

La prévention du risque routier

au sein des services
d'incendie et de secours

Il y a quelque temps, la Fédération nationale des sapeurs-pompiers de France (FNSPF) et la Mutuelle nationale des sapeurs-pompiers de France (MNSPF) vous faisaient découvrir la bande dessinée « Les Pompiers : Ça Roule ! », réalisée par notre Groupe de Travail National Santé Sécurité Prévention (GTN SSP).

Ce 1^{er} support ludique de sensibilisation sur la prévention du risque routier, à destination directe des sapeurs-pompiers et des personnels de SDIS, visait à les responsabiliser et modifier leur comportement en rappelant les règles indispensables à une conduite raisonnable et adaptée à la situation.

Ces initiatives de sensibilisation restent essentielles, mais il ne faut pas oublier que la priorité doit être donnée à la mise en œuvre de solutions organisationnelles, environnementales, techniques, et humaines visant à une gestion globale des déplacements. Depuis plusieurs années déjà, de nombreux départements ont développé de telles actions, et se sont même engagés dans la mise en œuvre de Plans de Prévention du Risque Routier (PPRR), pour diminuer l'accidentalité liée au risque routier. Mais il n'existe aucun recueil de toutes ces pratiques dans le monde pompier.

C'est pourquoi nous avons confié au GTN SSP la mission de réaliser un état des lieux de l'existant en matière de prévention routière, pour faire émerger des bonnes pratiques et/ou des pistes d'amélioration. Ce livret, qui est le fruit d'une démarche globale et pluridisciplinaire, se veut donc être un recueil de bonnes pratiques destinés à enrichir les réflexions de chacun. En fonction de leur situation et de leur besoin, les Services Départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS) pourront y retrouver des données et outils à des niveaux différents. Nous espérons que cet ouvrage pourra être une base objective intéressante pour tout acteur de la prévention dans un SDIS et inciter ou aider certains départements dans le développement d'actions de prévention.

Pour ces travaux, il a été convenu que le risque routier correspondait aux risques liés à l'utilisation d'un véhicule sur route, qu'il soit pompier ou non. Tous les aspects relevant du risque opérationnel ont donc été exclus de la démarche, dont notamment les dangers en intervention sur des véhicules électriques ou hybrides, les techniques de désincarcération, le balisage et la protection en intervention sur le domaine routier...

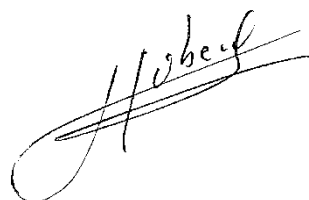
**Sapeurs-pompiers professionnels, sapeurs-pompiers volontaires,
pompiers militaires, personnels administratifs techniques et spécialisés,
jeunes sapeurs-pompiers....Tout le monde est concerné !**

Alors faites un point sur ce dossier.

Le président de la FNSPF
Eric FAURE



Le président de la MNSPF
Antoine HUBERT



L'animateur du GTN SSP
Hervé TESNIERE



SOMMAIRE

PARTIE 1 – ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE	4
I. ENJEU NATIONAL.....	4
II. OBLIGATIONS LEGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES.....	6
III. ENJEUX HUMAINS, ORGANISATIONNELS ET ÉCONOMIQUES.....	8
IV. ÉPIDÉMIOLOGIE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE IMPLIQUANT DES SAPEURS-POMPIERS	10
V. QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES SAPEURS-POMPIERS	12
PARTIE 2 – PROPOSITIONS POUR AMÉLIORER LA PRISE EN COMPTE ET LA DIMINUTION DU RISQUE ROUTIER DANS LES SDIS	15
I. PRÉPARATION DE LA DÉMARCHE : ENGAGEMENT ET IMPLICATION DES ACTEURS.....	15
II. CONSTAT INTERNE	16
III. IDENTIFICATION DES ACTIONS – QUELQUES EXEMPLES	17
IV. PLANIFICATION, MISE EN ŒUVRE, ÉVALUATION ET SUIVI	28
FICHES OUTILS	30
DÉFINITION DE SIGLES	46

AUTEURS ET CONTRIBUTEURS

La réalisation de cette étude a été possible grâce :

Aux auteurs, membres du groupe technique sur la prévention du risque routier :

Jean-Jacques BODELLE, DDA du SDIS 63, Pilote du groupe
Audrey GENRE, MNSPF
Emilie COURZADET, SDIS 63
Jean-François BOILOT, SDIS 63
Yves PAGE, Renault
Christine POPLIMONT, Aix Marseille Université
Pascal THOMAS, SDIS 63
Marianne VASSEUR, SDIS 45
Christophe ANDRAULT, SDIS 18
Serge DUPUY, École nationale de conduite tout-terrain - SDIS 19
Matthieu CONSTANT, BMPM
Emilie BARRAT, SDIS63
Sébastien WILLEM, DGSCGC
Christophe VALENTIN, Michelin
Nathalie PERRAULT, Matmut
Christophe MULOCHAU, M&A prévention (consultant Matmut)

Aux contributions, apports et participation de diverses personnes et organismes :

La Direction de la Sécurité et la Circulation Routières,
Les SDIS ayant contribué aux focus groups,
Les structures ayant répondu aux différents questionnaires,
Audrey SENATORE de l'ENSOSP
Emilie LANDRY, SDIS63
Bertrand ZIMMER

Au groupe de lecture :

Patricia MALLET, SDIS 63
Audrey CASSAGNET, MNSPF

Réalisation graphique :

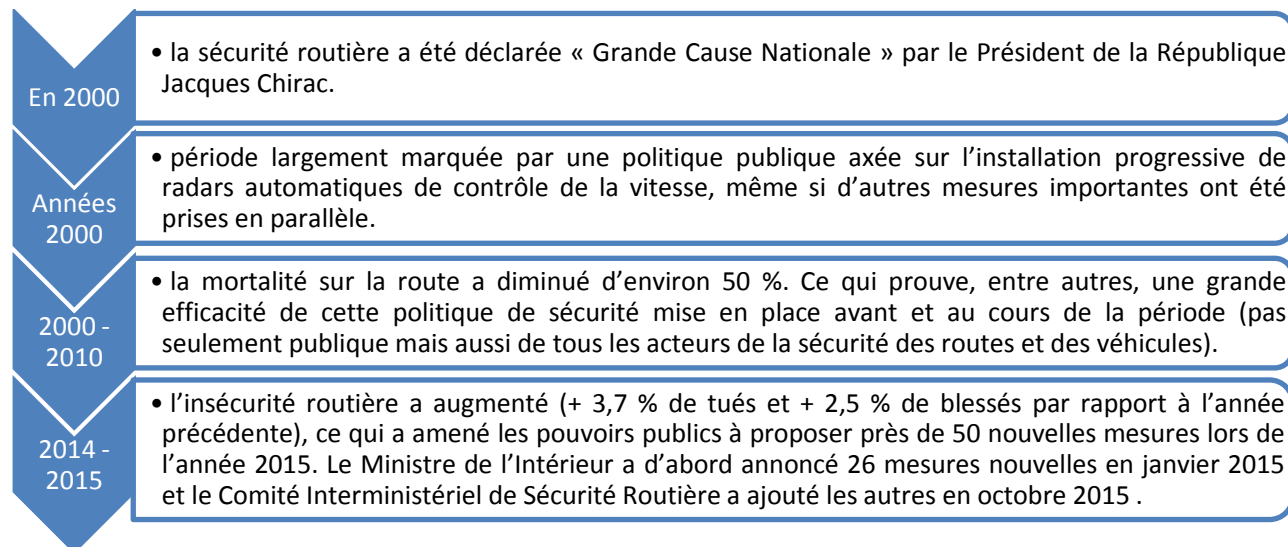
Emmanuel GREGET, FNSPF

Document officialisé et édité en 2017

PARTIE 1 – ENJEUX DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE

I. ENJEU NATIONAL

➔ Une priorité des pouvoirs publics



Focus sur... Quelques mesures fortes des pouvoirs publics

- **Au cours des années 2000** : l'installation progressive des radars automatiques, le dépistage des stupéfiants lors d'un accident, le permis probatoire pour les jeunes conducteurs, le taux réglementaire d'alcool dans le sang abaissé à 0,2 g/l pour les jeunes, l'aggravation des sanctions pour certaines infractions routières.
- **En 2015** : la lutte contre les infractions graves, la modernisation de l'enseignement de la conduite, la protection des usagers les plus vulnérables, et l'accès progressif à la conduite de motocycles puissants.

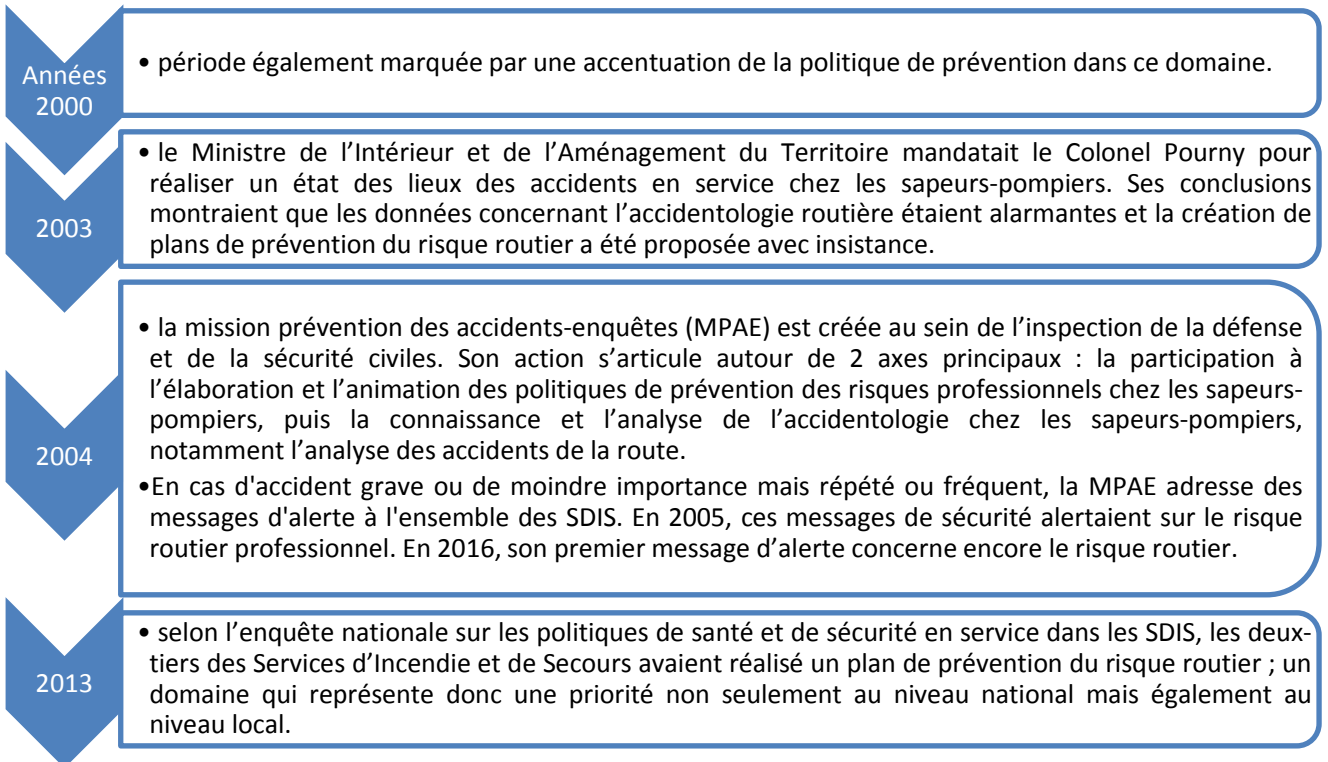
Par ailleurs, si la prévention publique du risque routier est aujourd'hui coordonnée par les pouvoirs publics, les associations et les partenaires privés développent, depuis

longtemps, chacun dans leur domaine d'activité, des actions qui peuvent prévenir ou éviter les accidents ou, à défaut, éviter ou alléger les blessures en cas d'accident.

Focus sur... quelques mesures mises en place par les associations et les partenaires privés

- **Du côté des constructeurs automobiles** : développement de systèmes de protection des occupants visant à réduire les conséquences de l'accident (la ceinture de sécurité date de 1903 et le concept de tampon rempli d'air de 1941). La sécurité active est présente également depuis longtemps via les performances des organes de direction, de freinage et de tenue de route.
- **Du côté des concepteurs et des gestionnaires de voirie** : d'énormes progrès dans le design du réseau et sa maintenance. Par exemple, la démarche Sécurité des Usagers sur les Routes existantes (SURE) qui établit des priorités de maintenance du réseau existant en fonction de la réduction attendue du nombre des accidents.

➔ Un constat identique chez les sapeurs-pompiers



Focus sur...extrait du message sécurité information N°2016/1 - DGSCGC

« 7 accidents de la circulation mettant en cause des véhicules de secours ont déjà été signalés à l'inspection de la défense et de la sécurité civiles depuis le début de l'année 2016.

Alors que les conditions climatiques de cet hiver ont été particulièrement clémentes, malgré les messages réguliers de rappel émis par la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises (DGSCGC), et malgré de nombreuses initiatives locales de prévention du risque routier, l'accidentologie routière reste encore trop élevée au sein des SDIS.

Compte tenu du nombre et de la fréquence des accidents récents, la survenue prochaine d'un accident grave est à craindre. Il est indispensable de rappeler les risques, d'une part, et les mesures de prévention, d'autre part, en mobilisant l'ensemble des acteurs de la prévention à tous les niveaux : acteurs décisionnels, assistants et conseillers de prévention, Agent Chargé d'une Fonction d'Inspection (ACFI), Service de Santé et de Secours Médical (SSSM), Comité d'Hygiène, de Sécurité et de Conditions de Travail (CHSCT)...En effet, les retours d'expérience montrent que les accidents de la route sont souvent dus à une vitesse inadaptée, à une absence de maîtrise du véhicule ou à une prise de risque disproportionnée par rapport à l'intervention[...]. »

Par ses enquêtes biannuelles « politique santé-sécurité », ses visites d'inspection et ses messages de sécurité d'information, la DGSCGC

incite les directeurs à s'engager et réaliser leur plan de prévention des risques routiers.

