

Le conducteur et le code de la route



Le conducteur et le code de la route

- Etre titulaire d'un permis de conduire en **cours de validité** et adapté à l'engin que je conduis.

- **Toujours être en possession** de mes pièces d'identité et permis de conduire en cas de contrôle.

- Boucler ma **ceinture de sécurité** et demander à l'ensemble des passagers de faire de même.

- Ne conduire qu'en pleine possession de mes moyens et de mes capacités afin de ne pas **engager ma vie ni celle des autres**.



Le conducteur et le code de la route

- S'adapter aux restrictions de circulation lors de **conditions climatiques** difficiles.

- **M'engager** à ne pas conduire sous l'emprise d'alcool, de médicaments psychoactifs ou de produit stupéfiants.

- **Ne** pas faire usage d'un **téléphone portable** en main en conduisant.

- Faire connaître à ma hiérarchie **les restrictions** dont je peux faire l'objet (suspension, problème médical...).

- Rester **maître de mon véhicule** et ne pas mettre en danger la vie d'autrui.



Avertisseurs :

Pour bénéficier de leur caractère prioritaire, les véhicules des services d'incendie et de secours doivent utiliser le gyrophare et le deux tons simultanément, ainsi que les feux de croisement.

Le conducteur doit observer les règles de prudence élémentaires.



Priorités :

Croisement et dépassement

Cependant, **en aucun cas** le conducteur:

-ne force le passage

-ne change de direction de manière **impromptue** et sans usage du **feu clignotant**.

La priorité de passage lors des interventions ne dispense pas les sapeurs-pompiers du **respect des règles élémentaires de prudence**.



La priorité n'est pas un droit absolu.

Ce principe a été souvent affirmé par la jurisprudence qui, dans certains cas, a **retenu la responsabilité des conducteurs des véhicules prioritaires** au motif qu'ils avaient méconnu des règles de prudence qui s'imposent à tout usager de la route.

Circulant à l'occasion d'interventions urgentes et nécessaires, ils doivent faire preuve de la plus grande prudence et **rester constamment maîtres de leurs véhicules.**



Limitations de vitesse :

Les limitations de vitesse **ne s'imposent pas** aux conducteurs des véhicules des services de lutte contre l'incendie et d'ambulances, dans les cas de **nécessités par l'urgence de leur mission** et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers .

Il est à noter qu'à l'occasion de la rédaction de la nouvelle partie réglementaire du Code de la route, en vigueur depuis le **1er juin 2001, le gouvernement** a estimé devoir ajouter la réserve relative à **la mise en danger des autres usagers.**



Le conducteur et le code de la route

Ainsi, en cas d'accident, **on recherchera si la vitesse du véhicule était compatible ou non avec la sécurité des autres usagers de la route, même si elle était justifiée par l'urgence.**

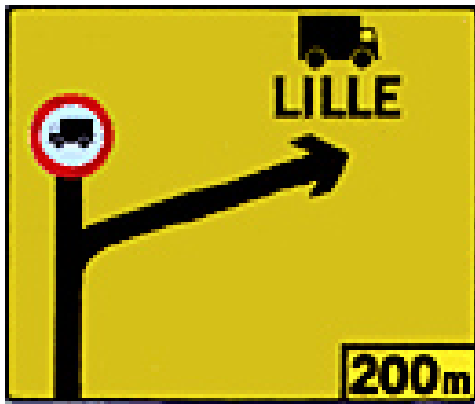
Le retour d'intervention doit se faire en respectant les vitesses maximales autorisées, sous peine de commettre une contravention de quatrième ou cinquième classe (4).



Limitation tonnage :



Sauf arrêté
municipal
ou préfectoral



Les engins des **sapeurs-pompiers** ne sont pas des véhicules de transport de marchandise, donc ne sont pas concernés.



Sens interdits :

Les sapeurs-pompiers **ne sont pas autorisés** à franchir un sens interdit.



Les MEA, de par leurs spécificités techniques, imposent une conduite adaptée par la prise en compte :

- du gabarit particulier,
- du centre de gravité élevé,
- du port à faux avant important,
- du rapport poids-puissance conséquent.



Le conducteur et la loi



Les responsabilités

Dans le cadre des missions des sapeurs-pompiers, il faut différencier trois degrés de responsabilité:

CONDUCTEUR



**RESPONSABILITE
JURIDIQUE**

CHEF D'AGRES



**RESPONSABILITE
DE LA MISSION**

SERVICE INCENDIE



**RESPONSABILITE
DOMMAGES CAUSES**



Il faut rappeler qu'en cas d'accident, **les responsabilités seront recherchées** en vérifiant si le conducteur :

- disposait du **permis de conduire valable** pour la catégorie du véhicule concerné et en cours de validité,
- était en **mission urgente**,
- avait fait fonctionner le deux-tons et le gyrophare ainsi que les feux de croisement, **dans des temps et lieux** permettant aux autres usagers de libérer le passage.



« **La mise en danger de la vie d'autrui** » est une raison largement suffisante pour porter plainte contre les responsabilités d'un conducteur.

Lors d'un accident impliquant des blessés dans l'équipage des sapeurs pompiers et que le conducteur est reconnu responsable, **ses collègues peuvent être obligés de porter plainte.**

Un directeur départemental peut également poursuivre l'agent avec des **sanctions disciplinaires.**



Le conducteur et l'employeur



Formation des manipulateurs de moyens élévateurs articulés.

