

ÉDITION SPÉCIALE
Juin 2005

INFOS



SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS
ÉDITION SPÉCIALE

PLAN PARE-CHOCS



Plan de prévention
du risque routier
mai 2005

SOMMAIRE

- Le mot du directeur 2
- Le cadrage national 2
- Le Plan Pare-Chocs 3
- L'accidentologie du SDIS 42_ 4 & 5
- Enquête auprès des personnels 6
- Objectifs - Actions 7 & 8
- Les règles de prévention
et de sécurité 9 à 11
- La charte du bon conducteur 12

LE MOT DU DIRECTEUR

Le plan pare-chocs doit tous nous mobiliser pour une conduite vigilante



Le Plan de Prévention du Risque Routier (PPRR) du SDIS de la Loire dénommé PLAN PARE-CHOCS a été mis en œuvre par la note de service n°05-21 en date du 2 mai 2005. Ce plan définit les actions visant à réduire le nombre d'accidents lors des déplacements avec les véhicules du service ou avec les véhicules personnels, pour se rendre du domicile au travail, ou en intervention.

L'ensemble des personnels est concerné par le Plan PARE-CHOCS : sapeurs-pompiers volontaires et professionnels, personnels administratifs et techniques.

Je souhaite donc que la mobilisation de l'ensemble des agents du SDIS de la Loire autour de la sécurité routière soit forte. Elle ne peut, en effet, progresser que si chacun d'entre nous a la volonté d'y apporter sa contribution.

Il est impératif que l'ensemble de l'encadrement, chefs d'unités, officiers, sous officiers, chefs d'agrès, veille à l'application stricte des différentes directives départementales de prévention et de sécurité routières, notamment celles qui sont fixées par la note de service départementale n° 05-18 relative aux règles de prévention et de sécurité routières applicables au SDIS 42.

Le cadrage national

Le Comité Interministériel de Sécurité Routière du 2 avril 1999 a décidé la mise en place d'un Plan de Prévention des Risques Routiers (PPRR) dans les entreprises et les services centraux et déconcentrés de l'Etat. En 2000, le 1er Ministre a déclaré la sécurité routière Grande Cause Nationale. Par circulaire du 7 mars 2000, il a prescrit la mise en œuvre des PPRR dans les services de l'Etat et défini la méthodologie à suivre.



Chiffres clés de la sécurité routière en France

- En 2000, les chiffres clés de la sécurité routière étaient les suivants :

- o 121 223 accidents corporels
- o 7 653 tués
- o 159 117 blessés

- En 2004, le bilan de la politique de sécurité routière est encourageant

- o 84 331 accidents corporels
- o 5 217 tués
- o 107 219 blessés

Un accident sur deux est dû à la vitesse. La vitesse aggrave et provoque les accidents. Elle les aggrave puisque, bien entendu, plus on roule vite, plus l'accident est grave. Elle les provoque dans la mesure où elle réduit les possibilités de manœuvrer à temps et donc d'éviter l'accident. (Ref : www.securiteroutiere.gouv.fr)

Le bilan des accidents au sein du SDIS 42

- o 125 accidents en 2001
- o 140 accidents en 2002
- o 157 accidents en 2003
- o 132 accidents en 2004

Tous ces accidents ne sont heureusement pas tous des accidents corporels. Néanmoins, ils ont tous eu des conséquences importantes en matière financière et du fait de l'immobilisation du véhicule pour réparation. L'augmentation de la sollicitation opérationnelle n'explique pas tout.

LE PLAN PARE-CHOCS

Infos Sdis 42 • Édition Spéciale - Juin 2005

Les accidents au sein du SDIS 42 sont multiples : atteintes physiques aux personnels, perte de temps de travail et / ou de disponibilité, coût du budget entretien / réparation en hausse constante, augmentation des primes d'assurance. La constante augmentation du nombre d'accidents a donc conduit le SDIS à mettre en place en 2005 un Plan de Prévention du Risque Routier dénommé Plan Pare-chocs.

Les axes d'amélioration pris en compte par le groupe de projet

- 1- Sensibiliser l'ensemble des personnels aux risques de la route et favoriser le développement d'une culture de "conduite vigilante" au sein du SDIS 42.
- 2- Diminuer le nombre d'accidents de trajet ou en service au sein du SDIS de la Loire.
- 3- Améliorer le contrôle périodique des véhicules.

La méthodologie de travail du groupe de projet

IDENTIFICATION DES CAUSES D'ACCIDENTS

- Etude de l'accidentologie du SDIS 42
- Transmission d'un questionnaire individuel à l'ensemble des personnels

MISE EN PLACE DE 5 SOUS-GROUPES DE TRAVAIL DANS LES DOMAINES SUIVANTS :

- Sensibilisation des personnels
- Formation accrue dans le domaine de la sécurité routière et de la conduite
- Qualité du contrôle et de l'entretien courant des véhicules
- Etudes statistiques et prise en charge des personnels après accident
- Gestion du temps et des itinéraires

MISE EN PLACE DE PROCÉDURES ET INDICATEURS DE RÉSULTAT

- Pour une meilleure implication de l'ensemble de l'encadrement
- Pour un suivi accru au niveau de chacun des services
- Pour une évaluation annuelle des résultats du plan pare-chocs



Plan PARE-CHOCS



Véhicule disloqué, mission échouée

Plan de Prévention du Risque Routier

Mars 2005

On aurait pu aussi intituler cette affiche "Aller vite, c'est bien, arriver, c'est mieux". Soumis au stress de l'intervention, les conducteurs doivent faire preuve de la plus grande vigilance. Le trajet vers le lieu d'une intervention "urgente et nécessaire" doit se faire en évitant aussi de mettre en danger la vie des autres usagers de la route.