➔ La conduite, une place importante dans l'activité du pompier

Quotidiennement, les sapeurs-pompiers sont amenés à prendre leur véhicule ou ceux du SDIS pour diverses occasions :

- trajet domicile-caserne,
- départ sur intervention et retour d'intervention : chaque année, l'ensemble des services d'incendie et de secours réalisent plus de 4.494.400 interventions, soit une sortie toutes les 7,3 secondes (*Source*

Direction de la Sécurité Civile – Les statistiques des SDIS – édition 2015),

- manœuvres,
- formations,
- déplacements en service courant...

La conduite occupe par conséquent une place importante dans l'activité sapeur-pompier.

II. OBLIGATIONS LÉGISLATIVES ET RÉGLEMENTAIRES

➔ Obligations en matière de prévention



EPS10

Selon le Code du travail (art. L4121-1), l'employeur doit prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs. L'employeur doit établir une politique de prévention respectant les 9 principes généraux de prévention (Code du travail L4121-2).

Il a également l'obligation de réaliser le Document Unique d'évaluation des risques professionnels (décret du 5 novembre 2001) qui intègre le risque routier et définit les actions à mettre en œuvre en matière d'organisation, de formation ou de dispositifs techniques. Il s'agit notamment ici de mettre en place un plan de prévention du risque routier, découlant de l'évaluation du risque.

➔ Responsabilité des acteurs

En cas d'accident, la responsabilité des acteurs va être recherchée pour déterminer notamment les dédommagements et l'attribution des sanctions. L'employeur ou le conducteur peut être poursuivi au titre des

préjudices causés par les souffrances physiques et morales, préjudices esthétiques et d'agrément, perte ou diminution des perspectives de carrière (Code de la sécurité sociale L452-3).

Responsabilité civile

La responsabilité civile impose à toute personne de réparer les dommages causés à une victime de son fait, de celui des personnes dont elle doit répondre ou des choses dont elle a la charge. Ainsi, l'employeur peut être civilement responsable des fautes commises par ses personnels, dans les fonctions auxquelles il les a employés. S'agissant des sapeurs-pompiers, et pour déterminer dans quelles situations ils peuvent directement être mis en cause, la jurisprudence française se fonde sur une distinction entre faute personnelle et faute de service.

Responsabilité pénale

La responsabilité pénale est l'obligation de répondre des infractions commises et vise la sanction de ces comportements considérés comme des atteintes à l'ordre public. En ce qui concerne la circulation routière, les crimes n'existant pas, on ne retrouvera uniquement que deux types d'infractions pouvant relever de différents codes :

- Les délits : homicides, blessures involontaires...
- Les contraventions : au code de la route, au code pénal...

⇒ Infractions au Code de la route

« Le conducteur est responsable pénalement des infractions commises dans la conduite dudit véhicule » (Code de la route L121-1).

⇒ Infractions au Code du travail

Il s'agit de la violation des dispositions particulières en matière d'hygiène et de sécurité du travail. En cas d'accident ayant entraîné des blessures ou la mort, le juge recherchera notamment les manquements aux obligations en matière de santé sécurité du travail du chef d'organisme et de l'ensemble de la chaîne hiérarchique.

Focus sur... la faute d'un sapeur-pompier

Prenons le cas d'un sapeur-pompier en service ayant provoqué un accident de la circulation alors qu'il se trouvait en état d'ébriété : il s'agit d'une faute personnelle détachable du service, soit un acte répréhensible réalisé par un sapeur-pompier en dehors de l'exercice de ses fonctions.

Dans ce cas, le pompier est seul responsable et n'est plus couvert par l'administration. C'est contre lui que les victimes vont se retourner pour réclamer des indemnisations et c'est l'assurance responsabilité civile personnelle du pompier qui est susceptible de rentrer en jeu.

➡ La jurisprudence

« On ne peut reprocher à un salarié un manquement aux obligations édictées par un règlement intérieur ou une note de service dès lors qu'ils n'ont pas été établis conformément aux diligences prévues par l'article L1321-4 du code du travail (règlement intérieur). » Cass.Soc.9 mai 2012 n°11-13687 012.

Au regard de cette jurisprudence, l'employeur doit mettre en place les outils, les règles, ainsi que les doctrines internes nécessaires au respect

des obligations. Sans cette matérialisation, les agents ne peuvent trouver les ressources nécessaires à l'accomplissement de leurs tâches dans les conditions requises et finalement ne peuvent éviter le risque pour lequel la collectivité veut engager une lutte. Le PPRR est l'outil permettant de déployer une stratégie contenant des moyens identifiables et respectés par les personnels.

III. ENJEUX HUMAINS, ORGANISATIONNELS ET ÉCONOMIQUES

Au-delà des obligations légales, la prévention des risques routiers est au cœur de l'efficacité d'une organisation. Engager une politique de prévention, c'est donc :

- éviter au maximum que la santé de l'agent ou son environnement ne soit

altéré par le fait de son activité « professionnelle »,

- réduire les conséquences directes ou indirectes, qu'elles soient organisationnelles ou économiques.

➔ Les enjeux humains ou sociaux

Ces enjeux sont bien entendu importants et s'inscrivent dans une logique de responsabilité sociale visant à réduire les risques d'accidents et à en limiter les conséquences. Le principal enjeu de la prévention est bien d'assurer la sécurité physique et mentale de l'agent. Si l'on pense

souvent aux atteintes physiques liées à un accident routier, il ne faut pas oublier les conséquences psychologiques que cela peut entraîner sur le conducteur mais également sur l'équipe.

Focus sur...le climat social

Un accident s'est produit en intervention...la rumeur court...tout le monde a un avis...la presse en parle...Les collègues arrivent sur les lieux, il faut finir l'intervention, écrire la déclaration, faire preuve d'objectivité, gérer l'émotion. Les uns imputent l'accident à la fatalité, certains à l'incompétence du conducteur, et d'autres accusent les collègues ou la hiérarchie. Il faut donc y voir plus clair et éviter les dérives.

➔ Les enjeux organisationnels

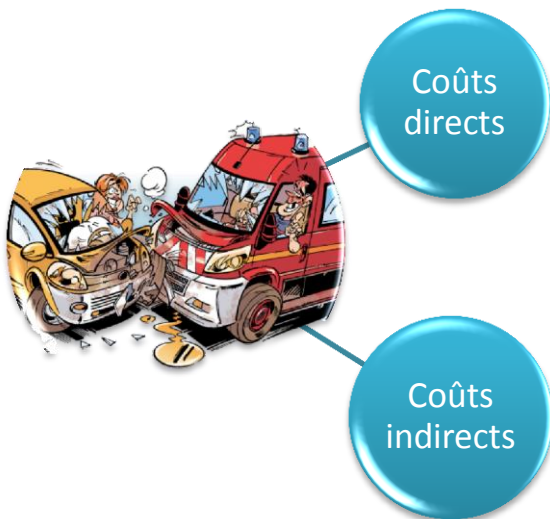
Outre les enjeux humains, une politique énergique de prévention permet aussi de maintenir la continuité de service. Car les accidents de la circulation peuvent engendrer des conséquences organisationnelles diverses :

- indisponibilité ou immobilisation opérationnelle des hommes,
- perte partielle ou totale des matériels,
- traitement administratif des accidents,
- détérioration de l'image de la collectivité,
- baisse de la qualité du service rendu...

➔ Les enjeux économiques

S'abstenir d'une politique de prévention, c'est non seulement s'abstenir de prendre en compte les impacts sur la personne et son environnement, mais également renier les coûts financiers engendrés par la réalisation d'un risque qui aurait pu être évité. S'il est admis que la mise en œuvre d'une politique de Prévention a un

coût, elle représente cependant un investissement rentable.



- Atteintes corporelles, hospitalisations, altérations parfois irréversibles, décès,
 - Incapacités de travail temporaires ou permanentes, indemnités journalières,
 - Augmentation des primes d'assurance,
 - ...
-
- Frais d'hospitalisation, rentes,
 - Gestion du remplacement de l'agent,
 - Coûts de réparation ou d'achat de nouveau matériel,
 - Dégradation de l'image de l'organisme,
 - Effets négatifs sur le climat social,
 - Contraventions éventuelles,
 - Ecart de service rendu, échec de la mission de secours...

Mener une politique de sécurité routière auprès des sapeurs-pompiers constitue donc un enjeu réel. C'est d'ailleurs assez naturellement que l'on associe cet engagement à l'image du corps de

métier. Les sapeurs-pompiers ont une mission de service public, et portent l'ADN du principe même de précaution et de sécurité.

IV.ÉPIDÉMIOLOGIE DES ACCIDENTS DE LA ROUTE IMPLIQUANT DES SAPEURS-POMPIERS

➔ Les décès

La DGSCGC du ministère de l'Intérieur établit chaque année un bilan des décès des sapeurs-

pompiers en service. Ce bilan fait état de 6 décès en 2015 :

Statut

2 sapeurs-pompiers professionnels,
2 sapeurs-pompiers militaires
2 sapeurs-pompiers volontaires.

Circonstances d'accident

1 trajet domicile-caserne pour un départ en intervention
1 déplacement domicile-caserne
3 décès en intervention
1 décès d'origine pathologique

Ces 6 décès restent inférieurs aux 11 décès moyens enregistrés chaque année depuis le début des années 2000 et confortent la tendance à la baisse (4 décès en 2014). Par ailleurs, le nombre de décès moyen annuel a diminué de

40 % par rapport aux 10 années précédentes et le nombre de décès dans des accidents de la circulation de plus de 60 %. Ce qui montre une grande efficacité des politiques de prévention des risques mortels, notamment routiers.

➔ Les accidents matériels

Aucune donnée sur les statistiques nationales d'accidents matériels sans dommages corporels n'est disponible, mais des statistiques existent parfois au niveau local, dans certains SDIS. Certains accidents peuvent être très coûteux en raison du coût de réparation ou de remplacement des véhicules impliqués.

Focus sur...les coûts d'achat moyens des engins (2016)

- un Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes (VSAV) : 78 000 €,
- un Fourgon Pompe Tonne (FPT) : 250 000 €,
- une Échelle Pivotante à mouvement Combinée (EPC) : 600 000 €.

➔ Les accidents corporels



D'autres statistiques nationales sur les accidents corporels impliquant des sapeurs-pompiers existent, auprès de la Caisse Nationale de Retraites des Agents des

Collectivités Locales (CNRACL). Elles montrent que la route (trajet domicile travail + accidents de circulation en mission) n'est pas le principal vecteur d'accidentalité chez les sapeurs-pompiers. Les accidents de la route

représentaient, en 2014, environ 3 % des accidentés corporels pour les sapeurs-pompiers professionnels et 7 % pour les sapeurs-pompiers volontaires. D'autre part, le risque d'être impliqué comme victime blessée dans un accident de la route (blessé/effectifs) est de 0,6 % pour les professionnels et de 0,2 % pour les volontaires, ce qui est très faible. Les accidents de trajet (essentiellement aller ou, plus rarement en retour d'intervention) sont majoritaires chez les professionnels alors que ce sont les accidents

de circulation (essentiellement du domicile vers la caserne) qui sont majoritaires chez les volontaires.

Les accidents entraînent le plus souvent des lésions mineures (contusions, hématomes) ou modérées (atteintes ostéo-articulaires et fractures).

Finalement, le risque accidentel corporel reste un événement plutôt rare chez les sapeurs-pompiers

si l'on considère le nombre de personnes exposées au risque comme dénominateur de l'indicateur de risque. Néanmoins, aucune information n'est accessible sur l'exposition elle-même, comme le nombre de trajets ou le kilométrage effectué.

Ce risque rare, mais pas très rare, est par conséquent plus difficile à prévenir.

V. QUELQUES CARACTÉRISTIQUES DES ACCIDENTS IMPLIQUANT DES SAPEURS-POMPIERS

Afin de compléter l'analyse statistique et disposer d'éléments plus qualitatifs sur le risque et les mécanismes accidentels impliquant des sapeurs-pompiers, ou au contraire sur ce qui les protège, des focus groups ont été organisés, avec la collaboration de SDIS. Ces focus ont permis de recueillir des témoignages sur les pratiques de conduite des sapeurs-pompiers (trajet et en intervention) et éventuellement sur les accidents dans lesquels certains ont été impliqués. Ils ont permis d'identifier des facteurs pouvant expliquer la survenue des accidents de la route, à des niveaux organisationnels et à des niveaux plus individuels. Ces facteurs de risque ont été classés en 5 grandes catégories, détaillées ci-après.

Il convient cependant de souligner que les mesures de prévention du risque, d'ordre organisationnel ou individuel, prises au cours des dernières années ont été très efficaces et performantes. Les facteurs de risque identifiés ci-dessous sont souvent résiduels et ne s'inscrivent pas dans des schémas de manquement à des actions de précaution mais plutôt dans des schémas de progrès marginaux par rapport à une situation de prévention des risques déjà bien maîtrisée.

L'exposition au risque

- Les véhicules d'intervention que les sapeurs-pompiers peuvent être amenés à conduire sont variés et nécessitent un apprentissage et une acquisition d'expérience différents. En intervention, où la sollicitation est forte puisqu'il faut maintenir un équilibre entre vitesse de l'intervention et respect du code de la route, l'inexpérience du conducteur sur le véhicule (conduit parfois de manière très irrégulière, notamment pour les volontaires) et les habiletés de conduite non maîtrisées peuvent être des facteurs de risque d'accidents.
- Pour les SPV non postés, une rupture mentale, parfois difficile à gérer, se crée entre l'accomplissement des tâches diverses de la vie courante et la nécessité de se projeter dans la situation opérationnelle. L'adaptation mentale nécessaire se fait souvent sur le trajet vers le centre de secours, en situation de conduite.
- De nombreux efforts de formation à la conduite, et notamment à la conduite d'engins spéciaux dans des conditions particulières de conduite prioritaire, ont été faits depuis de nombreuses années. Cette formation n'est peut-être pas suffisamment approfondie ou pas suffisamment répétée pour que les sapeurs-pompiers disposent de manière permanente des bonnes habiletés de conduite d'ordre stratégique, tactique et opérationnel.
- Certains véhicules ne sont pas dotés de ceinture de sécurité à toutes les places.
- L'organisation des sorties (formation, appels-bips, constitution des équipes, désignation des conducteurs, etc.) est fondamentale pour disposer de conducteurs correctement formés et d'une équipe opérationnelle au bon moment et au bon endroit. Cette organisation est souvent très performante mais peut, dans certains cas, sous la pression du temps ou de contraintes extérieures, ne pas être optimale (désignation d'un conducteur novice, méconnaissance a priori de la gravité des blessures des victimes, membres de l'équipe éloignés de la caserne, etc.)

