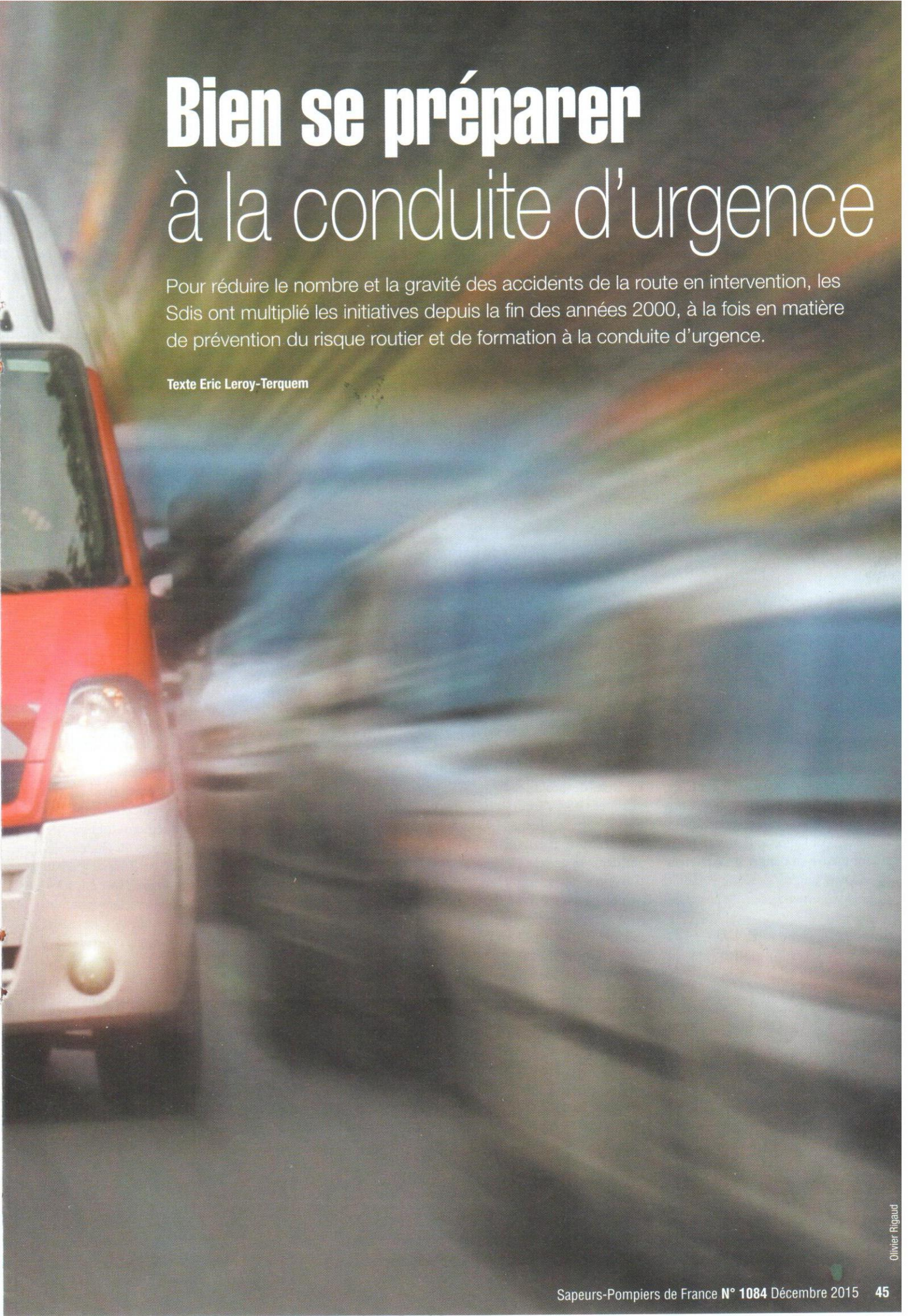




Bien se préparer à la conduite d'urgence

Pour réduire le nombre et la gravité des accidents de la route en intervention, les Sdis ont multiplié les initiatives depuis la fin des années 2000, à la fois en matière de prévention du risque routier et de formation à la conduite d'urgence.

Texte Eric Leroy-Terquem



La mission d'un conducteur de véhicule d'incendie et de secours est d'arriver rapidement sur les lieux de l'intervention, sans pour autant mettre en danger ses équipiers et les autres usagers de la route. Il doit respecter les règles élémentaires de prudence et adapter sa conduite aux différents types de véhicules. Sans oublier que c'est lui qui endosse la responsabilité juridique en cas d'accident (voir encadré p. 47). Une mission d'autant plus difficile à tenir que les formations prévues actuellement ne mettent que peu l'accent sur la conduite d'urgence. Face au constat d'une hausse du nombre d'accidents de la route en intervention, de nombreux Sdis ont lancé des plans de prévention du risque routier (PPRR) à la fin des années 2000.