L'ACCIDENTOLOGIE DU SDIS 42

4

Infos Sdis 42 • Édition Spéciale - Juin 2005

L'étude de l'accidentologie du SDIS 42 a été réalisée sur 4 années, avec les données fournies par l'assurance et celles recueillies par le Bureau Départemental des MATériels.

LE NOMBRE D'ACCIDENTS

On note une augmentation régulière en 2001, 2002, 2003 et un fléchissement sensible en 2004.

MOIS	2001 NB ACC	2002 NB ACC	2003 NB ACC	2004 NB ACC
JANVIER	6	10	20	17
FEVRIER	14	9	14	9
MARS	5	16	10	10
AVRIL	4	12	13	11
MAI	6	17	14	12
JUIN	7	14	7	15
JUILLET	13	15	15	9
AOUT	10	7	17	11
SEPTEMBRE	16	8	7	10
OCTOBRE	10	9	23	11
NOVEMBRE	15	13	5	8
DECEMBRE	19	10	12	9
TOTAL	125	140	157	132

LES TYPES D'ACCIDENTS

Des accidents graves ont eu lieu en cours de trajet domicile / CIS.

De nombreux accidents interviennent en marche arrière.

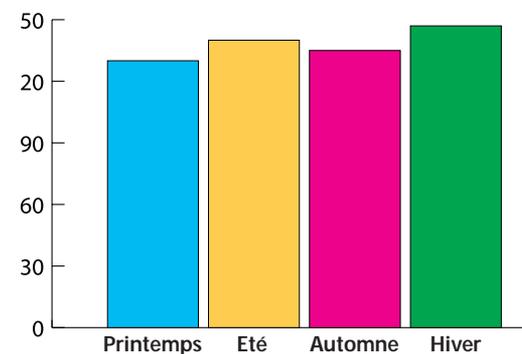
	2001	2002	2003	2004
Heurté par un tiers	26,5	13,5	17	20,5
Heurté par un projectile	10	24	9	10
Percute un tiers	44,5	50,5	48	45,5
Percute un obstacle	30	31	56	41
Perte de contrôle	8	9	5	7
Intempéries	3	2	5	0
Explosion	0	0	5	0
Vol/Effraction	0	3	2	2
Feu	0	1		0
Inconnu	3	6	10	6
TOTAL	125	140	157	132

LE STATUT DES PERSONNELS

	2001	2002	2003	2004
SPP	73	64	63	65
SPV	47	58	75	38
ATS	0	1	2	5
INCONNU	3	10	8	22
AUCUN	2	7	9	2
TOTAUX	125	140	157	132

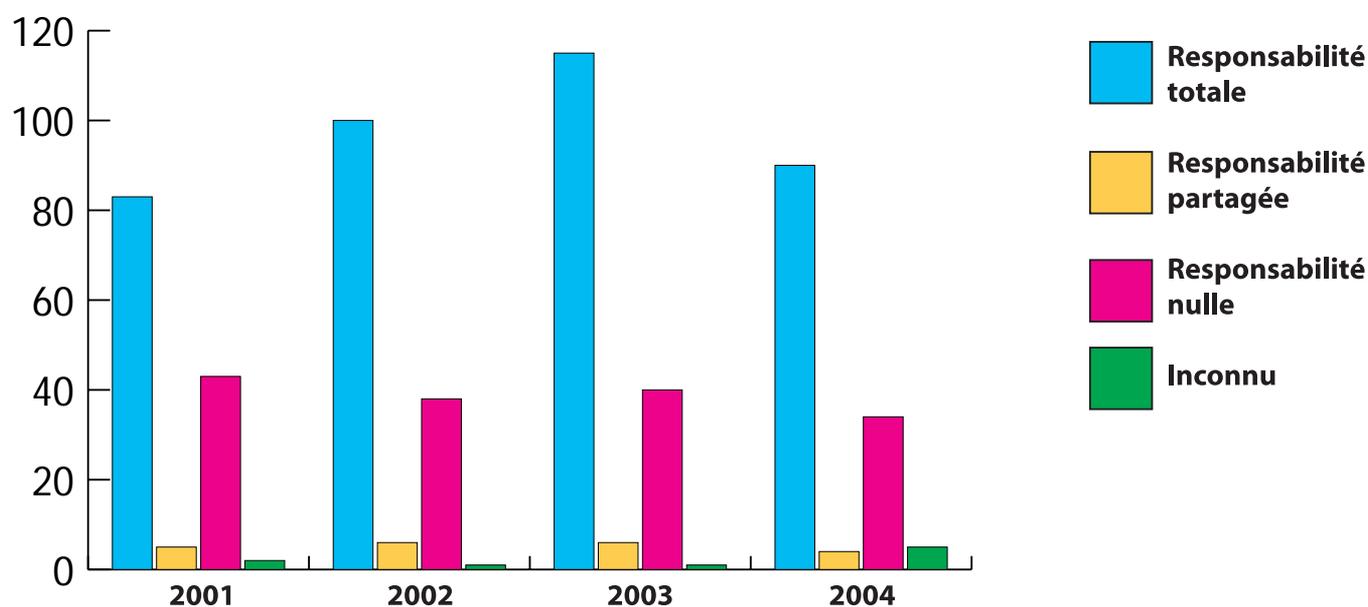
LA PERIODE

C'est en hiver que l'on constate le plus d'accidents : les conditions météo en sont principalement la cause.