La prise de risque

- En général, le sapeur-pompier se conforme à la réglementation routière, en trajet domicile-caserne ou en intervention, avec cependant, parfois, des écarts à cette conformité (qui restent « dans la norme » des écarts des conducteurs) dus soit à des contraintes de temps (pour se rendre à la caserne ou en intervention) soit à un sentiment de maîtrise de la conduite.
 - D'une manière générale, les sapeurs-pompiers ont une propension au risque plus élevée que la moyenne des conducteurs, « les pompiers aiment sortir au feu ». Mais cette propension ne se manifeste pas sur la route où le comportement reste très généralement prudent (sentiment de responsabilité fort vis-à-vis de l'équipe et de la population).

La non-perception des dangers

- La compétition d'attention (attention portée sur la mission plutôt que sur la route) en déplacement est faible, mais peut exister.
- La conduite prioritaire, en intervention, est finalement inhabituelle et rare. Le pompier est donc confronté, en intervention, à « une autre vue de la route » à laquelle il n'est pas habitué (surtout le sapeur-pompier volontaire et surtout le jeune pompier). Il doit donc adapter sa conduite à une conduite prioritaire différente qui peut générer des risques spécifiques (l'illusion de visibilité : je suis prioritaire, le deux-tons est en marche, j'ai vu les autres, donc ils m'ont vu...).
- Le dilemme entre le respect du Code de la route et l'urgence de la mission (même si celle-ci est en général connue dès le départ) est présent lors de certaines interventions « urgentes » : ce conflit sous pression de temps peut générer du stress, ou une surconfiance, incompatible avec le maintien d'une conduite sûre.

L'acceptation du risque

- Le pompier n'a pas forcément une grande connaissance objective de la sécurité routière. Sa connaissance est essentiellement individuelle, centrée sur l'expérience qu'il a lui-même de la route et des formations qu'il a suivies.
- Les grandes catégories de risques sont définitivement bannies par le sapeur-pompier en mission ou en trajet (alcoolisation excessive, vitesse excessive, violations du code) mais, cependant, dans certains cas, le sapeur-pompier peut être en infraction de vitesse « raisonnable », ce qui est une infraction courante de la part de beaucoup d'usagers (même si l'on observe plus de sagesse dans ce domaine depuis l'installation massive de radars dans le courant des années 2000).
- La mission prime mais les consignes de sécurité également. Le pompier établit en permanence un équilibre entre le « porter secours » et le « veiller sur soi et ses équipiers ». Le chef d'agrès veille également à anticiper l'intervention tout en s'assurant que le conducteur conduit.
- En mission, le sapeur-pompier n'est pas seul au volant. L'équipage a un effet modérateur sur la conduite.

Les traits de personnalité

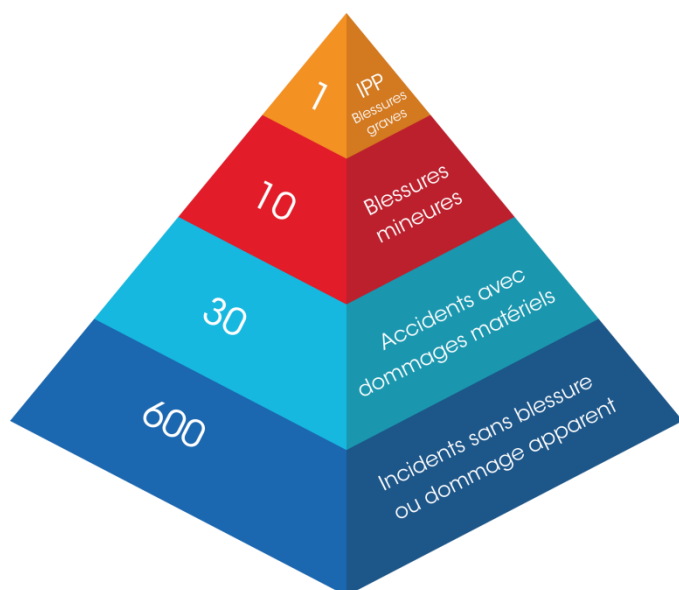
- Passionné par son métier, le sapeur-pompier a une forte conscience professionnelle. Il sait que son métier de service public exige une grande exemplarité. Même s'il est, au fond, un « casse-cou », le pompier est prudent mais téméraire (les plus anciens) ou téméraire mais prudent (les plus jeunes). Il est en général à l'aise avec la conduite, sans doute en légère surestimation de ses capacités. Il a un fort sentiment d'unité du groupe et une soif de vivre des choses fortes dans le groupe.

PISTES POUR LA PRÉVENTION

Cette analyse approfondie, basée sur les focus groups réalisés au sein des SDIS a permis de cibler des pistes pour la prévention qui pourraient contribuer à la réduction de la sinistralité dans les SDIS. Il est possible de citer notamment :

- la réalisation d'études détaillées d'accidents impliquant des véhicules pompiers,

- l'optimisation de l'organisation des sorties et des appels en limitant l'exposition au danger de circulation routière,
- la valorisation des missions du conducteur au sein de l'équipe,
- le traitement de l'ambivalence et des dilemmes sur le respect des consignes et le sentiment pompier « sauver ou périr ».



Au regard des enjeux humains, juridiques et économiques développés dans cette première partie, il apparaît essentiel pour un directeur de SDIS de mettre en œuvre une démarche de prévention des risques routiers en agissant à la source, c'est-à-dire au plus bas de la pyramide de BIRD. En effet, les actions de prévention sur les incidents et presque accidents ont pour impact la diminution du risque d'accident et notamment d'accident grave. Un état des lieux de chaque établissement ainsi qu'une collaboration globale des acteurs dans cette démarche de prévention est nécessaire.

PARTIE 2 – PROPOSITIONS POUR AMÉLIORER LA PRISE EN COMPTE ET LA DIMINUTION DU RISQUE ROUTIER DANS LES SDIS

La prise en compte du risque routier dans les SDIS est une démarche essentielle pour maîtriser la sécurité des agents. Les étapes qui sont proposées dans cette partie permettent aux directeurs de disposer d'éléments d'aide à la décision pour concevoir leur politique de

prévention. Cette analyse a été conçue sur la base des Plans de Prévention des Risques Routiers existants. Elles se déclinent sur la base des phases suivantes, en conformité avec la norme ISO 39001 sur le management de la Sécurité Routière :

Phase 1 - Préparation de la démarche : engagement et implication des acteurs

Phase 2 - Constat interne

Phase 3 - Identification des actions : quelques exemples

Phase 4 - Planification, mise en œuvre, évaluation et suivi



BD « Ça roule »

Tout au long de cette partie, vous pourrez retrouver **Râmon**, personnage emblématique de la bande dessinée « Les Pompiers » de Cazenove et Stedo (Bamboo Edition). Il fera des références

aux messages présents dans la BD « Ça roule », réalisée par la FNSPF et la MNSPF en 2014, et disponible sur le Portail National des Ressources et des Savoirs (PNRS) de l'École Nationale Supérieure des Officiers de Sapeurs-Pompiers (ENSOSP).

I. PRÉPARATION DE LA DÉMARCHE : ENGAGEMENT ET IMPLICATION DES ACTEURS

➔ Engagement de la Direction

Une démarche de prévention des risques routiers réussie suppose que l'autorité territoriale et la direction s'engagent et affichent clairement leur volonté de prendre en charge la prévention du risque routier. En interne, cet engagement passe souvent par une délibération du conseil d'administration et quelques fois aussi par une politique de prévention des risques professionnels du président ou du directeur.

La formation des équipes de direction au risque routier dans les SDIS permettrait de donner les éléments de réflexion et le cadre aux directeurs pour mettre en œuvre ce dispositif. L'ENSOSP et le Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT) pourraient être porteurs de ce dispositif.



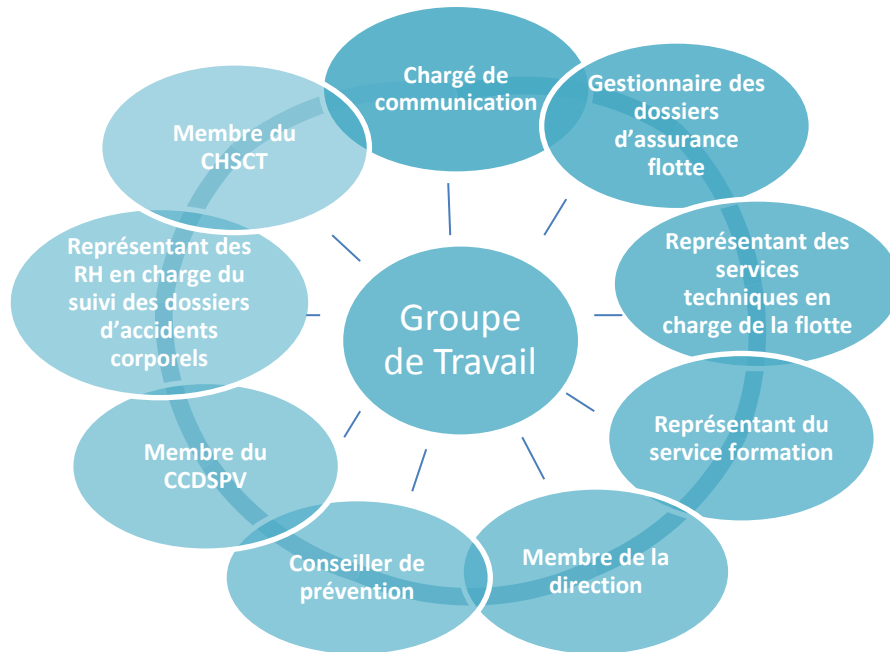
FICHE OUTIL 1 : Vos priorités ? Votre politique de prévention

➔ Implication des acteurs

L'exemplarité de l'encadrement semble essentielle à la crédibilité du projet. Chaque cadre doit en être convaincu et l'accepter. Cela passe souvent par une première étape de

formation de l'encadrement au risque routier avec l'objectif d'accepter eux-mêmes la démarche et en étant convaincu de l'intérêt de ses enjeux.

L'équipe en charge de ce travail doit être constituée. On retrouve la plupart du temps :



Bien entendu, l'équipe définit elle-même sa méthode de travail. Les étapes et outils proposés dans ce document peuvent accompagner leurs travaux.

Une information préalable des agents et des instances de représentation du personnel est indispensable pour expliquer la démarche et les associer à la réflexion (adhérer aux règles, créer un climat de confiance...).

II. CONSTAT INTERNE



Chaque SDIS doit réaliser son propre diagnostic afin de connaître l'importance du risque en interne pour l'ensemble de ses agents, qu'ils soient professionnels et militaires, volontaires ou Personnels Administratifs Techniques et Spécialisés (PATS). Cette analyse interne permet d'identifier les activités les plus « à risque » et les personnels concernés.

Cette première étape consiste à :

- recenser de la manière la plus exhaustive possible l'ensemble des sinistres qui se sont produits dans sa structure,
- procéder à une analyse étiologique des accidents et des dommages associés.

Elle peut être réalisée sur la base des constats amiables, rapports circonstanciés des sinistres routiers, déclarations d'accidents corporels dans le cadre de déplacements routiers (y compris accidents de trajets)...



FICHE OUTIL 2 : Les statistiques à ne pas manquer ?

Le recensement peut être efficacement complété par un entretien avec les agents concernés. Non destiné à sanctionner, il doit permettre d'assimiler tous les éléments factuels du sinistre, mais également sa dimension humaine (fatigue, stress, synergie dans l'équipe...).

Pour approfondir ce diagnostic, une étude des pratiques organisationnelles internes permet de

déterminer ce qui est fait et reste à faire pour prévenir les risques routiers de son SDIS : formalisation d'un règlement de conduite, gestion de la flotte, gestion des déplacements et gestion des compétences en matière de conduite de véhicules.



FICHE OUTIL 3 : Connaissez-vous votre organisation ?

III. IDENTIFICATION DES ACTIONS – QUELQUES EXEMPLES

1. REGLES ET REGLEMENTS INTERNES DE CONDUITE

➔ Les textes de lois

D'une manière générale, plusieurs textes encadrent l'activité de sapeur-pompier. Concernant l'activité de conduite, on pense naturellement au Code de la route mais il est également possible de retrouver des données juridiques dans d'autres Codes tels que le Code de la sécurité sociale, le Code général des collectivités territoriales, le Code pénal, le Code du travail, le Code des assurances, le Code de la santé publique... Les articles, arrêtés, circulaires ou encore décrets peuvent faire référence à différentes notions : le conducteur, le véhicule, la

conduite, la collectivité en tant qu'employeur. Il est essentiel pour un SDIS d'avoir connaissance de tous ces textes.



En cas de doute concernant l'interprétation et/ou l'application d'un texte en la matière, les services juridiques de la FNSPF et de l'ENSOSP peuvent aider les SDIS. À un plus haut niveau, la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières (DSCR) peut également apporter un éclairage juridique.

Focus sur...le permis probatoire et l'aptitude à la conduite des VSAV

Dans le cadre des travaux de ce groupe, la DSCR a été interrogée pour lever certaines ambiguïtés :

- **Hors intervention** : les règles relatives au permis probatoire s'appliquent aux sapeurs-pompiers, qu'ils soient ou non âgés de moins de 21 ans et titulaires d'un CAP de conduite routière. Dans ces conditions, le « A » doit être apposé sur le véhicule.
- **En intervention** : le Code de la route prévoit en son article R.432-1 que seules les dispositions relatives aux règles de circulation des véhicules ne sont pas applicables aux conducteurs des véhicules d'intérêt général prioritaires 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, y compris pour les conducteurs titulaires d'un permis probatoire. Toutefois, dans ce dernier cas, le « A » doit être apposé sur le véhicule. Cet élément qui peut paraître paradoxal fait toujours l'objet de discussions au sein de la FNSPF.
- **Concernant le contrôle médical de l'aptitude à la conduite** : l'arrêté du 31 juillet 2012 relatif à l'organisation du contrôle médical de l'aptitude à la conduite (permis blanc ou permis Taxi Ambulance Ramassage Scolaire (TARS)) ne s'applique pas aux conducteurs des véhicules du service d'incendie et de secours.