Article **R.233-13-19** du code du travail (Extraits)

Créé par [Décret n°2008-244 du 7 mars 2008 - art. \(V\)](#)

La conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des équipements de travail servant au levage est **réservée aux travailleurs qui ont reçu une formation adéquate.**

Cette formation doit être **complétée et actualisée** chaque fois que nécessaire.



Circulaire du ministère de l'intérieur De l'outre mer et des collectivités territoriales (18 décembre 2007)

La conduite de certains équipements présentant des risques particuliers, en raison de leur caractéristique ou de leur objet, est subordonnée à l'obtention d'une **autorisation de conduite délivrée par le chef d'entreprise.**



Le conducteur et l'employeur

Pour les bras élévateurs articulés et les échelles pivotantes à mouvements combinés ou séquentiels dotées de nacelle, qui sont des plates formes élévatrices mobiles de personnes, les manipulateurs doivent être **titulaires** d'une **autorisation de conduite pour chaque engin à utiliser**.

Ce qui oblige le président du conseil d'administration du SDIS, en qualité de chef d'établissement, à s'assurer d'une formation spécifique pour les agents destinés à la mise en œuvre des M.E.A.



La délivrance de l'autorisation :

L'autorisation de conduite sera effectuée après une **évaluation certificative des connaissances et savoirs faire du sapeur pompier**, conformément à l'article R.233-13-19 du code du travail.



Le conducteur et l'employeur

Cette évaluation, destinée à établir que l'agent dispose de la capacité à conduire l'équipement pour lequel l'autorisation est envisagée, prend en compte les trois éléments suivants:

1. Un **examen d'aptitude** réalisé par le médecin du travail,
2. Un **contrôle des connaissances et des savoirs faire** de l'opérateur pour la conduite en sécurité de l'équipement de travail,
3. Une **connaissance des lieux** et des instructions à respecter sur le ou les sites.



L'aptitude médicale :

est déterminée conformément à l'arrêté du 06 mai 2000 fixant les conditions d'aptitude médicale des sapeurs pompiers professionnels et volontaires.



Le contenu de la formation est articulé en deux parties :

La 1ère partie comprend la formation d'échelier commune à l'ensemble des équipements (tout type de moyen élévateur articulé)

La 2ème partie comprend la formation spécifique liée au matériel utilisé par l'échelier. Celle-ci doit prendre en compte la formation délivrée par le constructeur avant la mise en service d'un nouveau type de matériel, de la documentation technique et de la notice d'utilisation fournie à cette occasion.



La manipulation d'un engin nouvellement affecté :

A titre provisoire ou définitif, dans un centre de secours elle nécessite le respect des **obligations spécifiques à l'agrès (formation)**.

Cette règle s'applique également pour le MEA de réserve.



Liste d'aptitude :

Elle est donnée par le logiciel Forsys (utilisé par le groupement formation et l'encadrement pour la traçabilité des formations suivies). Le sapeur pompier doit avoir suivi la **formation COD 6** ainsi que le **module complémentaire de l'échelle** et doit être **à jour de la FMPA obligatoire**.

Seuls les sapeurs-pompiers inscrits sur cette liste **peuvent être engagés en intervention en tant que conducteur échelien** et pour l'ensemble des missions correspondant à leur qualification.

Le chef d'agrès doit être **chef d'agrès une équipe minimum**. Notre système d'alerte GICA désignera en priorité un chef d'agrès qui a les compétences d'échelien.



Le conducteur et les équipements de protections individuelles



Le conducteur et les EPI

- Le personnel travaillant dans le parc ou la plate forme doit **obligatoirement être amarré** avec le ceinturon et la longe prévue à cet effet (*Note DDSC du 11/03/1999*).

- EPI obligatoire

- Le kit squad
- Le casque
- Les gants



Le conducteur et les EPI

La tenue d'intervention est adaptée à l'opération.

Cependant, chaque agent amené à évoluer sur le parc échelle ou posté en plateforme est **obligatoirement équipé** au minimum, en plus de sa tenue d'intervention de base, de son casque, de ses gants, du **kit squad**.

C'est le **conducteur** du MEA qui autorise l'accès au parc échelle après avoir **enclenché obligatoirement l'arrêt d'urgence**.

Dès qu'un agent est en plateforme, **il s'amarre avec la longe** sur les points d'ancrages prévus.

La longe est également utilisée si un arrêt est nécessaire lors d'une évolution sur le parc échelle.



Puis-je franchir un feu rouge clignotant?

Oui

Oui, si je suis en intervention urgente et nécessaire

Non



Le conducteur d'un MEA est responsable :

Juridiquement

De la mission

Seulement en partant en intervention

Des dommages causés



Quels sont les EPI obligatoires dans un MEA ?

La tenue de feu

Le casque et les gants

Le kit squad

Le LSPCC d'échelle



Qui autorise l'accès au MEA ?

Le conducteur

Le chef d'agrès

Le chef de groupe

Le président du conseil d'administration du SDIS



Le conducteur d'un MEA est il obligé de porter la ceinture de sécurité?

Oui car obligatoire dans le règlement intérieur

Seulement en retour d'intervention

Seulement en partant en intervention

Non