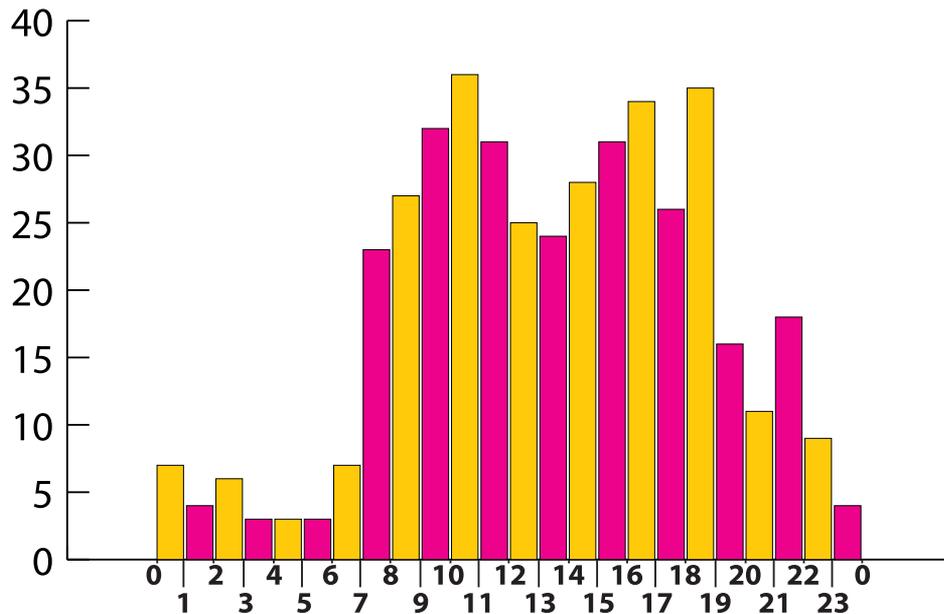
LA RESPONSABILITE

Le nombre d'accidents dans lequel la responsabilité du SDIS est totale prédomine largement.



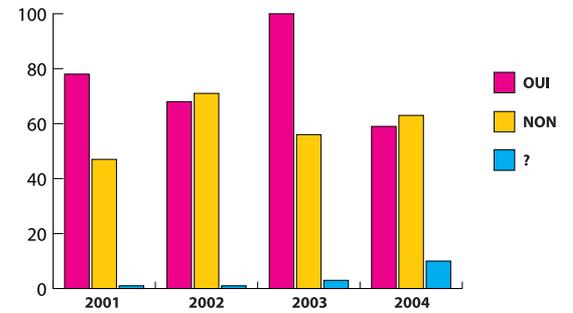
LES HEURES

Plus d'accidents constatés aux heures de forte activité opérationnelle.



EN INTERVENTION OU NON

Hors intervention : des accidents lors du remisage des véhicules notamment.



Plan PARE-CHOCS



Faites vous guider !

1^{er} trimestre 2005 : 1 accident sur 4 est dû à une absence de guidage

Plan de Prévention du Risque Routier

Mai 2005

Les manœuvres de remisage ou de déplacement des véhicules roulants doivent être exécutées avec les précautions élémentaires qui s'imposent (portail ouvert, aucun obstacle sur l'arrière...). Le guidage du conducteur est impératif. Le guidage d'un engin est également indispensable lorsque son déplacement vers l'avant présente des risques d'accrochage avec des véhicules ou des éléments de bâtiment très proches.



L'ENQUETE AUPRES DES PERSONNELS DU SDIS 42

Pour accompagner la démarche du plan " pare-chocs ", un questionnaire a été élaboré puis diffusé à l'ensemble des 2 500 agents du SDIS de la Loire. Ce questionnaire visait donc à informer chaque agent de la démarche du SDIS, de donner la possibilité de s'exprimer librement sur ce thème et d'optimiser notre démarche de prévention en fonction de statistiques propres aux agents composant notre établissement public. 863 réponses au questionnaire relatif à la sécurité routière sont parvenues au CDIS.

ORIGINE DES RÉPONSES

Selon le statut : SPV : 77.5%, SPP : 18.5%, PATS : 4%.

Selon le sexe : Hommes : 90% et femmes : 10%.

Selon la répartition géographique : CDIS : 5%, GTLC : GTLSO : 21% GTLSE : 21%, GTLN : 29%.

Les 20-30 ans constituent la tranche d'âge qui a le plus répondu au questionnaire. Ces chiffres correspondent à la répartition du personnel du SDIS, l'échantillon est donc représentatif. Les compagnies Gorges de la Loire (1.3), Nord Stéphanois (4.1) et Roannaise (1.2), se distinguent par leur forte participation. A noter la très faible participation des SPV des CIS mixtes et la forte participation des SPP du CIS St Etienne-La Terrasse (39 réponses, l'accident du 15 juillet 2000 est peut-être un facteur qui a sensibilisé le personnel)

NOMBRES D'ACCIDENTS ET SENSIBILISATION

71 agents (8%) déclarent avoir eu un accident à titre personnel lors des 2 dernières années.

39 agents (6%) déclarent avoir eu un accident dans le cadre du SDIS 42.

6 agents (0.7%) ont eu à la fois un accident à titre personnel et un accident dans le cadre du SDIS 42.

646 agents (75%) estiment avoir reçu une information sur les règles du code de la route applicables aux SP.

288 agents se sont exprimés sur l'origine de cette information / sensibilisation qui provient essentiellement de la formation (FIA, manœuvre, COD) mais aussi par le biais des notes de service, réunions, Infos SDIS, Infos du chef CIS.