➔ Les règles du SDIS : règlements intérieurs, notes de service, procédures



Pages 16 -
18 - 22 - 34

Très souvent, les SDIS utilisent leur règlement intérieur et/ou des notes de service pour :

- formaliser un rappel au code de la route et aux dérogations applicables aux sapeurs-pompiers (franchissement des intersections, sens interdits, tonnages, vitesse...),
- détailler la liste des missions opérationnelles sur lesquelles les sapeurs-pompiers doivent suivre scrupuleusement le code de la route,
- préciser l'obligation de l'agent à prévenir son supérieur hiérarchique en cas de

suspension ou cas d'annulation de son permis,

- mettre en place les modalités de vérification des permis de conduire de chaque agent pour s'assurer qu'ils disposent bien d'un permis de conduire en cours de validité. On retrouve souvent une vérification inopinée ou annuelle des permis de conduire de chaque agent par la hiérarchie.

Systématiquement, ces règles sont accompagnées d'un avis des instances et d'une information des agents spécifique aux risques encourus.

Focus sur... les tickets de départ

Certains SDIS ont mis en place une différenciation sur les tickets de départ entre les opérations urgentes et non urgentes, avec consignes de sécurité adaptées. Cette action permet aux équipes d'éviter la prise de risques routiers en situations non urgentes.

Le suivi des sinistres routiers est souvent prévu dans les SDIS par note de service interne. Cette analyse systématique passe notamment par une déclaration du conducteur. En cas d'accident et de presque accident, une fiche d'analyse doit être renseignée par le conducteur pour permettre d'avoir un suivi détaillé des circonstances et causes de chaque accident. Il arrive que cette analyse soit réalisée par entretien téléphonique à l'aide d'une plateforme spécialisée ou par des agents formés spécifiquement (encadrement, assistant de prévention...). Cette démarche doit

être partagée et comprise par l'ensemble des agents, aussi une formation des acteurs identifiés peut être souhaitable en amont. Les méthodes (type arbre des causes) permettent de mettre en lumière les causes d'accidents routiers, et de déterminer les pistes de prévention à mettre en place.



FICHE OUTIL 4 : L'accident...et après ?



FICHE OUTIL 5 : Comment analyser l'accident ?

En complément de cette analyse, dans certains départements, on retrouve les suites données aux excès de vitesse en intervention et hors activité opérationnelle et en cas de récidives avec les sanctions administratives applicables à l'encontre du conducteur et/ou du chef d'agrès. Les SDIS appliquent parfois une politique répressive proportionnelle aux dommages et à la répétitivité des événements indésirables commis par un individu. Par ailleurs, si jusqu'à fin 2016, chaque organisme pouvait décider de dénoncer

ou non les conducteurs commettant des infractions avec des véhicules de service, la législation a évolué. Depuis le 1^{er} janvier 2017, chaque structure est désormais obligée de donner nom, adresse, numéro de permis de ses agents pris, notamment, en excès de vitesse par un radar automatique (article L.121-6 et article R.130-11 du code de la route).



➔ Protocole de communication

Il est nécessaire d'instaurer un protocole de communication qui permette aux agents en mission de rester en liaison avec le Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS) et les autres acteurs, sans mettre en danger leur sécurité sur la route. Ce protocole

doit répondre aux besoins de l'activité tout en accordant la priorité à la sécurité du pompier. C'est un document connu de tous, qui précise notamment les conditions d'utilisation du téléphone portable en mission.

Focus sur ...pistes pour un protocole de communication

- *Rappeler les risques d'accidents,*
- *Interdire l'utilisation du téléphone au volant, quel que soit le dispositif utilisé,*
- *Communiquer quand le véhicule est à l'arrêt,*
- *Enregistrer un message d'accueil sur la messagerie,*
- *Renvoyer automatiquement les appels.*

➔ Les guides et chartes



Pour aller plus loin, des « guides ou chartes du bon conducteur » sont souvent élaborés en interne par la direction, en collaboration avec les groupes de travail et les représentants du

personnel en charge de la prévention des risques routiers. Ces outils permettent de responsabiliser le conducteur en rappelant d'une autre manière les règles de conduites applicables aux agents. La BD « Ça roule » contient plusieurs éléments pouvant être repris pour construire une charte ou un guide du bon conducteur.

Focus sur...les chartes, avec quelques exemples de contenus

- **Concernant le conducteur** : validité du permis de conduire, règles applicables aux conducteurs avec permis probatoire, port de la ceinture de sécurité pour tous, vérification de l'état d'aptitude du conducteur (alcool, produits psychoactifs y compris traitements médicaux...),
- **Sur la conduite** : respect du Code de la route, adaptation de la vitesse à la situation, usage du téléphone portable, guidage obligatoire dans toutes circonstances et obligation de stationner les véhicules dans le sens des départs « prêts à partir » pour permettre d'éviter les accrochages,
- **A propos du véhicule** : vérification systématique de l'état du véhicule utilisé...

2. ORGANISATION DES DÉPLACEMENTS

Le 1^{er} principe de prévention est « d'éviter le risque », en supprimant le danger ou en limitant l'exposition au danger. Concernant le risque

routier, il peut être réduit en limitant les déplacements lorsque cela est possible.

➡ Hors intervention

Dans les SDIS, une grande part des déplacements reste obligatoire, comme le sont les déplacements liés aux interventions. Mais les autres déplacements routiers sont-ils tous nécessaires ?

Hors intervention, la première mesure de prévention consiste d'abord à s'interroger sur la nécessité de prendre la route. Réduire de 10% les déplacements routiers diminue d'autant le risque d'accident (source : Institut National de la

Recherche Scientifique (INRS)). Il existe des solutions alternatives qui apportent des réponses concrètes aux besoins de communiquer et qui permettent d'éviter certains déplacements, donc de réduire les coûts associés (temps passé, frais de route, hébergement...). Certains SDIS ont profité des avancées technologiques pour revoir leur mode d'organisation, la fréquence ou la localisation de certaines réunions.

Focus sur...des exemples de gestion des déplacements

- les systèmes de visioconférence,
- le développement des formations à distance type Foad et e-learning,
- les dispositifs de covoiturage,
- la facilitation de l'utilisation des transports en commun,
- l'incitation à l'hébergement lors de déplacements sur des secteurs éloignés de la résidence administrative (stage, réunion, formation...)...

➡ Départ pour les SPV



Page 12

Le départ d'un SPV avec son véhicule personnel, de son domicile à la caserne, après un appel au BIP est une des premières configurations accidentelles que l'on peut prévenir :

- **Du côté de l'agent :**

Lorsque l'on est d'astreinte et que cela est possible, la préparation de son départ peut constituer un bon moyen de prévention. Pour rappel : dans ce cadre-là, le respect de la vitesse et des

règles de priorité sont obligatoires. Ils constituent pourtant une source d'accidents sur le trajet domicile-caserne.

- **Du côté de la direction du SDIS :** la direction du SDIS doit se positionner dans son règlement opérationnel et admettre que l'appel au BIP ne doit pas faire prendre des risques démesurés à l'appelé. Il convient de définir un délai d'intervention compatible avec l'urgence des missions et le temps minimum sécuritaire pour rejoindre le centre.

➡ En intervention

En intervention, le rôle du chef d'agrès est primordial et permet un accompagnement du conducteur avec des conseils et rappels d'aide à la conduite.

Bien que des outils techniques contribuent à la sécurisation des déplacements opérationnels (ex : utilisation des systèmes de guidages par GPS), certaines actions simples à mettre en œuvre permettent de limiter le risque routier :

- La bonne connaissance de son secteur d'appel reste le plus performant et sécurisant,

- L'usage des réseaux routiers les moins accidentogènes comme les autoroutes avec l'utilisation des abonnements « liber-T » par carte de télépéage,
- Lors de toute manœuvre d'engin, les missions de guidage et le remisage en marche arrière « prêt à partir » sont systématisés pour tout agent du SDIS.

Focus sur...les solutions organisationnelles

Souvent, les SDIS ont mis en place des protocoles organisationnels pour limiter les risques routiers dans leur département. On retrouve le plus souvent :

- des gardes postées en centre de secours,
- la systématisation des déclenchements individuels par BIP,
- l'organisation des astreintes (par plannings, gestion individualisée de l'astreinte...),
- l'augmentation des délais d'intervention,
- la limitation du périmètre d'habitation des recrutements SPV autour de la caserne,
- l'affichage de messages de vigilance sécurité routière (météorologiques ou autre) sur les BIP,
- l'affichage du caractère non urgent sur les BIP pour les interventions appropriées (doctrine de l'urgence)...

3. FORMATIONS/SENSIBILISATION

A travers les retours d'expérience, le facteur humain est souvent mis en évidence dans les causes accidentologiques. La sensibilisation et la formation des sapeurs-pompiers constituent donc une action importante dans les plans de prévention des risques.

Dans le cadre de l'étude du groupe de travail, l'observation d'une série de formations à la

conduite dans les SDIS et au BMPM a été organisée. La formation initiale lors du recrutement des sapeurs-pompiers étant insuffisante, une formation complémentaire s'impose pour la conduite. Des cycles de formations en interne sont organisés.

Focus sur...les pratiques de formation

Sur la forme

⇒ **L'organisation :**

- de 2H à 5 Jours,
- pratique et théorie associées avec :
 - des temps courts en salle (apport d'un intervenant, utilisation d'outils informatiques...),
 - des temps plus longs sur circuit, sur site aménagé voire même hors circuit en ville,
- un SDIS a filmé la conduite en intervention pour l'étudier lors de la formation.

Sur le fond

⇒ **Les modules théoriques :**

- la réglementation : rappel des articles de lois et spécificités de la loi pour les sapeurs-pompiers,
- l'accidentologie (basée sur des photos d'accidents),
- les distances de freinage,
- la construction et les caractéristiques des véhicules.

⇒ **La pratique :**

- alternance d'exercices de mise en situation au volant et de débriefings, avec pour objectifs :
 - d'avoir une représentation du risque,
 - d'évaluer et repérer les risques -> quels gestes, quelles actions (adapter sa vitesse, prendre conscience des autres, observer autour pour anticiper).
- les exercices : freinage d'urgence, évitement d'obstacles, conduite en convoi, distance de freinage, changement de direction, demi-tour sur parking, zone de rétrécissement, slalom, port de la ceinture de sécurité, conduite avec différents véhicules.

➔ **Prise en main des véhicules**

Chaque nouvel arrivant sapeur-pompier devrait disposer d'un minimum de temps de conduite en présence d'un formateur conduite ou d'un sapeur-pompier expérimenté qui veillerait au respect des règles de sécurité du conducteur. Un livret individuel de suivi de l'apprentissage de l'agent lui permettrait de suivre l'amélioration de son expérience de conducteur. Celui-ci pourrait être transmis aux formateurs lors de sa

présentation aux différents échelons de formation conduite.

Dans chaque centre de secours, la mise en place de dispositifs de conduite de type « auto-école », en retour d'intervention ou dans le cadre de la reconnaissance de secteur, permettrait pour chaque conducteur de prendre en main les véhicules de son centre de secours.

Focus sur...différentes solutions et appellations pour sensibiliser et former les agents



Page 40

COD zéro, conduite sécurisée, conduite préventive, conduite en condition d'urgence opérationnelle, module complémentaire sur le guidage des engins en Formation de Maintien et Perfectionnement des Acquis (FMPA), formation spécifique à l'utilisation de remorques ou matériels tractés (sans permis EB), Certificat d'Aptitude à la Conduite En Sécurité (CACES), stage spécifique à la conduite sur faible adhérence pour adapter sa conduite en toutes circonstances, mise à niveau des agents sur le code de la route....

➔ **Comportement du conducteur**

En complément de ces formations liées directement à la maîtrise du véhicule, des formations et sensibilisations spécifiques aux dangers liés à la consommation de substances altérant l'aptitude à la conduite (substances médicamenteuses, alcool et autres produits psychoactifs) sont développées. Cette démarche

de prévention est souvent reprise dans le cadre de la politique globale de prévention de la santé des agents. Au cours de ces formations, une sensibilisation au facteur humain (stress, fatigue, diminution de l'attention...) peut apporter un complément non négligeable en termes de prévention.

➔ **Journée de sensibilisation sur la prévention routière**

Sans parler de formations, des journées sur la prévention des risques routiers à destination des agents des SDIS permettent de faire découvrir de manière pédagogique, sous la forme d'ateliers, les risques liés à la conduite des véhicules dans les SDIS. C'est l'occasion pour les agents de découvrir le plan de prévention des risques

routiers de leur SDIS. Elles peuvent être organisées en partenariat avec la sécurité routière, les forces de l'ordre, l'association de prévention routière départementale, les assureurs...



FICHE OUTIL 6 : Quel réseau de prévention routière ?

➡ **Comment former ?**

Pour réaliser ces actions de sensibilisation, des experts peuvent être formés aux risques routiers. Ceci permet aux SDIS de se doter de réels préventeurs dans ce domaine selon le canevas des intervenants formés par les services de sécurité routière des préfetures.

Développer une « bonne » formation sécuritaire peut parfois sembler compliqué. Durant ces

sessions, il est notamment préconisé de travailler sur la prise de conscience, l'implication des acteurs, l'autoévaluation des comportements des conducteurs, la représentation du risque et la réflexion sur les enjeux.



FICHE OUTIL 7 : Comment construire une bonne formation ?

4. COMMUNICATION – INFORMATION

➡ **Communication externe**

Dans le cadre du PPRR, plusieurs actions vers le grand public peuvent être menées pour sensibiliser la population au partage de la route lorsque les sapeurs-pompiers sollicitent la priorité.