Sur le terrain, la première étape a consisté à établir un diagnostic de l'évolution du nombre, de la nature et des circonstances des accidents. Logiquement, on a remarqué que les

véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV), qui sont les engins qui sortent le plus, étaient les plus touchés, surtout dans le cadre de petits accidents matériels. Dans le Tarn-et-Garonne, par exemple, on a repéré qu'une part importante des accidents se produisait pendant les interventions nocturnes. Dans les Yvelines, on s'est aperçu que les VSAV faisaient fréquemment l'objet d'accrochages non seulement sur le trajet pour se rendre en intervention, mais aussi au retour, ou lors de manœuvres à faible allure, principalement, à cause de fautes d'inattention. Dans le Puy-de-Dôme, on a noté que de nombreux accidents avaient lieu lorsque les sapeurs-pompiers volontaires se rendaient à leur centre de secours à bord de leur véhicule personnel avant de partir en intervention.

Prévention et sensibilisation

Ces analyses accidentologiques ont permis à chaque Sdis de mettre en place

Les conducteurs sont tenus de céder le passage aux véhicules prioritaires employant des avertisseurs spéciaux. Toutefois, il n'est pas permis de forcer la priorité aux autres usagers de la route et la conduite doit être adaptée au degré d'urgence de la mission.

des actions de prévention adaptées, avant tout en rappelant et en diffusant les bases de la réglementation en vigueur : les tolérances du Code de la route pour les véhicules d'intérêt général à caractère prioritaire (voir encadré p. 47), la façon d'utiliser les avertisseurs lumineux et sonores, ainsi que les règles de prudence à respecter. Dans le Puy-de-Dôme, les actions lancées dans le cadre du PPRR ont relevé de la sensibilisation, notamment autour de la prévention des addictions, mais elles ont aussi touché la partie opérationnelle : « Nous avons augmenté le temps d'arrivée au centre de secours de 6 à 9 minutes et le système de gestion individualisée de l'alerte a remplacé l'appel général à la sirène, qui générait beaucoup d'accidents », explique Émilie Courzadet, chef du service Hygiène et Sécurité. Des choix qui ont contribué à diminuer le nombre d'accidents sur le trajet allant du domicile au centre de secours.

En parallèle, certains Sdis ont lancé des



Pascal Rossignol

formations à la conduite en situation d'urgence développées en interne ou délivrées par des prestataires privées. Aurélien Deschamps, directeur commercial de BBE Développement, un prestataire spécialisé dans la gestion du risque routier qui délivre des formations dans les Sdis depuis une dizaine d'années, rappelle que dans le cadre de la formation nationale, « à part pour les véhicules tout-terrain, il n'y a quasiment pas d'enseignement pratique consistant à perfectionner la conduite du stagiaire ». Un témoignage confirmé par le lieutenant Alain Oliver, conseiller technique en conduite opérationnelle au Sdis 78 : « Jusqu'à présent, les formations de conducteurs d'engins-pompes et d'échelles sont concentrées sur la mise en œuvre spécifique de l'équipement et non sur la notion de conduite », indique-t-il. Ce constat est nuancé par le commandant Jean-Pierre Blanc, de l'École d'application de la sécurité civile (Ecasc) : « Toutes les formations à la conduite intègrent tout

de même une partie dédiée au déplacement de l'engin, qui comprend les situations d'urgence, précise-t-il. Cependant, il est vrai qu'actuellement aucune formation à la conduite n'est prévue dans le cadre de la formation initiale du sapeur-pompier. Certains Sdis font le choix de l'intégrer, d'autres non. »

Former les conducteurs de VSAV

En 2010, le Sdis des Yvelines a lancé un premier niveau de formation à la conduite opérationnelle pour les conducteurs de VSAV, de véhicules tout usage (VTU) et de véhicules légers (VL), d'abord dans le cadre des formations de maintien des acquis, puis dans celui des formations initiales. « C'est une série d'accidents sans gravité corporelle en 2008 suivie de l'élaboration du PPRR par le groupement hygiène et sécurité en 2010 qui nous a fait prendre conscience de la nécessité d'une formation spécifique pour les conducteurs, raconte le commandant Philippe Marilleau, adjoint au chef de groupement Formation Sport. Nous nous sommes dit qu'il fallait agir efficacement pour prévenir les accidents et donner un maximum de chances à nos conducteurs plutôt que de les laisser partir en situation d'urgence et de stress sans autre apport que le permis B. » Le Sdis s'est appuyé sur l'école de conduite du pilote de Formule 1 Jean-Pierre Beltoise, avec lequel il avait déjà développé des partenariats, afin de former ses référents. Ce premier niveau de formation repose surtout sur l'anticipation et la concentration, qui permettent de réduire le temps et la distance de réaction. « Nous mettons l'accent sur l'observation et l'identification des zones