ANALYSE DES COMPORTEMENTS SUR LA ROUTE

Port de la ceinture de sécurité : il est acquis à titre privé (688 agents soit 80 % déclarent toujours porter la ceinture de sécurité à titre privé). La pratique dans les véhicules du SDIS est inversée (seulement 14% des personnes interrogées déclarent porter toujours la ceinture de sécurité en intervention contre 330 jamais et 190 quelquefois).

Vitesse : seulement la moitié des agents interrogés respectent toujours les limitations de vitesse et ce résultat tombe à 1/5ème des agents lorsqu'ils sont en retard.

Téléphone portable au volant : un quart des agents interrogés le décroche toujours ou souvent.

Code de la route : 85% des agents estiment le respecter d'une manière générale, **ce qui semble paradoxal à la lecture des résultats précédents.**

Guidage des véhicules : n'est pas une pratique systématique. 144 agents seulement déclarent se faire toujours guider.

Alcool : La moitié des agents ne conduit jamais après avoir bu plus de deux verres.

OBSERVATIONS ET COMMENTAIRES LIBRES

188 commentaires ont été formulés. Les suggestions portent sur la formation, la mobilité du personnel SPP, l'amélioration du parc véhicules, le guidage...

INDICE DE SÉCURITÉ

L'indice de sécurité est défini comme la somme des coefficients de réponses aux 12 questions portant sur le comportement sur la route. Plus cet indice est élevé, plus le comportement de l'agent ayant répondu au questionnaire est sûr.

215 agents (25%) présentent un indice de comportement a priori dangereux. C'est donc vers eux que les actions de prévention devraient être réalisées.

A l'issue de cette étude, quatre axes de prévention peuvent être dégagés parmi d'autres : le port de la ceinture de sécurité en intervention, le téléphone portable, la gestion du temps de déplacement (vitesse si en retard) et l'alcool.

ATTENTION !

Ces données s'appuient sur les 863 réponses transmises. Elle doivent être interprétées avec la plus grande prudence car, dans cette analyse, il n'a pas été fait de test de cohésion (vérification de la représentativité de l'échantillon) ni de test de cohérence aux réponses.

LE PROGRAMME DU PLAN PARE-CHOCS

5 OBJECTIFS PRIORITAIRES

- o Sensibilisation permanente des personnels
- o Formation accrue dans le domaine de la sécurité routière
- o Qualité du contrôle et de l'entretien courant des véhicules
- o Etudes statistiques et prise en charge des personnels après accident
- o Maîtrise des déplacements et de la gestion des réunions

Trois notes de service départementales

- o N° 05-18 : Règles de prévention et de sécurité routières
- o N° 05-19 : Procédure de maintenance des matériels roulants
- o N° 05-20 : Conduite à tenir après un accident matériel

LES OBJECTIFS PRIORITAIRES DU PLAN PARE-CHOCS

OBJECTIF 1 :

LA SENSIBILISATION PERMANENTE DES PERSONNELS

ACTION N° 1 : ELABORATION D'UNE CHARTE DU BON CONDUCTEUR

OBJECTIF DE L'ACTION : améliorer le comportement des conducteurs sur quelques éléments clés de la sécurité routière.

PILOTE DE L'ACTION : Capitaine Dominique BOURET.

PERSONNELS CONCERNES : tout agent autorisé à conduire un véhicule de service.

MISE EN ŒUVRE : juin 2005.

INDICATEURS D'EVALUATION : diminution du nombre d'accidents.

ACTION N° 2 : CAMPAGNE D'AFFICHAGE DANS LES CIS

OBJECTIF DE L'ACTION : Affiches incitant les personnels à plus de vigilance régulièrement renouvelées.

PILOTE DE L'ACTION : Commandant Gilles CORNAIRE.

PERSONNELS CONCERNES : ensemble des agents.

MISE EN ŒUVRE : action déjà réalisée et à poursuivre.

INDICATEURS D'EVALUATION : amélioration dans les domaines ayant fait l'objet d'une campagne (prudence, port de la ceinture de sécurité, guidage...)

ACTION N° 3 - ARTICLES DANS LA REVUE INFOS SDIS 42

OBJECTIF DE L'ACTION : médiatiser le plan pare-chocs, pour favoriser l'émergence d'une culture de sécurité routière au sein du SDIS 42

PILOTE DE L'ACTION : Colonel Robert BLANQUET.

PERSONNELS CONCERNES : ensemble des agents.

MISE EN ŒUVRE : action déjà réalisée et à poursuivre.

INDICATEURS D'EVALUATION : prise de conscience des conducteurs, diminution du nombre d'accidents.

OBJECTIF 2 :

FORMATION ACCRUE DANS LE DOMAINE DE LA SECURITE ROUTIERE ET DE LA CONDUITE

ACTION N° 4 : MISE EN PLACE DE MODULES DE FORMATION SPECIFIQUES

OBJECTIF DE L'ACTION : Formation à la prévention et à la sécurité routières :
- Formations initiales.

- Formations d'adaptation à l'emploi.
- Formations spécifiques (COD - Echeliers).
PILOTE DE L'ACTION : Capitaine Eric GIDROL.

PERSONNELS CONCERNES : ensemble des agents.

MISE EN ŒUVRE : à partir de septembre

2005 et plan de formation 2006.

INDICATEURS D'EVALUATION : meilleure connaissance des règles et des responsabilités, meilleure maîtrise de la conduite des véhicules, maîtrise du guidage, diminution du nombre d'accidents.