Ces communications peuvent être menées, via les réseaux sociaux, les médias ou des

campagnes d'affichage (sur panneau, sur véhicule...) afin de leur expliquer le comportement à adopter face à un véhicule en situation de conduite en urgence.

Ces actions de sensibilisation des usagers semblent essentielles et complémentaires à celles menées auprès des agents des SDIS.

➡ **Communication interne**

Les campagnes de sensibilisation

Les campagnes d'affichage spécifique permettent de sensibiliser le personnel. La présence d'un rappel des obligations du conducteur sur les différents postes de conduite ou encore sur les panneaux d'affichage en centre de secours se retrouve dans plusieurs départements (autocollants sur pare-brise avec l'affichage de la ceinture obligatoire, autres consignes, gabarit et hauteur d'engins, ...)

Focus sur...les rappels des fondamentaux de la sécurité routière
Vitesse, ceinture de sécurité, alcool et produits psychoactifs, champ de vision, distances d'arrêt et de sécurité, utilisation des téléphones portables, position des mains sur le volant, stationnement dans le sens du départ et port du gilet HV sur le domaine routier.

La communication opérationnelle

Focus sur...les conditions météo
Certains agents sont informés de l'état des routes et des conditions de circulation (partenariat avec Météo-France et les services des routes du département) par le biais d'informations générales ou individualisées. Ponctuellement en fonction de l'événement climatique, l'effectif de la garde peut être adapté afin de réduire la distance à parcourir entre le domicile et le centre de secours. Pour cela, des moyens d'hébergement en caserne peuvent être proposés aux SPV.

Le retour d'expérience

Afin de sensibiliser les agents sur les gravités et les conséquences financières des sinistres, plusieurs actions peuvent être déployées :

- Envoi à l'ensemble des agents : des retours d'expérience « sinistralité » nationaux et/ou internes, des coûts des accidents, d'un flash sécurité...
- Création d'un support mensuel contenant l'évolution des indicateurs d'accidentologie routière, permettant de responsabiliser l'encadrement sur les enjeux de la prévention des risques routiers dans les SDIS.



FICHE OUTIL 8 : Comment réaliser votre flash de sécurité routière ?

- Envoi d'un courrier individuel aux sapeurs-pompiers accidentés, selon une procédure interne partagée par l'ensemble du personnel.

Il ne faut pas oublier d'informer régulièrement l'ensemble des agents de l'avancement de la démarche PPRR en utilisant les différents moyens de communication interne.

5. ASPECTS TECHNIQUES

Il convient dans les actions de sécurité routière, d'identifier la conception et la maintenance d'un système de circulation sûr qui évite ou corrige les

erreurs des conducteurs. Ceci passe notamment par la sûreté des routes, des véhicules et de leur usage.

➔ Des routes sûres

Les services techniques de l'Etat ont publié dans les années 1990, un ouvrage « Sécurité des Routes et des Rues », qui fait encore référence en matière de conception et d'aménagement des routes et de la voirie pour des déplacements les plus sûrs possibles. Il définit notamment 7 exigences de la sécurité :

- visibilité,
- lisibilité,

- adéquation aux contraintes de dynamique des véhicules,
- possibilité d'évitement et de récupération,
- limitation de la gravité des chocs,
- cohérence de tous les éléments de la voie et de l'environnement,
- gestion des flux en relation avec les aménagements de sécurité.

Cependant, de nombreuses caractéristiques de la voirie peuvent entrer en contradiction avec ces exigences, sans que les sites soient systématiquement classés comme des points noirs, ou plus généralement comme des zones d'accumulation d'accidents : qualité et usure du revêtement de la chaussée, existence d'obstacles fixes sur les abords, courbure irrégulière ou trop prononcée du virage, marquage au sol

défectueux, surabondance ou manque de signalisation, travaux sur la voie, largeur de la chaussée inadéquate, terre-plein central inadapté, carrefours à niveau, absence d'équipements de sécurité (glissières), mauvais traitement des abords (gravillons par exemple), enchaînement des virages, dévers inversé, manque d'adhérence, etc.

Ces principes doivent être pris en compte dans l'organisation des déplacements aux abords et dans le centre de secours. L'accès au centre de secours doit par exemple être aménagé pour garantir la sécurité des sapeurs-pompiers et des

usagers. Celui-ci est adapté à l'implantation de la caserne et peut être de différentes natures : panneaux d'avertissement, feux tricolores, ralentisseurs...

Focus sur...l'aménagement des centres de secours

La mise en place des actions suivantes peuvent permettre d'éviter des accrochages à l'intérieur du centre de secours:

- *des plans de circulation,*
- *des plans de stationnement formalisés par des marquages au sol pour aligner les véhicules,*
- *des systèmes d'éclairages des zones de stationnement et de manœuvre,*
- *la motorisation des portails afin de garantir l'ouverture optimale,*
- *des voyants spécifiques (vert/rouge) avec capteurs de détection des véhicules, installés sur les portes d'ouverture des remises pour éviter les accrochages au niveau des portes de remises (courant lors des départs en intervention d'engins encombrants).*

➡ Des véhicules sûrs

La sécurité secondaire, qui vise à réduire les conséquences d'un dommage, est traitée de deux manières côté constructeur.

La structure des véhicules

- La structure **des véhicules** doit permettre de diffuser les énergies libérées lors de l'impact tout en préservant l'habitacle, c'est-à-dire limiter l'intrusion tout en limitant les efforts que subit l'occupant lors de l'impact. Très simplement, une structure molle aura tendance à bien diffuser l'énergie lors de la déformation et à limiter les efforts dans l'occupant, mais favorisera l'intrusion. Une structure rigide aura tendance à limiter l'intrusion mais à faire passer beaucoup d'efforts dans l'occupant.
- Les véhicules étant très différents les uns des autres (de la 2cv au 38 tonnes pour les poids-lourds), il faut également assurer une certaine compatibilité entre les véhicules (compatibilité de masse, compatibilité de rigidité et compatibilité géométrique) pour que certains ne soient pas trop agressifs vis-à-vis des autres. C'est pour cela par exemple que les camions sont équipés de dispositifs anti-encastrement ou que les véhicules de tourisme plus lourds (gros SUV par exemple) ne doivent pas être trop rigides pour ne pas défavoriser les petits véhicules en cas de choc à deux véhicules, mais être suffisamment rigides pour protéger ses occupants en cas de choc contre un obstacle lui-même rigide...

Les systèmes de retenue

- Les systèmes **de retenue** (ceinture de sécurité, airbags frontaux, airbags latéraux pour le thorax et la tête, bossage de siège, etc.) sont un complément indispensable à une structure de véhicule rigide. Evidemment, ces dispositifs fonctionnent à des vitesses d'impact raisonnables. Au-delà d'une certaine violence d'impact (équivalente par exemple à un choc frontal contre un obstacle déformable inférieur à 70-75 km/h), les lois de la physique font que la protection devient très difficile, le véhicule se déformant quand même, ne limitant plus l'intrusion et les systèmes de retenue ne supportant plus une énergie trop élevée.

Au-delà de cette sécurité de protection, c'est dans l'assistance à la conduite que le constructeur automobile trouve une deuxième voie d'action en sécurité. Les **aides à la conduite** ont le double intérêt de faciliter certaines tâches

de conduite et d'aider le conducteur à ne pas entrer dans des situations accidentogènes ou ... d'en sortir. Il existe sur le marché un nombre croissant de ces systèmes, avec un grand nombre de variantes.

Focus sur...les classifications des aides à la conduite

- celles qui fournissent une **information** au conducteur (ex : sur le trafic, la pression des pneumatiques...),
- celles qui déclenchent une **alarme** (ex : un bip si la ceinture n'est pas bouclée),
- celles qui fournissent une **information contraignante** (un bip insistant et plus aigu grâce au radar de recul),
- celles qui effectuent une action **corrective** sur la conduite (c'est le cas des ESC qui redressent le véhicule en cas de survirage ou de sous-virage),
- celles qui prennent **totalemment le contrôle** du véhicule, mettant alors le conducteur en dehors de la boucle.

Les systèmes de sécurité primaire spécifiques ne sont pas aussi nombreux dans les véhicules d'aujourd'hui, et sont souvent disponibles au départ dans des véhicules haut de gamme ou en option dans des véhicules de gamme moyenne. Les limiteurs/régulateurs de vitesse sont

désormais largement diffusés (en tous cas chez les constructeurs français) mais pas le régulateur intelligent de la vitesse (maintient une vitesse compatible avec la vitesse du véhicule précédent).

Focus sur...les systèmes d'aide à la conduite

- **Systèmes en cours de diffusion à un rythme désormais soutenu** : l'ABS, l'ESC, l'assistance au freinage d'urgence, les systèmes de navigation, l'allumage automatique des feux quand l'environnement est sombre, le passage automatique des feux de route en feux de croisement, le système de surveillance de la pression des pneus, les essuie-glaces automatiques, les détecteurs d'angle mort, les suivis de ligne, les détecteurs de vigilance, etc.
- **Systèmes qui restent encore du domaine de la recherche** : les radars anticollision, l'alerte en amont d'incidents, les systèmes de vision nocturne, les systèmes d'information sur les sites à risque.

Il est par conséquent recommandé de choisir les véhicules avec les dispositifs de protection et d'assistance à la conduite les plus modernes. Ils

sont susceptibles de réduire les accidents et leur gravité de manière importante.

➔ Des usages sûrs

Au-delà de l'aménagement routier à l'intérieur du centre de secours et de la préférence pour des véhicules plus sûrs, d'autres actions d'usage de ces voies et de ces véhicules peuvent également générer de la sécurité, comme par exemple :

- Au-delà des normes relatives à la signalétique des véhicules, l'installation de larges surfaces rétro-réfléchissantes de couleurs vives contribue à améliorer leur visibilité.
- Il est indispensable de vérifier que l'ensemble véhicule/aménagement répond aux besoins du métier et à la réglementation. Il faut choisir correctement le véhicule qu'on va utiliser en fonction des charges que l'on doit déplacer. Le véhicule ne doit pas être trop grand (d'autant que le chauffeur doit avoir les compétences requises pour le conduire) ni trop petit. Il faut dans tous les cas éviter la surcharge (qui est souvent difficile à apprécier à vue d'œil, car le chargement peut être lourd sans être volumineux). De même, en cas de choc ou de freinage brutal, la charge, si elle n'est pas rangée ou arrimée, est

propulsée vers l'avant du véhicule. Non seulement elle peut être endommagée, mais elle peut blesser gravement ou tuer le conducteur.

- L'organisation ergonomique de la disposition des radios et commandes de deux-tons dans les véhicules opérationnels sont des mesures essentielles pour garantir la sécurité des personnels dans les SDIS.
- Au cours de l'affectation des engins en centre de secours, des essais techniques « sécurité » en collaboration avec les fournisseurs peuvent permettre d'établir des « fiches de sécurité conduite » spécifique à l'engin pour garantir la bonne utilisation et la sécurité des utilisateurs du centre concerné.
- La mise en place de véhicules « ateliers » aménagés avec des équipes d'astreintes au quotidien permettent aux agents techniques d'intervenir en toute situation et de garantir une réactivité opérationnelle sur les engins. Ce dispositif limite les déplacements des

- engins casernés vers les centres de réparation.

Page 42



- Optimiser le contrôle et l'entretien des véhicules par la mise en place d'une procédure de vérification individuelle des véhicules (check-list conducteur) et la mise à disposition du matériel nécessaire à une vérification efficace (compresseur, ampoules, essuie-glace, lave-glace...). La planification des contrôles techniques et de l'entretien préventif des véhicules permet d'éviter

les incidents techniques et/ou de résoudre au plus vite les éventuels dysfonctionnements.

- La vérification régulière du poids des différentes cellules, remorques et véhicule du SDIS permet de réduire le risque d'accident induit par la surcharge et de rester en conformité avec le code de la route.



FICHE OUTIL 9 : Etes-vous prêts à décaler ?

Page 44



- L'intégration des services et groupes de travail en charge de la prévention des risques routiers dans la rédaction des cahiers de charges techniques pour l'acquisition des véhicules.

- L'acquisition des engins avec boîte de vitesse automatique pour les forts gabarits permet aux

conducteurs d'accroître leur concentration sur la conduite.

- L'installation de kits mains-libres avec haut-parleur intégré pour les voitures de fonction et de garde opérationnelle.
- L'équipement des véhicules en pneus tout temps.
- Pour certains départements, la généralisation de la dotation de paires de chaînes sur les roues motrices...