de danger. Nous n'enseignons que très peu de techniques particulières car l'objectif est de former des conducteurs responsables sachant anticiper les situations, décrit le commandant Marilleau. Par exemple, une technique enseignée consiste à franchir une intersection au pas, avec le pied au-dessus de la pédale de frein. »

Au Sdis 63, une formation à la conduite sécurisée existe depuis une dizaine d'années. Elle a été créée de toutes pièces par le lieutenant Jean-François Boilot, qui présente la double compétence de moniteur de pilotage et de préventeur du risque routier. Les 3 modules de formation (VL, véhicules utilitaires légers et poids lourds) permettent de travailler sur tout ce qui n'est pas abordé lors du passage d'un permis de conduire : position de conduite, maniement du volant, temps de réaction, rabattement, prise de trajectoire... Des ateliers spécifiques ont été conçus afin de travailler la conduite sur route à faible adhérence ou de mesurer les différents types de freinage à l'aide de freinographes. « C'est la seule formation des sapeurs-pompiers qui sert dans la vie de tous les jours », résume le lieutenant Jean-François Boilot. Depuis son lancement, plus de 1 200 agents du Sdis ont été formés.

Dans le Tarn-et-Garonne, le Sdis 82 a mis en place depuis 3 ans un module de sensibilisation au risque routier dans la formation initiale des SPV. « Nous mettons l'accent sur la responsabilité pénale du conducteur, sur la façon d'aborder les intersections, notamment de demander la priorité aux autres usagers de la route, ou encore sur l'adaptation de la vitesse au degré d'urgence de l'intervention », raconte Arielle Bord, responsable du service

La réglementation en vigueur

D'après l'article R311-1 6.5 du Code de la route, les véhicules des services d'incendie et de secours sont considérés comme des véhicules d'intérêt général prioritaires. À ce titre, selon l'article R415-12, tout conducteur est tenu de leur céder le passage dès lors que ceux-ci annoncent leur approche par l'emploi d'avertisseurs spéciaux – feux de croisement, feux tournants et pénétrants, 2 tons. Toutefois, c'est la perception des signaux d'urgence qui crée l'obligation de céder le passage et le comportement du véhicule doit être adapté au degré d'urgence de la mission. En cas d'accident, le conducteur est le seul responsable d'un point de vue juridique. Le service d'incendie et de secours n'est responsable que des dommages causés. Quant au chef d'agrès, il ne partage pas la responsabilité juridique mais il peut faire l'objet d'une sanction administrative.



Stéphane Gauthier

Hygiène et Sécurité. Pour le personnel déjà en service au Sdis 82, une formation pratique est délivrée par le prestataire BBE Développement. Lors de leurs interventions dans les Sdis, les formateurs de cette entreprise commencent par effectuer un rappel de la réglementation relative aux véhicules d'intérêt général prioritaires, sensibilisent les sapeurs-pompiers aux différents types d'aides électroniques des dernières générations de véhicules et présentent des films recensant les erreurs type que l'on peut commettre lors d'un trajet sur intervention. Pendant les ateliers

pratiques, les stagiaires travaillent sur l'installation à bord du véhicule, la souplesse de la conduite et réalisent des exercices tels que des freinages d'urgence avec évitement. Pour simuler la conduite sur route à faible adhérence, BBE Développement équipe les pneus des véhicules d'anneaux en matière composite – soit à l'arrière pour provoquer un tête-à-queue, soit à l'avant pour perturber la direction.

En marge de ces formations pratiques, certains Sdis ont également recours à des simulateurs de conduite. « Des outils intéressants, d'après Aurélien Deschamps, de BBE Développement,

Les simulateurs de conduite permettent de travailler sur des scénarios et des types de véhicules variés, tout en limitant les coûts.

car ils permettent de travailler sur des scénarios et des types de véhicules variés, tout en limitant les coûts. Cependant, il manquera toujours le côté dynamique. Rien de tel qu'une formation en conditions réelles pour acquérir les bons réflexes. »

« Conduire vite lentement »