OBJECTIF 3 :

QUALITE DU CONTROLE ET DE L'ENTRETIEN COURANT DES VEHICULES

ACTION N° 5 : CONSIGNES DEPARTEMENTALES D'EN- TRETEN DES VEHICULES

OBJECTIF DE L'ACTION : diffusion d'une note de service départementale concernant la gestion et l'entretien des véhicules qui précisera la mission des conducteurs.

PILOTE DE L'ACTION : Commandant Didier MICHAUD.

PERSONNELS CONCERNES :

Encadrement - Chefs d'agrès - Conducteurs.

MISE EN ŒUVRE : mai 2005.

INDICATEURS D'EVALUATION :

meilleur état du matériel roulant.

ACTION N° 6 : AFFICHAGE DE CONSIGNES D'ENTRETIEN DE NIVEAU 1

OBJECTIF DE L'ACTION : améliorer le contrôle quotidien des véhicules.

PILOTE DE L'ACTION : Commandant Didier MICHAUD.

PERSONNELS CONCERNES : tous les conducteurs.

MISE EN ŒUVRE : juin 2005.

INDICATEURS D'EVALUATION :

meilleure application des consignes départementales de contrôle journalier et d'entretien de niveau 1.

ACTION N° 7 : MISE A NIVEAU DES ENGIN

OBJECTIF DE L'ACTION : mise aux normes progressive des véhicules anciens.

PILOTE DE L'ACTION : Commandant Didier MICHAUD.

MISE EN ŒUVRE : janvier 2006.

INDICATEURS D'EVALUATION :

meilleur état du matériel.



OBJECTIF 4 :

ETUDES STATISTIQUES ET PRISE EN CHARGE DES PERSONNELS APRES ACCIDENT

ACTION N° 8 : CONSIGNES SUR LA CONDUITE A TENIR APRES ACCIDENT

OBJECTIF DE L'ACTION : diffusion d'une note de service départementale concernant les procédures à mettre en œuvre après accident. Responsabiliser le conducteur, le chef d'agrès et les chefs d'unités. Eviter la banalisation de l'accident, par une analyse rétrospective de l'événement.

PILOTE DE L'ACTION : Commandant Eric GRIMA.

PERSONNELS CONCERNES : conducteurs ayant eu un accident - Chefs d'agrès - Chefs d'unités

MISE EN ŒUVRE : avril 2005.

INDICATEURS D'EVALUATION : diminution du nombre et de la gravité des accidents.

ACTION N° 9 : INFORMATION SUR LE COÛT DES ACCIDENTS POUR LE SDIS 42

OBJECTIF DE L'ACTION : sensibiliser les agents sur le coût des accidents et les conséquences en matière opérationnelle.

PILOTE DE L'ACTION : Commandant Didier MICHAUD.

PERSONNELS CONCERNES : l'ensemble des personnels - les conducteurs ayant eu un accident.

MISE EN ŒUVRE : juin 2005.

INDICATEURS D'EVALUATION : diminution du coût annuel des accidents.

OBJECTIF 5 :

MAITRISE DES DEPLACEMENTS ET DE LA GESTION DES REUNIONS

ACTION N° 10 : RECUEIL DES TEMPS DE DEPLACEMENT ENTRE LES UNITES

OBJECTIF DE L'ACTION : maîtriser ses horaires avec une meilleure connaissance du temps de trajet.

PILOTE DE L'ACTION : Commandant Jacques BOUTTE.

PERSONNELS CONCERNES : tout l'encadrement et l'ensemble des conducteurs du service.

MISE EN ŒUVRE : juin 2005.

ACTION N° 11 : MEILLEURE GESTION DU TEMPS

OBJECTIF DE L'ACTION : mieux gérer le temps pour disposer du temps nécessaire aux déplacements, en respectant les règles du code de la route.

PILOTE DE L'ACTION : Colonel Robert BLANQUET.

PERSONNELS CONCERNES : tout l'encadrement.

MISE EN ŒUVRE : juin 2005.

INDICATEURS D'EVALUATION : réunions qui commencent et se terminent à l'heure.

LES RÈGLES DE PRÉVENTION ET DE SÉCURITÉ APPLICABLES AU SDIS 42

(Note de service départementale n° 05-18)

Les accidents impliquant les véhicules du SDIS de la Loire ont essentiellement lieu soit dans le cadre de la circulation sur la voie publique, soit lors des manoeuvres des véhicules dans le casernement. Ils ont de sérieuses répercussions tant au niveau de l'intégrité des personnes (sapeurs-pompiers et/ou tiers atteints physiquement et/ou psychologiquement), qu'au niveau du fonctionnement du service (arrêts de travail, immobilisation de véhicules, augmentation de la prime d'assurance du parc roulant). La note de service départementale n° 05-18 regroupe les différentes règles applicables par les agents du SDIS, en matière d'entretien des véhicules et de conduite. Elle indique, en les commentant, les règles particulières du code de la route applicables aux véhicules du SDIS effectuant ou non des missions d'urgence. D'une façon générale, chaque conducteur doit faire preuve de prudence et de vigilance. La maîtrise permanente de son véhicule lui évitera notamment de mettre en danger la vie des autres usagers de la route.

PREVENTION ET SECURITE DANS LES CASERNEMENTS

ENTRETIEN COURANT DES VEHICULES

Les consignes particulières fixées par la note de service départementale n° 05-19 doivent être respectées, notamment en ce qui concerne les contrôles de maintenance de niveau 1. Ainsi, chaque équipage de véhicule (et le conducteur en particulier) doit vérifier le bon fonctionnement des différents organes de signalisation et de sécurité du véhicule, l'état des pneumatiques (pression, usures) ...etc.

