorisation de conduite administrative) pourra être autorisé à assurer l'acheminement du VISU jusqu'au centre hospitalier. Dans ce cas, le déplacement s'effectuera en respectant les règles des déplacements administratifs (respect intégral des règles du code de la route). Le VISU se dissociera totalement du roulage du VSAV tout en empruntant un parcours identique et prédéfini jusqu'au centre hospitalier.

3.3. Retour au centre d'intervention et de secours

Règles et pratiques actuelles

- le retour d'intervention est un déplacement administratif. Il doit donc se faire dans le strict respect des règles du code de la route ;
- En cas de demande de retour d'urgence au CIS par le CTA / CODIS, le trajet de retour se fait en respectant les règles de départ en intervention.



Quelle que soit la situation opérationnelle, la sécurité du ou des occupants du véhicule doit être garantie.

Orientations envisagées

Permettre aux jeunes conducteurs disposant de l'autorisation de conduite mais non détenteurs du COD 0, d'effectuer le retour au centre.



4.1. Port de la ceinture de sécurité

Règles et pratiques actuelles

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 VSAV, le conducteur doit ralentir, voire s'arrêter.

Orientations envisagées

L'habillement (gilet haute visibilité, veste d'intervention, sur pantalon...) des personnels se réalise avant la montée dans l'engin ou dès l'arrivée sur les lieux, mais en aucun non ceinturé durant le déplacement.

4.2. Respect des distances de sécurité

Règles et pratiques actuelles

Aucune règle en vigueur, à l'exception des déplacements des groupes feux de forêts (formation transit).

Orientations envisagées

Le code de la route prévoit dans son article R412-12 une distance minimale de sécurité entre deux véhicules qui se suivent pour éviter toute collision en cas de ralentissement brusque ou d'un arrêt du véhicule qui le précède. Cette distance est d'autant plus grande que la vitesse est plus élevée. Un écart minimum de 2 secondes doit toujours être respecté. Bien évidemment par temps de pluie, brouillard, neige... il conviendra de multiplier par deux ou par trois les distances de sécurité.

4.3. Usage des moyens de communication

Règles et pratiques actuelles

Aucune règle en vigueur.

Orientations envisagées

L'usage des moyens de communication dont le véhicule est équipé incombe au chef d'agrès. Pour un déplacement sur une intervention, le conducteur se déplaçant seul peut utiliser l'émetteur radio, lui permettant de communiquer avec le CTA / CODIS. L'usage du téléphone est autorisé conformément à la réglementation (dispositif mains libre uniquement).

4.4. Emplois des avertisseurs sonores et lumineux

Règles et pratiques actuelles

L'usage des avertisseurs spéciaux s'impose uniquement dans les cas de circulation en situation d'urgence relevant de l'article R432-1 du Code de la route et détaillées dans les articles 4.2 « départ en intervention » et 4.3 « transport de victime au centre hospitalier » du présent plan. 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 véhicule...).

4.5. Consommation d'alcools, stupéfiants et médicaments

Règles et pratiques actuelles

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 concentration d'alcool dans l'organisme supérieure au taux réglementaire, d'une consommation de stupéfiants ou de toute autre produit altérant les facultés de conduite.

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

Les pictogramme 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 personnels concernés de rester vigilant et de solliciter l'avis d'un médecin en cas de prise d'un médicament à risque.

4.6. Emploi du matériel attelé

Règles et pratiques actuelles

Définir après étude des véhicules de plus de 3,5 tonnes du PTAC autorisés à tracter une remorque lors d'un déplacement opérationnel.

Un tableau de synthèse « permis / véhicule avec ou sans remorque » mis à jour par le groupement des services techniques et de la logistique est transmis à chaque unité opérationnelle du corps départemental, précisant le permis nécessaire pour chaque type de véhicule.

Orientations envisagées

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

4.7. Infractions / Excès de vitesse

Règles et pratiques actuelles

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 L126-6 du code de la route, l'identité et l'adresse du conducteur du véhicule de secours sont communiquées par le SDIS à qui de droit. Le conducteur concerné reçoit alors, à son domicile, un nouvel avis de contravention nominatif.

A l'approche des radars automatiques fixes, compte tenu du ralentissement et afin de 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.

Orientations envisagées

Les avis de contravention, relevés pour des infraction commises hors circulation en situation d'urgence relevant de l'article R432-1 du Code de la route, sont systématiquement adressés aux agents pour règlement et prise en compte éventuel de la perte de points sur le permis de conduire

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 sanctions pénales.

Lorsqu'un excès de vitesse est motivé par l'urgence de la mission, l'infraction relevée par le dispositif de contrôle peut faire l'objet d'une demande d'exonération réalisée par le SDIS auprès du service compétant. La demande d'exonération est formulée lorsque la vitesse retenue ne dépasse pas les limites maximales indiquées à l'article 4.2 « départ en intervention ». Au-delà des limites précisées à l'article 4.2, la demande d'exonération par le SDIS sera étudiée au cas par cas et selon le contexte de l'intervention. Un compte rendu sera rédigé par le conducteur, suivi d'un entretien avec son chef de centre.

Afin d'éviter l'instruction de dossiers d'exonération concernant des radars automatiques fixes et signalés, dans les zones de contrôle permanent, le conducteur reste dans le flux normal de circulation, en respectant la limitation en vigueur.