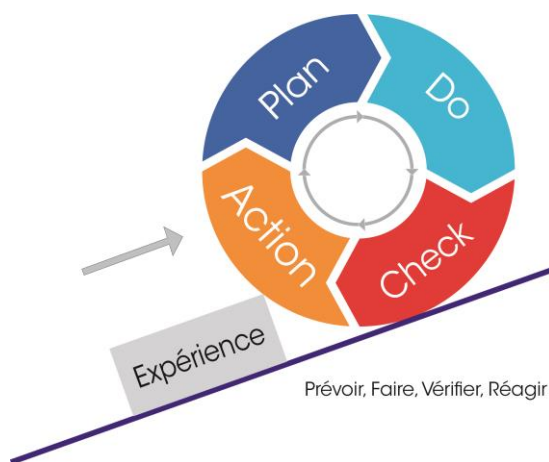
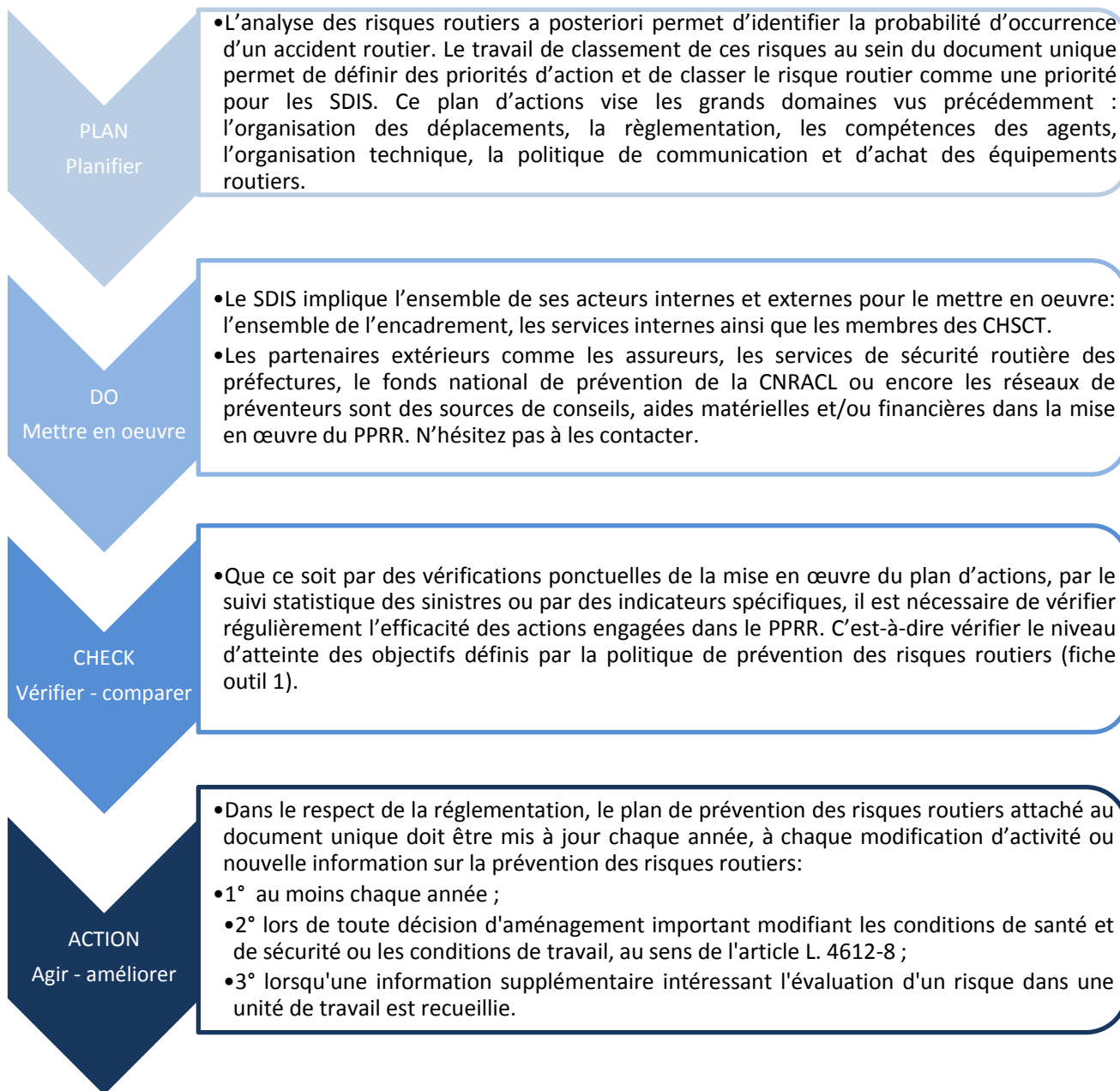
La sécurité automobile progressant très rapidement, il conviendra de se tenir informé périodiquement des progrès technologiques et de leur usage pour des gains de sécurité toujours plus importants. Par exemple, un des progrès de la technologie automobile à moyen-court terme concerne la connectivité : les véhicules vont pouvoir communiquer entre eux et avec l'infrastructure et s'échanger des informations

importantes sur leur localisation précise, leur vitesse, etc. On peut donc tout à fait imaginer que les véhicules prioritaires de demain pourront, sous certaines conditions, manifester leur présence par des messages directs envoyés aux autres véhicules sur leur trajet, détecter des obstacles masqués ou même commander les feux (passage au vert ou au rouge).

IV. PLANIFICATION, MISE EN ŒUVRE, ÉVALUATION ET SUIVI

Pour être efficace, le PPRR doit s'inscrire dans la durée. Ainsi cela pourra entraîner un véritable changement des pratiques et s'inscrire dans la

culture du SDIS sur le principe de l'amélioration continue.



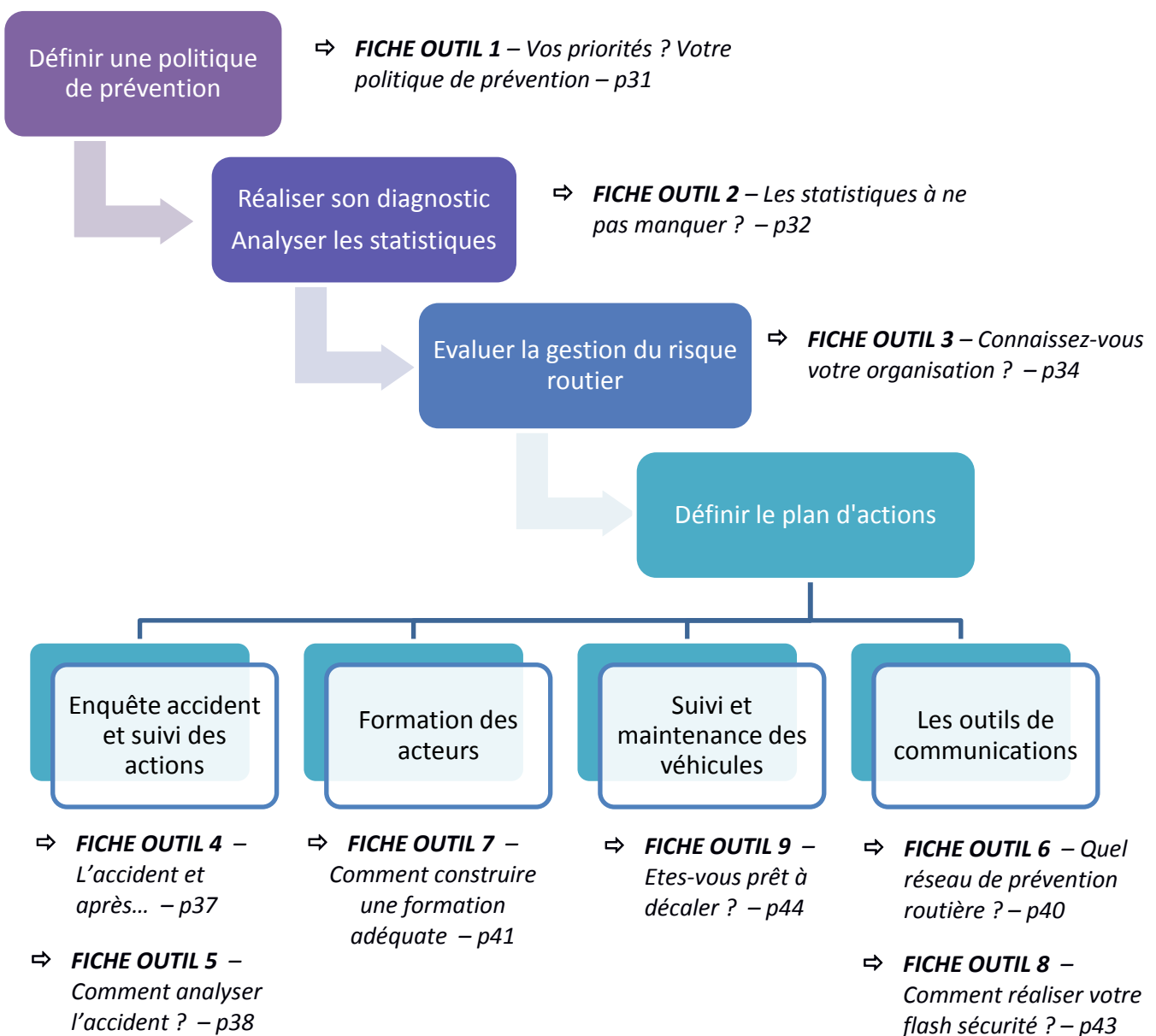
C'est notamment par la vérification de l'efficacité des actions engagées, le suivi des indicateurs et des statistiques de sinistralité, la mise à jour du PPRR et du document unique que de nouvelles actions de prévention seront identifiées et que le plan de prévention des risques routiers pourra être mis à jour.

A chaque fois, c'est une expérience nouvelle qui permettra d'améliorer la prévention des risques routiers de chaque SDIS.

FICHES OUTILS

Dans cette partie, vous trouverez à votre disposition des fiches outils qui s'adressent plus particulièrement aux directeurs de SDIS et aux préventeurs. Le contenu de ces fiches est non exhaustif.

Des fiches outils complémentaires, qui elles, s'adressent au sapeur lui-même sont présentes dans la BD « Les pompiers, ça roule ! ». Elles permettent de sensibiliser les agents de manière ludique et humoristique.





FICHE OUTIL 1 – Vos priorités ? Votre politique de prévention

Exemple de politique générale

*Chers sapeurs-pompiers, hommes et femmes du SDIS,
La préservation de l'intégrité physique et de la santé du personnel est au premier rang de nos préoccupations, ainsi que la garantie de la sûreté des personnes et des biens. J'affirme que tous les accidents du travail et les maladies professionnelles sont évitables.*

A ce titre, je m'engage à :

- *établir les consignes, procédures et règles de sécurité et m'assurer de leur mise en œuvre et de leur respect en toute circonstance ;*
- *impliquer l'ensemble du personnel et en particulier la hiérarchie en matière de sécurité ;*
- *analyser tout accident et presque-accident et mener à bien les actions correctives ;*
- *faire de la sécurité un thème obligatoire dans tous les projets menés dans notre institution et notamment en matière de risque routier ;*
- *sensibiliser le personnel à travers la formation et la communication ;*
- *associer les instances représentatives du personnel à la mise en œuvre de cette politique.*

Pour tenir cet engagement, je missionne notre chargé de prévention de la mise en œuvre et de la coordination de cette démarche. Je prends l'engagement de dégager les moyens techniques, financiers et organisationnels nécessaires à la mise en œuvre de cette politique.

Je saurai compter sur votre engagement en matière de sécurité et m'engage à vous en démontrer les résultats.

Le DDSIS

Exemple de politique de prévention routière

*Chers sapeurs-pompiers, hommes et femmes du SDIS,
La préservation de l'intégrité physique et de la santé du personnel est au premier rang de nos préoccupations, ainsi que la garantie de la sûreté des personnes et des biens.*

Le risque routier représente un risque important pour notre communauté de sapeurs-pompiers puisqu'il représente X% de nos accidents en service et X% des jours d'arrêts de travail.

J'affirme que tous les accidents du travail et les maladies professionnelles sont évitables.

A ce titre, je m'engage à :

- *établir les consignes, procédures et règles de sécurité routière et m'assurer de leur diffusion, de leur mise en œuvre et de leur respect en toute circonstance ;*
- *analyser tout accident et presque-accident et mener à bien les actions correctives ;*
- *mettre en place des moyens de formation adaptés afin de renforcer la culture de sécurité routière du personnel ;*

Ces actions auront pour finalité de diminuer l'impact du risque routier sur la santé du personnel et sa disponibilité opérationnelle.

Pour tenir cet engagement, je missionne notre correspondant en prévention routière, GRADE NOM PRENOM, de la mise en œuvre et de la coordination de cette démarche.

Je saurai compter sur votre engagement en matière de sécurité et m'engage à vous en démontrer les résultats.

Le DDSIS

Exemples d'objectifs exprimés par les politiques de SDIS

- *diviser par deux le nombre des accidents de circulation routière dans les cinq ans,*
- *sensibiliser l'ensemble des agents aux risques routiers,*
- *définir un plan d'actions de prévention des accidents routiers pour en réduire la fréquence et la gravité,*
- *etc.*



FICHE OUTIL 2 – Les statistiques à ne pas manquer ?

Il est important de recueillir les informations relatives à l'ensemble des accidents qu'ils soient matériels ou corporels. Si ces données ne sont pas disponibles dans votre structure, vous pouvez consulter votre assureur. Pour les accidents survenus sur des véhicules de vos collaborateurs, il vous faudra interroger ces derniers.

Nous avons listé ci-dessous le type d'information « brute » qu'il peut être intéressant de suivre. Certaines informations peuvent être croisées entre elles ou avec d'autres paramètres en votre possession au sein du département (ex : grade, fonction...).

Pour faire des comparaisons dans le temps, il peut être utile également de calculer :

- ⇒ le taux de sinistralité = Nb total d'accidents/sinistres routiers / Nb total de véhicule de la flotte,
- ⇒ Evolution du nombre d'accidents pour 1 000 départs en intervention,
- ⇒ Pour chaque type de véhicule, le rapport entre le nombre d'accidents et le nombre de véhicules utilisés.

⇒ Accidents-sinistres avec un véhicule personnel : {Nombre}

		Année N-2	Année N-1	Année N
Concernant les conducteurs	Nombre de conducteurs SSP accidentés			
	Nombre de conducteurs SPV accidentés			
	Nombre de conducteurs PAT accidentés			
	Âge moyen du conducteur			
	Ancienneté moyenne du conducteur accidenté			
	Ancienneté moyenne d'obtention du permis			
Concernant les circonstances d'accidents	Nombre d'accidents de trajet domicile-caserne			
	Nombre d'accidents de trajet caserne-domicile			
	Nombre d'accidents impliquant des tiers			
Concernant les dommages corporels	Nombre d'accidents avec des dommages corporels			
	Nombre d'accidents entraînant un décès			
	Nombre de jours d'arrêt de travail			
	Durée moyenne d'arrêt de travail (<i>nombre d'accidents corporels / nombre de jours d'arrêt</i>)			
	Indice de fréquence (<i>nombre d'accidents corporels X1000 / effectif</i>)			

⇒ Accidents-Sinistres avec un véhicule du parc roulant : {Nombre}

		Année N-2	Année N-1	Année N
Concernant les véhicules	Nombre d'accidents impliquant un VSAV			
	Nombre d'accidents impliquant une VL			
	Nombre d'accidents impliquant un FPT			
Concernant les conducteurs	Nombre de conducteurs SSP accidentés			
	Nombre de conducteurs SPV accidentés			
	Nombre de conducteurs PAT accidentés			
	Âge moyen du conducteur accidenté			
	Ancienneté moyenne du conducteur accidenté			
	Ancienneté moyenne d'obtention du permis			
Concernant les circonstances d'accidents	Nombre d'accidents survenus en allant en intervention			
	Nombre d'accidents survenus sur intervention			
	Nombre d'accidents survenus en retour d'intervention			
	Nombre d'accidents survenus en caserne			
	Nombre d'accidents survenus en manœuvre			
	Nombre d'accidents ayant une autre circonstance d'accident (formation, déplacement administratif, retour garage, stationnement....)			
	Nombre d'accidents de trajet domicile-caserne			
	Nombre d'accidents de trajet caserne-domicile			
	Nombre d'accidents impliquant des tiers			
	Nombre de constats amiables disponibles			
	Nombre de fiches d'analyse disponibles			
Concernant les dommages corporels et matériels	Nombre d'accidents avec des dommages matériels			
	Nombre d'accidents avec des dommages corporels			
	Nombre d'accidents entraînant un décès			
	Nombre de jours d'arrêt de travail			
	Durée moyenne d'arrêt de travail (<i>nombre d'accidents corporel / nombre de jour d'arrêt</i>)			
	Indice de fréquence (<i>nombre d'accident corporel X1000 / effectif</i>)			
Concernant l'assurance	Montant des réparations (assurance)			
	Montant de la franchise (SDIS)			
	Nombre d'accidents où le SDIS est responsable à 100%			



FICHE OUTIL 3 – Connaissez-vous votre organisation ?