GUIDAGE DES VEHICULES

Les manoeuvres de remisage ou de déplacement des véhicules roulants doivent être exécutées avec les précautions élémentaires qui s'imposent. Le guidage du conducteur est impératif. Avant de procéder au déplacement d'un véhicule, il est nécessaire de s'assurer que cette manoeuvre peut être effectuée sans risque : portail ouvert, aucun obstacle sur l'arrière (humain ou matériel), éléments constitutifs du véhicule remis en place correctement (mât d'éclairage par exemple).

Le guidage d'un engin est également indispensable lorsque son déplacement vers l'avant présente des risques d'accrochage avec des véhicules ou des éléments de bâtiment très proches.

SYSTEMES D'ALARME SONORE DE REcul

Ils doivent fonctionner lors des manoeuvres en marche arrière, pour ce qui concerne les engins récents qui en sont dotés.



Même les avions on les guide

LES REGLES LORS DES DÉPLACEMENTS EN INTERVENTION

SDIS 42 LOIRE
SERVICE DÉPARTEMENTAL TERRITORIAL ET DE SECOURS

Plan PARE-CHOCS



Plan de Prévention du Risque Routier

Mars 2005

DÉPLACEMENT DES SPV DE LEUR DOMICILE AU CIS

La plus grande prudence est recommandée aux sapeurs-pompiers volontaires qui se rendent au CIS sur appel BIP. Dans ce cadre, aucune disposition du code de la route ne leur accorde des dérogations particulières. Le stress important provoqué par la sonnerie, une brusque montée d'adrénaline, une inévitable mise en condition opérationnelle et la volonté d'arriver vite sont malheureusement trop souvent à l'origine d'accidents.

La planification de l'affectation des personnels dans les

engins par le système Artémis justifie d'autant plus que les SPV alertés pour une intervention urgente se rendent au CIS avec toute la vigilance nécessaire.

LE PERMIS DE CONDUIRE EST INDISPENSABLE

Aucune règle, dérogation ou cas de force majeure n'autorise un sapeur-pompier à conduire un véhicule de secours sans la possession du permis de conduire correspondant à la nature du véhicule (ou de l'ensemble articulé).

APTITUDE MEDICALE A LA CONDUITE

- Permis VSAV : autorisation permanente révisable, délivrée par la Préfecture (carte jaune, blanche ou verte), après visite d'aptitude réalisée par le SSSM. Les candidats à cette autorisation de conduite sont proposés par le chef de CIS.

- Permis PL (véhicules automobiles isolés autres que ceux de la catégorie D, dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes) : aptitude médicale établie pour 5 ans et autorisation mentionnée sur le permis par la Préfecture.

AVANT DE QUITTER LA CASERNE

Le conducteur doit faire le tour de son véhicule avant le départ pour vérifier la fermeture des coffres, le bon arrimage des dévidoirs, de la remorque ...etc. Au sortir du CIS, un essai de frein permet de s'assurer du bon fonctionnement de cet équipement essentiel à la sécurité du véhicule et donc de ses occupants.

PRIORITE DES VEHICULES D'URGENCE AUX INTERSECTIONS DE ROUTES

Le droit de priorité accordé aux "véhicules d'intérêt général prioritaires" n'est pas absolu. La demande de priorité aux intersections ne constitue qu'une tolérance d'usage qui ne doit être utilisée qu'en cas d'urgence expresse, pour des interventions urgentes et nécessaires. Elle est, de plus, obligatoirement liée à l'utilisation, suffisamment tôt avant le danger, des signaux sonores (avertisseurs 2 tons) et optiques (gyrophares ou rampes lumineuses) réglementaires.

Le droit de priorité ne dispense pas le conducteur du respect des règles élémentaires de prudence et de maîtrise de son véhicule. Il doit par ailleurs, veiller à ne pas mettre en danger la vie des autres usagers, au besoin en marquant un temps d'arrêt.

Il est judicieux de préciser qu'en cas d'accident grave, la responsabilité civile ou pénale du conducteur peut être engagée.

Ne sont pas considérés comme intervention d'urgence :

- Le retour d'intervention
- Les interventions pour opérations diverses

- Un transport de victime non urgent (transport sanitaire)

Il est également nécessaire d'attirer l'attention des conducteurs et chefs d'agrès sur le fait que les départs pour une manœuvre ne donnent juridiquement aucune forme de priorité, même si les signaux prioritaires sont utilisés dans le cadre de l'exercice.

DEPASSEMENT " RAISONNABLE " DES LIMITATIONS DE VITESSE

Les limitations de vitesse en et hors agglomération ne s'appliquent pas aux véhicules d'incendie et de secours du SDIS se rendant sur les lieux d'une intervention urgente et nécessaire. Cette disposition nécessite une grande prudence de la part du conducteur. Le conducteur doit rester maître du véhicule et ne pas mettre en danger la vie des autres usagers de la route en roulant à des vitesses excessives.

Aller vite, c'est bien mais, arriver sur les lieux, c'est mieux !

PORT DE LA CEINTURE DE SECURITE

Le port de la ceinture dans les véhicules du SDIS 42 est obligatoire en toutes circonstances, sauf en cas d'absence d'un tel équipement ou en cas d'empê-

chement (port d'un équipement particulier par exemple).

Le déplacement des véhicules de secours pour des missions d'urgence justifie le port systématique de la ceinture de sécurité, au regard des risques supplémentaires qui sont pris lors du déplacement vers le lieu de l'intervention.