4.8. Respects du guidage

Règles et pratiques actuelles

Le chef d'agrès est responsable de la bonne marche de la mission de secours et a, à ce titre, le devoir de guider le conducteur.

Orientations envisagées

A l'occasion des manœuvres (marche arrière, franchissement d'un dispositif, passage d'un passage étroit, attelage d'une remorque...) divers facteurs matériels ou la configuration des lieux peuvent engendrer des risques pour la sécurité des personnes ou l'intégrité des matériels. Afin de réaliser ces manœuvres en totale sécurité, le conducteur doit solliciter l'aide de son chef d'agrès ou d'une tierce personne pour se faire guider. Le guidage lors du remisage du véhicule dans la remise est obligatoire.

Le conducteur sur intervention, réalise le tour de son véhicule avant de reprendre la route, lui permettant d'éviter un accident avec un élément naturel, du mobilier urbain... qu'il n'aurait pas identifié lors de son stationnement (et plus particulièrement la nuit).



4.9. Sécurisation sur intervention des intervenants

Règles et pratiques actuelles

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, tec..) complète ultimement cette pré-signalisation.

Orientations envisagées

L'intervention sur voie publique expose également les sapeurs-pompiers aux risques routiers. En effet, le risque d'accident avec un véhicule tiers reste présent.

Pour intervenir en toute sécurité, les mesures suivantes doivent être appliquées :

- porter des vêtements « haute visibilité » (parka, gilet, chasuble...),
- vérifier avant la descente du véhicule, que le flux de circulation le permet (dans la mesure du possible, sortir du côté opposé à la circulation)
- activer, dès l'arrêt du véhicule, les feux de détresse (indiquant ainsi l'immobilité du véhicule)
- tourner les roues du véhicule vers le bas-côté, permettant, en cas de percusion par un autre véhicule, d'orienter sa trajectoire vers une zone non dangereuse,
- procéder à la sécurisation du site en utilisant l'ensemble des moyens de signalisation disponibles dans le ou les véhicules de secours (cônes, triangles, mâts d'éclairage...). La vigilance de chacun des personnels engagés doit constituer un atout majeur dans la prévention et la détection du risque de sur accident.

4.10. Règle de calage du véhicule

Règles et pratiques actuelles

Dès la descente du conducteur du véhicule sur intervention, celui-ci procède systématiquement au calage de l'engin (fiche OPS F-2023-03 GSTL).

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

Règles et pratiques actuelles

Un formulaire dématérialisé est systématiquement complété par le conducteur ou chef d'agrès pour tout accident de la circulation (corporel et/ ou matériel) impliquant un véhicule du SDIS ou d'un véhicule d'un personnel (SPV, SPP ou PATS), lors d'un déplacement domicile au CIS ou DDSIS (IP 2023-10 QGS-GI).

4.12. Stationnement des véhicules sur les sites du SDIS

Règles et pratiques actuelles

Aucune règle en vigueur.

Orientations envisagées

Le stationnement « administratif » doit s'effectuer en marche arrière permettant une meilleure visibilité lors du départ.





Règles et pratiques actuelles

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

Orientations envisagées

Le chef d'agrès doit avoir pour préoccupation la bonne exécution de la mission et de la sécurité des occupants du véhicule mais également des autres usagers de la route.

Il a autorité sur le conducteur, le conseil, le guide, le renseigne et l'incite à la prudence et fait si besoin, cesser les comportements dangereux, notamment en matière de vitesse autorisée prévue par l'établissement et le code de la route.

Pour prévenir le risque, il relève si besoin de ses fonctions le conducteur dont le comportement semble incompatible avec la sécurité de l'équipage et des autres usagers de la route.



Au regard des éléments exposés dans le présent plan, il convient de poursuivre ou de renforcer des axes d'améliorations, de poursuivre ou de renforcer les dispositifs existants permettant de concourir à la réduction l'accidentologie et de la sinistralité routière autour de 3 axes :

6.1. Favoriser une organisation qui prévient le risque routier

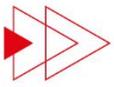
- préciser l'application des règles de conduite des véhicules existantes en prenant en compte les orientations envisagées dans le présent plan ;
- développer les outils de mesures / statistiques ;
- exploiter les statistiques d'accidents ;
- exploiter les statistiques d'excès de vitesses ;
- organiser et optimiser les déplacements.

6.2. Faire évoluer les comportements pour améliorer la sécurité

- sensibiliser les nouveaux titulaires du permis et nouveaux arrivants ;
- renforcer la prise en compte du risque routier dans les formations des conducteurs ;
- disposer d'un formateur COD 0 par CIS ;
- réaliser une charte du conducteur ;
- réaliser une procédure de guidage.

6.3. Déployer des solutions techniques axées sur la sécurité

- renforcer la visibilité des véhicules et des équipements de sécurisation ;
- assurer la mise à disposition des EPI adaptés ;
- intégrer les dispositifs de sécurité lors de l'acquisition des engins ;
- poursuivre le suivi préventif des engins ;
- identifier et aménager les zones de remisage en fonction des véhicules.



PLAN DE PREVENTION DU RISQUE ROUTIER