Avant de renouveler leur formation, certains Sdis ont étudié la façon de conduire de leurs sapeurs-pompiers. Christine Vidal-Gomel, enseignante-chercheuse en sciences de l'éducation à l'université de Nantes, a été sollicitée par l'École départementale d'un Sdis d'Île-de-France afin de mener une étude auprès des conducteurs de FPT et de VSR¹. À partir de vidéos enregistrées pendant le trajet des véhicules vers les lieux des interventions et d'entretiens menés avec les conducteurs sur la base des films, elle a identifié plusieurs stratégies de conduite des engins de secours. « Un concept très présent est celui de la fluidité, qu'un sapeur-pompier avait formulé de la façon suivante: "il faut conduire vite lentement". Cette expression, que je trouve très parlante, résume bien la contrainte et la contradiction de la conduite d'urgence », raconte-t-elle. La chercheuse a identifié



Sdis 78

Un groupe de travail national

Le groupe technique fédéral Santé Sécurité Prévention a créé en 2014 un groupe de travail national sur le risque routier. Composé de formateurs à la conduite, d'assureurs, de statisticiens, de préventeurs et de représentants de la Commission technique fédérale et de la DGSCGC, ce groupe de travail a pour objectif d'établir un diagnostic du risque routier chez les sapeurs-pompiers afin d'élaborer un document de bonne conduite qui devrait sortir fin 2016. « Nous avons travaillé sur tous les PPRR mis en œuvre dans les Sdis. D'après les premiers résultats, on s'aperçoit qu'il y a beaucoup d'accidents mais que peu sont mortels – on compte 2,5 sur 100 000 décès routiers dans les Sdis, contre 5,5 sur le plan national. Nous avons aussi recueilli les bonnes pratiques à l'étranger, raconte le colonel Jean-Jacques Bodelle, qui pilote le groupe de travail. À partir de toutes ces informations, nous allons donner des conseils sur la façon de conduire un PPRR, notamment sur les étapes majeures et les acteurs à ne pas oublier ».

Lors des ateliers pratiques, les stagiaires travaillent sur l'installation à bord du véhicule, la souplesse de la conduite et réalisent des exercices tels que des freinages d'urgence avec évitement.



d'autres pratiques telles que la façon de contrôler les autres usagers de la route en les empêchant de passer ou encore le souci d'éviter de faire paniquer les autres conducteurs. Autant de stratégies acquises par l'expérience et transmises entre collègues, que la chercheuse conseille d'intégrer aux futures formations. Les formations à la conduite des véhicules terrestres à moteur, dont le cadre est défini par la note d'information du 10 août 1999, font

actuellement l'objet d'un projet de référentiel d'emploi, activités et compétences (Reac) « qui devrait intégrer les bonnes pratiques mises en œuvre dans certains Sdis, mais qui n'étaient pas prévues par la réglementation », indique le commandant Jean-Pierre Blanc, de l'Ecasc. Interrogé sur le sujet, le capitaine Sébastien Willem, pilote du groupe de travail à la DGSCGC, ne peut pas encore dévoiler les détails de la réforme qui s'annonce, « en raison des différentes phases à conduire sur ce dossier – comité de pilotage, étude d'impacts, passage en CNSIS² puis en CNEN³ – qui peuvent

influencer sur la forme et le fond ». Il évoque toutefois la volonté « d'élever le niveau capacitaire des conducteurs » mais aussi « d'exercer un vrai poids vis-à-vis des assureurs, compte tenu de l'importance de l'enjeu financier que les assurances représentent pour les Sdis ». ■

¹ Christine Vidal-Gomel, Catherine Delgoulet et Céline Geoffroy, « Compétences collectives et formation à la conduite d'engins de secours dans un contexte de spécialisation des sapeurs-pompiers en France », Perspectives interdisciplinaires sur le travail et la santé.

² Conférence nationale des services d'incendie et de secours.

³ Conseil national d'évaluation des normes.

Le SVENSTOL S5: testez le Meilleur

Le Svenstol S5 est le fauteuil 24 heures pour postes de contrôle le plus performant que StolComfort n'ait jamais fabriqué. Nous sommes le spécialiste des fauteuils 24 heures car nous ne faisons que cela ! Très robuste et extrêmement confortable. Testez le Svenstol S5 gratuitement et sans engagement durant deux semaines. Il sera également pour vous le meilleur fauteuil. Pourquoi ? Infos complètes www.stolcomfort.com ou par téléphone.

Rembouillage
comfortPlus

Coussin d'assise
interchangeable

Piètement
6 branches

Cadre acier

Mécanique 24/7

SVENSTOL
FAUTEUILS POUR PROFESSIONNELS

Infos et Fauteuil TEST gratuits
+33 (0)3 88 86 73 90

StolComfort

info@stolcomfort.com | www.stolcomfort.com

24
HEURES
AGRÉÉ
BS 5459