TELEPHONE PORTABLE

L'usage d'un téléphone portable tenu en main en conduisant est interdit par le code de la route, y compris pour les sapeurs-pompiers.

CIRCULATION SUR LES BANDES D'ARRET D'URGENCE

Cette voie est réservée aux véhicules d'incendie et de secours lors-

qu'un ralentissement de la circulation gêne leur progression. Il convient d'être très vigilant lors de l'utilisation de cette voie particulière (rétrécissements de la bande, mauvais réflexes des autres usagers).

LES ZONES DE DANGER

L'arrivée à proximité d'une zone de danger potentiel (carrefour, circulation dense, piéton...) doit augmenter la vigilance du conducteur, qui doit s'efforcer " d'anticiper ". L'analyse d'une zone de danger potentiel s'effectue " pied sur la pédale de frein " pour réagir rapidement et non en situation d'accélération.

LES DISTANCES DE SECURITE

Les distances de sécurité sont fonction de la vitesse des véhicules. La distance pour un PL par rapport à un autre usager de la route est d'au moins 50 m .

CONDUITE HIVERNALE ET PAR TEMPS DE PLUIE :

Chaque conducteur doit adapter sa conduite à l'état de la route. Lorsque la chaussée est humide ou glissante, il est indispensable de réduire sa vitesse et d'augmenter les distances de sécurité. Il est rappelé que les pneumatiques hiver, s'ils offrent une excellente adhérence sur la neige, ont des performances inférieures aux pneus normaux sur sol sec ou humide.

FATIGUE - MEDICAMENTS :

Attention à la fatigue ou à la prise de médicaments provoquant une perte de vigilance voire des états de somnolence.

SDIS 42 LOIRE
SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS

Plan PARE-CHOC



Attachez vous !

Un petit clic vaut mieux
qu'une grosse claque

Plan de Prévention du Risque Routier

Mai 2005

LES ABSENCES DE DEROGATION DU CODE DE LA ROUTE

CONDUITE EN ETAT D'IVRESSE OU SOUS L'EMPRISE DE STUPEFIANTS

La conduite sous l'emprise de l'alcool ou d'un produit stupéfiant est interdite pour tous les conducteurs, y compris et surtout

pour les sapeurs-pompiers en service.

Le non respect des règles du code de la route dans ce domaine peut entraîner la responsabilité pénale personnelle du conducteur (faute personnelle détachable du service).

Le supérieur hiérarchique devra relever immédiatement de ses fonctions tout agent dont le comportement semble incompatible avec l'exercice de ses missions. L'incompatibilité est constatée notamment lorsqu'apparaît l'un des symptômes suivants : troubles de l'élocution, troubles de

l'équilibre, excitation anormale, prostration.

Tout agent constatant un tel comportement a l'obligation d'en référer à la hiérarchie de l'intéressé sans délai.

Le dépistage de l'alcoolémie fait l'objet d'une procédure particulière.

FEUX ROUGES CLIGNOTANTS (PASSAGES A NIVEAU...)

Le feu rouge clignotant indique un danger grave et imminent : les véhicules d'incendie et de secours doivent donc stopper, y compris en se rendant en mission.

SENS INTERDITS



Aucune disposition du code de la route ne permet aux sapeurs-pompiers d'emprunter un sens interdit, sauf si un arrêté du Maire l'autorise. En ce qui concerne les interventions à contresens sur autoroute, seule la gendarmerie est compétente pour décider et déclencher (sur

proposition des sapeurs-pompiers le cas échéant) la procédure d'intervention à contresens. Sur autoroute non concédée, la décision incombe aux CRS.

LIGNES BLANCHES CONTINUES

Aucune disposition du code de la route ne permet aux sapeurs-pompiers de franchir les lignes blanches continues. Les lignes continues sont placées aux endroits où tout dépassement s'avère dangereux. En principe, les usagers s'efforcent de faciliter le passage des véhicules de secours.

TONNAGE SUPPORTE PAR CERTAINS OUVRAGES



Lorsque cette restriction est liée à des contraintes physiques importantes de résistance de l'ouvrage (route, pont, mur de soutènement...), le conducteur et le chef d'agrès doivent rechercher un autre itinéraire évitant cet ouvrage.

LA HAUTEUR LIMITEE SOUS DES OUVRAGES



Il s'agit surtout d'une question de bon sens si la hauteur de l'engin hors tout (tenant compte de la présence du gyrophare, d'une porte échelle...) est supérieure à la hauteur maximale de l'ouvrage. Dans le doute, il appartient au chef d'agrès de guider le conducteur.

SECURITE ROUTIERE SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

STATIONNEMENT SUR DES EMPLACEMENTS INTERDITS

Il est admis si le stationnement se justifie par l'urgence de la mission et sous réserve de ne pas mettre en danger sa vie et celle des autres usagers de la route (stationnement dangereux).

INTERVENTION SUR LA VOIE PUBLIQUE

Les sapeurs-pompiers doivent être munis du gilet haute visibilité. Pour les interventions sur voies rapides et autoroutes, se conformer aux dispositions de l'arrêté préfectoral fixant l'organisation de l'intervention sur le réseau autoroutier et voies assimilées.

AU RETOUR DE L'INTERVENTION

Les dispositions du code de la route s'appliquent sans dérogations particulières aux véhicules des sapeurs-pompiers, qui ne sont alors plus en intervention urgente et nécessaire.