Vous trouverez ci-dessous une liste des points de sécurité à vérifier :

- une réponse positive indique que l'indicateur est suivi et que l'organisation est connue du préventeur,
- une réponse négative à l'un des items peut identifier un manque dans le suivi des indicateurs permettant de mener une politique de prévention du risque routier efficace.

Cette liste peut être localement adaptée (complétée, modifiée, diminuée...) en fonction des besoins de « surveillance » de chaque SDIS.

			OUI	NON	Observations
Concernant l'organisation	Politique	Existe-t-il une politique de prévention ?			
	Méthode d'application	Existe-t-il un règlement de conduite ?			
		Existe-t-il des protocoles de sécurité à jour ?			
	Analyse des accidents	Une analyse est-elle réalisée en cas d'accident ? Systématiquement ?			
		La mise en place d'actions correctives est-elle prévue ?			
	Contrôle et sanction	Existe-t-il une politique de sanction et un suivi des « récidives » ?			
		Existe-t-il un suivi des événements répétitifs commis par un individu ?			
		Les infractions et les erreurs sont-elles analysées en cas d'accident ?			
	Organisation des déplacements	Des moyens de communication permettent-ils d'éviter des déplacements par la route (visioconférence...) ?			
	Fiches réflexes	Existe-t-il une fiche répertoriant les étapes à réaliser en cas d'accident ? (cf. Fiche outil N°4)			
		Si oui, ces fiches sont-elles connues de tous et mises en place dans les CIS et/ou dans les véhicules ?			
	Plan de circulation interne	Existe-t-il des plans de circulation interne ?			
		Existe-t-il des règles de stationnement ?			
La circulation des piétons est-elle prise en compte ?					

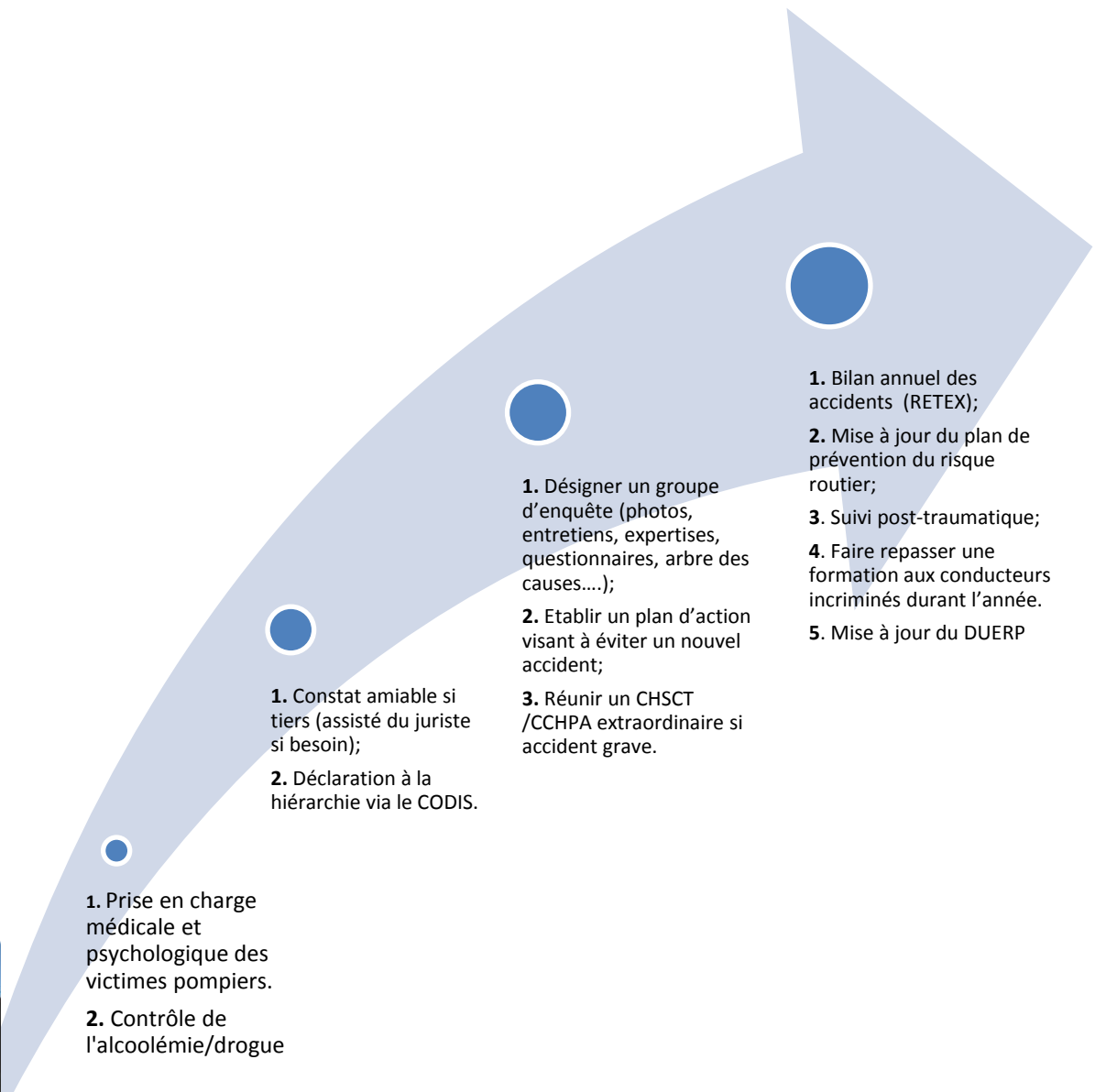
			OUI	NON	Observations
Concernant les véhicules	Flotte automobile	Connaissez-vous le nombre de véhicules par type ?			
		Connaissez-vous l'ancienneté moyenne de la flotte automobile ?			
	Affectation des véhicules	Certains véhicules sont-ils affectés à des conducteurs identifiés ?			
		Existe-t-il une procédure de prise en charge du véhicule, de sa restitution ?			
	Kilométrage	Connaissez-vous le kilométrage annuel de la flotte, par type de véhicule ?			
		Connaissez-vous le kilométrage moyen par déplacement ?			
	Assurance	Les véhicules sont-ils bien assurés ?			
	Equipement	Les équipements de sécurité sont-ils adaptés aux missions ? (pneumatiques, éclairage, sécurité du conducteur, arrimage...)			
	Entretien	Les procédures de suivi et d'entretien existent-elles ?			
		Sont-elles adaptées, connues et appliquées ?			
Documents	Les documents de bord sont-ils vérifiés et en cours de validité ?				

			OUI	NON	Observations
Concernant l'environnement de conduite	Divers	Avez-vous identifié le type de voiries utilisées et existe-t-il des risques spécifiques liés à ces infrastructures routières ?			
		Connaissez-vous le type et le comportement de la population ?			
		Existe-t-il des risques particuliers en fonction des conditions climatiques ?			
		Y-a-t-il des spécificités locales ?			
	Déplacements	Avez-vous identifié le type de déplacements réalisés ? (trajets domicile-travail, trajet domicile-caserne-intervention, retour d'intervention, déplacement hors département, stationnement, retour garage, manœuvres...)			
		Connaissez-vous la répartition des kilomètres effectués (nuit, matin, midi, soir, week-end...)			
	Conduite	Connaissez-vous le temps moyen de conduite par jour, et par déplacement ?			
		Connaissez-vous le nombre moyen de déplacements par jour ?			

			OUI	NON	Observations
Concernant les conducteurs	Effectif	Connaissez-vous l'effectif du SDIS, par statut ?			
		Connaissez-vous le nombre de conducteurs par permis, habilitations ?			
	Formations et informations	Existe-t-il un suivi des différentes formations en place et des habilitations (COD, CMOV...)			
		Les conducteurs ont-ils reçu une formation ou une information sur la sécurité routière ? Laquelle ? Quel en est le résultat ?			
		Cette formation ou cette information fait-elle l'objet d'un suivi ? (recyclages)			
		Les conducteurs sont-ils informés sur les effets de l'alcool et de la drogue ?			
		Les conducteurs sont-ils conscients des risques de l'utilisation du téléphone mobile en conduisant ?			
	Procédures	Votre règlement intérieur prévoit-il les mesures à prendre pour éviter l'utilisation de boissons alcoolisées ?			
		Vis-à-vis d'un agent en état d'ébriété ?			
		Sous l'emprise de la drogue ?			
	Procédures	Les conducteurs ont-ils reçu les instructions appropriées sur : - le chargement des véhicules ? - l'entretien des véhicules ? - les vérifications à faire ? - la conduite à tenir en cas d'accident ? - l'utilisation du constat amiable ?			
		Avez-vous mis en place une procédure régissant l'utilisation du téléphone mobile pendant la mission ?			
		Les conducteurs sont-ils titulaires du permis de conduire adéquat et valide ?			
		Les contrats de travail et le règlement intérieur prévoient-ils l'obligation pour les conducteurs de communiquer à l'entreprise les retraits éventuels de points ?			



FICHE OUTIL 4 – L'accident...et après ?



- 1. Prise en charge médicale et psychologique des victimes pompiers.**
- 2. Contrôle de l'alcoolémie/drogue**





FICHE OUTIL 5 – Comment analyser un accident ?

Les éléments présentés ci-dessous sont extraits de la procédure d'analyse accident établie par le réseau R3SGC, et représente une base pour effectuer les analyses en interne.

En fonction du degré souhaité, l'analyse de l'accident peut également faire l'objet d'un audit avec une expertise comportementale, environnementale et réglementaire dispensé par un organisme certifié, et rentrer dans le cadre de l'appui de structures extérieures (ex : assureurs). Une formation ou un accompagnement des préventeurs en poste peut également être envisagé, dans le cadre du cursus de formation.

Type d'événement (à choisir)	Presque accident / Accident matériel / Accident Corporel
Date de l'événement :	Date, heure
Circonstances :	Accident Routier / Intervention / Manœuvre / Formation
Lésions/Conséquences :	Dégâts matériels / Coûts / Immobilisation / Nombre de jour d'arrêts
Compagnie/Groupement/Direction :	
CIS/Service :	

Rédacteur de l'analyse : Grade Nom prénom et fonction

Participants à l'analyse : Grade Nom prénom et fonction

⇒ Rappel des faits

L'analyse a principalement cherché à répondre à la demande du DDSIS, à savoir rechercher **les causes** de cet accident de service.

- Eléments circonstanciels : où, quand, qui, comment, pourquoi
- Eléments techniques notables complémentaires : Port des EPI, états des véhicules....
- Remarques

⇒ Photographies

- Photos : plan masse, trajet, impacts, dégâts, dommages

⇒ Conséquences

- Matérielles : dommage, coût
- Humaines : nombre de jours d'arrêts
- Organisationnelles et collatérales

⇒ Analyse

Déroulement de l'analyse :

Présents :

Arbre des causes (si jugé utile à la compréhension de l'événement) ou toute autre méthode adaptée à la circonstance (5M, Diagramme, etc...)

⇒ Pistes d'améliorations

Mesures visant à prévenir des accidents similaires :

N°	Propositions	Avantages	Inconvénients	Portée	Mise en œuvre
Sensibilisation/ Information					
1					
Technique					
2					
Formation					
3					
Organisationnelle					
4					

Mesures visant à prévenir des risques ou non conformités mises à jour lors de l'analyse:

N°	Propositions	Avantages	Inconvénients	Portée	Mise en œuvre
Technique					
1					
Formation					
2					
Organisationnelle					
3					



FICHE OUTIL 6 – Quel réseau de prévention routière ?

Le SDIS et son chargé de prévention ont la possibilité de construire un réseau avec les différents partenaires locaux et nationaux. Ces partenaires ont vocation à assister l'organisme dans les différentes démarches menées en faveur de la prévention routière.

Voici quelques exemples de partenaires :

Partenaires nationaux	Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) - www.interieur.gouv.fr/Le-ministere/Securite-civile
	Délégation à la sécurité et à la circulation routière (DSCR-ministère de l'intérieur) - http://www.interieur.gouv.fr/Le-ministere/Securite-routiere
	Centre national de la fonction publique territoriale (CNFPT) - www.cnfpt.fr/
	Centre de Formation de la Défense (CFD-MPSRMD) - http://www.defense.gouv.fr/sga/le-sga-a-votre-service/formations/cfd
	SDIS jumeaux (catégorie, environnement, risques, population de travailleurs)
	European Transport Safety Council (ETSC) - etsc.eu
	Centre Européen d'études de sécurité et d'analyse des risques (CEESAR) - http://www.ceesar.fr

Partenaires locaux	Préfecture
	Forces de l'ordre (police et gendarmerie nationale)
	Caisses d'assurance retraite et de la santé au travail (CARSAT)
	Association de prévention routière www.preventionroutiere.asso.fr
	Assureurs
	Entreprises privées automobiles et/ou développant une politique de prévention du risque routier
	Circuits automobiles
	Sociétés de conseil et d'accompagnement pour les démarches de prévention contre les produits psychoactifs (IRFA Conseil...)