EN CAS D'ACCIDENT

Accident matériel : La note de service départementale n° 05-20 et les fiches de procédure qui y sont associées précisent la conduite à tenir par le conducteur, le chef d'agrès et les chefs d'unité en cas d'accident avec un véhicule (compte rendu et constat amiable).

Accident corporel :

- SP Professionnels et PATS : Se référer au document "Déclaration d'accident ou de maladie contracté(e) en service commandé".

- SP Volontaires : la note de service départementale n° 05-26 indique la marche à suivre pour les déclarations d'accident ou de maladie, dans le cadre de leur protection sociale.

RAPPEL : Pour tout accident "corporel" concernant un sapeur-pompier : le gradé responsable du CIS doit envoyer rapidement au Secrétariat de la Direction

(SDD) la "déclaration succincte d'accident de SP en service", pour transmission à la DDSC / Inspection / Bureau prévention accidents-enquêtes (document joint en annexe de la NDS n°05-26 précitée).



OBSERVATIONS COMPLEMENTAIRES

Une grande majorité des accidents déclarés aurait pu être évités avec un minimum de prudence ou de vigilance : il s'agit essentiellement des chocs contre des obstacles fixes tels que portail, pylône, autre véhicule....

D'un façon générale, tout conducteur doit se conformer strictement aux règles du code de la route. Le comportement des agents du SDIS 42 sur la route, qu'ils soient SPV, SPP ou PATS, se doit d'être exemplaire, pour la sécurité de tous et leur propre sécurité.

INFOS

ÉDITION SPÉCIALE Juin 2005



SERVICE DÉPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS

LA CHARTE DU BON CONDUCTEUR EN 18 POINTS

Afin de développer, au sein de l'ensemble des personnels du SDIS 42 une "culture de sécurité routière" le Plan Pare Chocs du SDIS 42 a mis en place des actions particulières dans les domaines de la formation et de la sensibilisation des personnels. La charte du bon conducteur en est l'une d'elles.

Infos SDIS42 ES
Bulletin d'information et de communication du SDIS de la Loire

8, rue du Chanoine Ploton - BP 541 - 42007 Saint-Étienne - Cedex 1
Tél. 04 77 91 08 00
Fax. 04 77 91 08 05
Site Internet : www.sdis42.fr
E-Mail : direction@sdis42.fr

Dir. Publication :
Annie Doménichini

Resp Rédaction :
Col Robert Blanquet

Mise en page, réalisation :
Cdt Gilles Cornaire,
Lilian Bosdure

Secrétariat - relecture:
Marie Claude Fernandez, Laurence Briant,
IMPRESSION :
Loire Offset Plus
dépôt légal : Juin
N° imprimeur : 29 355

1 Je regarde régulièrement l'état et la pression des pneumatiques.

2 Je contrôle les différents niveaux : carburant, huile, lave glace, liquide de refroidissement, assistance de freinage et de direction.

3 Je m'assure du bon fonctionnement des différents feux.

4 Je veille au bon état de propreté du pare-brise.

5 Je règle le siège et les rétroviseurs du véhicule avant de prendre le volant.

6 Je porte toujours la ceinture de sécurité, même partant en intervention.

7 Je me fais guider lorsque je manœuvre en reculant et s'il y a des risques d'accrochage.

8 Je garde une distance de sécurité adaptée avec le véhicule qui me précède.

9 J'allume toujours les feux de croisement.

10 Je garde les 2 mains sur le volant... donc je ne téléphone pas.

11 Je connais le gabarit de mon véhicule (largeur, hauteur...).

12 Je stationne toujours judicieusement mon véhicule (même en intervention)

13 Je ne conduis pas sous l'emprise de l'alcool ou de produits stupéfiants.

14 Je préviens mon chef de CIS en cas de restriction de permis (suspension, problème médical...).

15 Je suis prudent et vigilant, surtout dans les zones à risque.

16 Je ralentis aux carrefours et je m'engage prudemment, avec 2 tons et gyrophare.

17 Je maîtrise mon véhicule en toutes circonstances.

18 J'adapte ma vitesse en fonction des conditions atmosphériques et de circulation.

LES MEMBRES DU GROUPE DE PROJET PPRR

Colonel Robert BLANQUET - Chef de projet ; Commandant Eric GRIMA - ACMO GTLSE ; Commandant Jean François BRICOGNE - ACMO GTLSO ; Capitaine René MOURGUES - ACMO GTLN ; Lieutenant Patrick LÉBOUCHARD - ACMO GTLC ; Commandant Didier MICHAUD - Représentant du GSEL ; Commandant Jacques BOUTTE - Représentant du GSOP ; Commandant Gilles CORNAIRE -

Représentant du BDCOM ; Infirmier Chef Pascal ROLLE - Représentant du SSSM ; Capitaine Eric GIDROL - Représentant du BDFOR ; Lieutenant Frédéric TRONVILLE - Animateur du CHS ; Mademoiselle Nina SACI - Représentant du SAAF ; Mademoiselle Sylvie LOUBET - Représentant du SAAF ; Sergent Pascal REYMOND - Représentant SPP du CHS ; Sergent Norbert COTTIER - Représentant SPP du CHS ;

Lieutenant Philippe PITIOT - Représentant SPV du CHS ; Infirmier Gaël FEY - Représentant SPV du CHS ; Monsieur Pierre MALCLES - Représentant PATS du CHS ; Capitaine Dominique BOURET - Désigné en fonction de sa capacité d'expertise ; Lieutenant Benjamin GADAL - Désigné en fonction de sa capacité d'expertise ; Adjudant chef Patrice FOURNEL - Désigné en fonction de sa capacité d'expertise.