FICHE OUTIL 7 – Comment construire une formation adéquate?

⇒ En se basant sur la matrice GDE

DE QUOI S'AGIT-IL ?

Le Rapport GADGET - *Guarding Automobile Driver through Guidance Education and technologie-* et plus particulièrement la Matrice GDE - *Goals of Drivers Education, objectifs de l'éducation du conducteur-* posent un nouveau modèle théorique du comportement du conducteur et **servent de référence en matière d'éducation routière**. On peut dire que cette matrice est une « boîte à outils » où la tâche de conduite est conceptualisée comme un ensemble de savoir-faire.

COMMENT EST-ELLE CONSTRUITE ?

- 5 niveaux :

- **1 - Le maniement des véhicules** = *compétences élémentaires de maîtrise du véhicule*
- **2 – Compréhension/maîtrise des situations routières** = *connaissances et application des règles*
- **3 – Objectifs de conduite automobile** = *le choix du type de déplacement*
- **4 – Objectifs existentiels (projets de vie, aptitude à la vie, estime de soi, représentations....)** = *style de vie et conditions individuelles qui influencent les comportements. Ici, on ne se situe donc plus sur la route mais dans la vie quotidienne.*
- **5 - Pressions sociétales, économiques et politiques.**

- 3 dimensions :

- **1 – Connaissances et capacités** = ce qu'un bon conducteur doit savoir et faire afin de conduire dans des conditions de circulation normales
- **2 – Facteurs d'accroissement du risque** = les connaissances pour pouvoir déterminer et contrôler les risques.
- **3 – Autoévaluation** = processus par lequel un individu tente d'obtenir par lui-même un retour sur ses pratiques afin d'être conscient de ses caractéristiques, de ses compétences et de ses tendances personnelles concernant le maniement du véhicules, le comportement dans la circulation, la programmation du déplacement et la vie en général. C'est-à-dire être capable de gérer de façon « consciente » une situation de conduite.

QUELQUES ELEMENTS CLES DE COMPREHENSION

- Les niveaux supérieurs influencent les niveaux inférieurs,
- Les niveaux supérieurs mettent des contraintes sur les niveaux inférieurs,
- Les niveaux inférieurs sont les plus simples à atteindre,
- Les niveaux inférieurs ne couvrent pas la totalité du comportement de sécurité de conduite.

Matrice GDE		Principaux contenus de formation		
		-1- Connaissances et capacités	-2- Facteurs d'accroissement du risque	-3- Auto-évaluation
Niveaux hiérarchiques du comportement	-5- Pressions sociétales, économiques et politiques	Connaissances et prise de conscience de la manière dont les pressions sociétales, politiques et économiques influencent le comportement au volant : <ul style="list-style-type: none"> - Influence des médias - Influence des lobbies - Influence des conditions de travail - Influence des agendas sociaux... 	Risques liés à : <ul style="list-style-type: none"> - Influence de la publicité - Influence des stéréotypes - Influence de la fatigue, du stress lié au travail - Manque de visibilité et d'acceptabilité des mesures de sécurité routière... 	Auto-évaluation/conscience de : <ul style="list-style-type: none"> - Sensibilité personnelle à ces influences...
	-4- Projets de vie et aptitudes à la vie (en général)	Connaissances/contrôle de la manière dont les projets de vie et les tendances personnelles influencent le comportement au volant : <ul style="list-style-type: none"> - Style/conditions de vie - Normes du groupe des pairs - Motivations - Maîtrise de soi et autres caractéristiques - Valeurs personnelles... 	Tendances au risque : <ul style="list-style-type: none"> - Acceptation du risque - Valorisation personnelle par la conduite automobile - Recherche de sensations fortes - Céder à la pression sociale - Usage d'alcool et drogues - Valeurs et attitudes par rapport à la société... 	Auto-évaluation/conscience de : <ul style="list-style-type: none"> - Compétences personnelles de contrôle de ses impulsions - Tendance au risque - Motivations allant à l'encontre de la sécurité - Habitudes personnelles vis-à-vis du risque...
	-3- Objectifs de la conduite automobile et contexte social (par rapport aux déplacements)	Connaissances et capacités concernant : <ul style="list-style-type: none"> - Impact des objectifs du déplacement sur la conduite - Préparation et choix des itinéraires - Effets de la pression sociale à l'intérieur du véhicule - Evaluation de la nécessité du déplacement... 	Risques liés à : <ul style="list-style-type: none"> - Etat du conducteur (humeur, alcoolémie...) - Motif du déplacement - Environnement de conduite (rase campagne/urbain) - Contexte social et compagnie - Autres motivations (compétition, etc...)... 	Auto-évaluation/conscience de : <ul style="list-style-type: none"> - Capacités personnelles de planifier - Objectifs spécifiques de la conduite - Motivations typiques de la conduite à risque...
	-2- Maîtrise des situations de circulation	Connaissances et capacités concernant : <ul style="list-style-type: none"> - Règles de circulation - Perception/observation de la signalisation - Anticipation de l'évolution des situations - Adaptation de la vitesse - Communication - Trajectoire de conduite - Organisation du trafic - Distance aux autres/marges de sécurité... 	Risques provoqués par : <ul style="list-style-type: none"> - Mauvaises prévisions - Style de conduite qui accroît le risque (ex. agressif) - Adaptation inadéquate de la vitesse - Usagers vulnérables - Comportement imprévu/non respectueux des règles - Information surabondante - Conditions difficiles (obscurité...) - Automatisation insuffisante des capacités... 	Auto-évaluation/conscience de : <ul style="list-style-type: none"> - Point forts et faibles des capacités élémentaires - Style personnel de conduite - Marges de sécurité personnelles - Points forts et faibles dans les situations à risque - Auto-évaluation réaliste...
	-1- Maniement du véhicule	Connaissances et capacités concernant : <ul style="list-style-type: none"> - Contrôle de la direction et de la position - Sculptures de pneus et adhérence - Propriétés du véhicule - Phénomènes physiques... 	Risques liés à : <ul style="list-style-type: none"> - Insuffisance des capacités ou des automatismes - Adaptation inadéquate de la vitesse - Conditions difficiles (faible adhérence...)... 	Conscience de : <ul style="list-style-type: none"> - Points forts et faibles des capacités élémentaires relatives au maniement - Points forts et faibles des compétences dans des situations imprévues - Auto-évaluation réaliste...



FICHE OUTIL 8 – Comment réaliser votre flash sécurité routière ?

FLASH INFO SECURITE

EXPOSE DES FAITS


Nouvel accident de circulation

photos

Les circonstances
texte

CONSEQUENCES

Humaines
Matérielles
Organisationnelles



PRECAUTIONS A PRENDRE

texte

INFORMATIONS

texte

Message ad-hoc

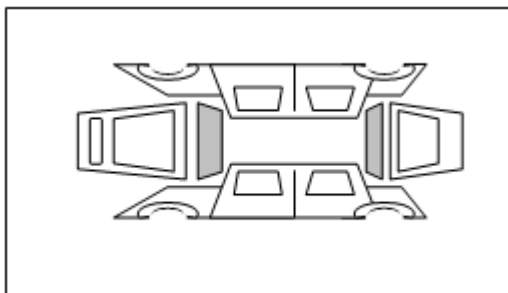


FICHE OUTIL 9 – Etes-vous prêt à décaler ?

Logo SDIS
+
Coordonnées
SDIS

Prise en charge d'un véhicule en gestion partagée de la direction			
Date	Sigle SDIS	N° immatriculation	Carburant
			0 1/4 1/2 3/4 1
Marque	Modèle	Date de mise en circulation	N° du véhicule
Kilométrage	Date dernière révision	Kilométrage prochaine révision	Date dernier contrôle technique
Nom de l'agent SDIS	Coordonnées agent SDIS	Renseignements atelier SDIS	
départementale			

ACTIONS MENEES		
Vérification des documents de bord (<i>Carnet de bord, carnet d'entretien, attestation assurance et vignette, déclaration de sinistre, carte grise, badge carburant</i>).	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Vérification des échéances (<i>Vidange, Rappel constructeur, contrôle technique, bilan climatisation</i>).	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Vérification des voyants tableaux de bord	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Contrôles visuels vitres et pare-brise	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Contrôles visuels carrosserie (voir schéma)	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Contrôles visuels éclairage	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Vérification niveaux (<i>huile moteur, liquide de refroidissement, liquide de freins, liquide de direction</i>).	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Contrôles visuels des pneumatiques	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Contrôle pression des pneumatiques	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Vérification lot de bord (<i>extincteur, chasuble jaune, cric, roue de secours, triangle, éthylotest</i>)	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Lavage extérieur	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Complément de carburant	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	
Nettoyage intérieur	<input type="checkbox"/> oui <input type="checkbox"/> non	



Travaux conseillés			
Pneus AV	<input type="checkbox"/>	Pneus AR	<input type="checkbox"/>
Balais AV	<input type="checkbox"/>	Balais AR	<input type="checkbox"/>
Parallélisme	<input type="checkbox"/>	Eclairage	<input type="checkbox"/>
Pare-brise	<input type="checkbox"/>	Tapis de sol	<input type="checkbox"/>
Contrôle technique :		<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Voyant alarme :		<input type="checkbox"/>	

Demande de travaux d'entretien d'un véhicule.

Logo SDIS

+

Coordonnées
SDIS

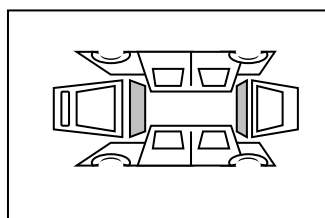
Centre d'incendie et de secours	Sigle SDIS	N° immatriculation	Carburant
			0 ¼ ½ ¾ 1
Marque	Modèle	Date de mise en circulation	
Kilométrage	Date de mise en travaux	Date de restitution	Entreprise prestataire
Groupement d'origine	Nom agent SDIS	Coordonnées agent SDIS	Renseignements atelier SDIS

Contrôles visuels

Carrosserie	Bon	Défaut	Sous le véhicule	Bon	Défaut
Etat vitres et pare-brise			Pneus avant		
Etat et contrôle des feux avant /arrière			Pneus arrière		
Etat carrosserie et peinture			Pressions des pneus		
Etat des balais d'essuie-glace			Etat des soufflets de cardan		
Etat des pneus avant			Etanchéité moteur/ boîte		
Etat des pneus arrière			Etanchéité suspension et circuit de suspensions		
Compartment moteur	Bon	Défaut	Etat transmission/ rotules		
Etat des faisceaux			Circuit de freinage : étanchéité et état des gaines		
Etat des durites			Etat et fixation échappement		
Niveau huile moteur			Autres	Bon	Défaut
Niveau liquide de refroidissement			Rappel constructeur		
Niveau liquide de freins			Pré contrôle technique		
Niveau liquide de direction			Bilan climatisation		
Etat de la batterie			Contrôle anti-pollution		

Travaux demandés

	Forfait N° :
	Forfait N° :
	Forfait N° :
	Forfait N° :
	Forfait N° :



Travaux conseillés	
Pneus AV <input type="checkbox"/>	Pneus AR <input type="checkbox"/>
Balais AV <input type="checkbox"/>	BalaisAR <input type="checkbox"/>
Parallélisme <input type="checkbox"/>	Eclairage <input type="checkbox"/>
Pare-brise <input type="checkbox"/>	Tapis de sol <input type="checkbox"/>
Contrôle technique <input type="checkbox"/>	

DEFINITION DE SIGLES

ACFI : Agent Chargé d'une Fonction d'Inspection
BMPM : Bataillon de Marins-Pompiers de Marseille
CACES : Certificat d'Aptitude à la Conduite En Sécurité
CCDSPV : Comité Consultatif Départemental des Sapeurs-Pompiers Volontaires
CCF : Camion Citerne de Feux de Forêt
CHSCT : Comité d'Hygiène, de Sécurité et des Conditions de Travail
CNFPT : Centre National de la Fonction Publique Territoriale
CNRACL : Caisse Nationale de Retraites des Agents des Collectivités Locales
CODIS : Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
DGSCGC : Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
DSCR : Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières
ENSOSP : École Nationale Supérieure des Officiers de Sapeurs-Pompiers
EPC : Echelle Pivotante à mouvement Combinée
EPI : Équipement de Protection Individuel
ESC : Electronic Stability Control
FMPA : Formation de Maintien et Perfectionnement des Acquis
FNSPF : Fédération Nationale des Sapeurs-Pompiers de France
FPT : Fourgon Pompe Tonne
GTN SSP : Groupe de Travail National Santé Sécurité Prévention
INRS : Institut National de la Recherche Scientifique
MNSPF : Mutuelle Nationale des Sapeurs-Pompiers de France
MPAE : Mission Prévention des Accidents-Enquête
PATS : Personnels Administratifs Techniques et Spécialisés
PNRS : Portail National des Ressources et des Savoirs
PPRR : Plan de Prévention du Risque Routier
SPP : Sapeurs-Pompiers Professionnels
SPV : Sapeurs-Pompiers Volontaires
SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours
SIS : Service d'Incendie et de Secours
SSSM : Service de Santé et de Secours Médical
SURE : Sécurité des Usagers sur les Routes Existantes
TARS : Taxi Ambulance Ramassage Scolaire
VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes
VTU : Véhicule Toutes Utilités



Chaque année, l'ensemble des services d'incendie et de secours réalise plus de 4 494 400 interventions, soit une sortie toutes les 7,3 secondes (Source Direction de la Sécurité Civile – Les statistiques des SDIS – édition 2015).

Outre ces déplacements liés à l'opérationnel, les agents sont également amenés à utiliser leur véhicule ou ceux du SDIS pour diverses occasions (trajet domicile-caserne, manœuvre, formation, déplacement en service courant...).

La conduite représente donc une place importante dans l'activité des agents du SDIS. Et ces activités effectuées dans le cadre de leurs missions exposent les agents à un risque d'accident sur la route.

Cet ouvrage doit aider les SDIS à mieux connaître ce risque, à l'évaluer et mettre en place ou améliorer les actions de prévention du risque routier.

Plus d'infos, contactez-nous :

Tél : 05 62 13 20 60

E-mail : santesecurite@pompiers.fr

