

## DÉLIBÉRATION N° 14 CASDIS DU 20 FEVRIER 2026

Numéro enregistrement Préfecture : DC-20260220-14

### PLAN DE PREVENTION DES RISQUES ROUTIERS (PPRR)

Sur convocation du 9 février 2026 de son président, Monsieur Pascal LEWICKI, le Conseil d'Administration du S.D.I.S. du Lot s'est réuni le vendredi 20 février 2026 à 14h.

#### Etaient Présents

##### Avec voix délibérative :

Monsieur Pascal LEWICKI, Madame Véronique CHASSAIN (en visioconférence), Monsieur Fausto ARAQUE, Madame Dominique BIZAT (en visioconférence), Madame Anne LAPORTERIE, Monsieur Alfred TERLIZZI, Monsieur Claude VIGIE, Monsieur Jean Claude SAUVIER, Madame Françoise LAPERGUE, Monsieur Christian PONS, Monsieur Régis VILLEPONTOUX (en visioconférence), Monsieur Pierre MOLES (en visioconférence), Madame VACOSSIN Amélie (en visioconférence)

##### Avec voix consultative :

Colonel hors-classe Jean-François GALTIE, Sergent-chef Anais AHFIR, Colonel Patrick MAGRY, Médecin Colonel hors classe Marie Pierre TAILLADE, Commandant Clément RENAUD, Pharmacien Capitaine Ilias EL BILOUZI, Madame Camille FLAMBART, Adjudant-chef Stéphane BERGOUIGNOUX

##### Assistaient également :

Madame la Préfète du Lot Marilyne POULAIN, Lieutenant-colonel Jérôme FERRAGE, Madame Laurence MAGINOT, Lieutenant-colonel Olivier LABADIE, Madame MACHADO ALVES Christine, Lieutenant-colonel Olivier Virgile MOREAU, Commandant Céline DUVAL, Monsieur David BARITEAU

##### Etaient absents / excusés :

Monsieur Vincent BOUILLAGUET, Adjudant-chef DUHAMEL Mathieu, Monsieur Jean Marie COURTIN, Madame Caroline MEY FAU, Monsieur Jean Luc MARX, Sergent-chef Vincent PIGOT, Madame Véronique ARNAUDET, Monsieur Frédéric DECREMPS, Monsieur Loïc LAVERGNE AZARD, Monsieur Daniel JARRY, Madame Edith LAGARDE, Madame Catherine MARLAS, Madame Mireille FIGEAC, Caporal Marion SANZ, Madame Marie Ange MAGRE, Monsieur Denis CHOPIN, Madame Elodie JEURISSEN, Monsieur Daniel JARRY, Madame Edith LAGARDE

---

**Vu** les articles L.1424-1, L 1424-27 alinéa 4, L 1618-2 et suivants du code général des collectivités territoriales

**Vu** la délibération n° DC-20210713-4 du 13 juillet 2021 portant règlement intérieur du conseil d'administration du service départemental d'incendie et de secours du Lot

**Vu** l'avis de la CATSIS en date du 5 février 2026

**Vu** les avis du CST et de la FSSSCT en date du 9 février 2026

**Vu** l'avis du CCDSPV en date du 13 février 2026

Considérant que les sapeurs-pompiers sont particulièrement exposés au risque routier, que ce soit lors des déplacements en intervention, en service, en formation ou sur les trajets domicile-travail. Les accidents de la circulation constituent par ailleurs l'une des premières causes de mortalité au travail.

L'engagement du SDIS du Lot dans une démarche structurée de prévention des risques routiers répond à plusieurs enjeux majeurs :

- la protection des agents et la préservation de leur intégrité physique ;
- la continuité opérationnelle du service public, tout accident pouvant entraîner une indisponibilité de moyens et des conséquences organisationnelles et financières ;
- le respect des obligations réglementaires en matière de prévention des risques professionnels ;
- le maintien d'une exemplarité attendue d'un service de sécurité publique.

Dans sa feuille de route 2025, le SDIS du Lot a réaffirmé sa volonté de renforcer sa politique de prévention des risques routiers. À ce titre, la mission transverse Hygiène et Sécurité a piloté l'élaboration d'un Plan de Prévention des Risques Routiers pluriannuel poursuivant trois objectifs principaux :

- réduire les accidents de la route en service et sur les trajets domicile-travail/CIS ;
- renforcer la culture de la sécurité routière auprès de l'ensemble des personnels ;
- intégrer le risque routier dans la stratégie globale de prévention du SDIS.

Le projet de document a été présenté pour information aux instances de fin d'année 2025. Les remarques et propositions formulées à cette occasion ont été analysées et intégrées dans la version finale.

Par ailleurs, le PPRR a été enrichi par les contributions des agents recueillies lors de la réunion de rentrée du personnel de la Direction qui a eu lieu le 12 janvier dernier, dans le cadre d'un atelier participatif. Cette démarche a permis de prendre en compte les propositions de mesures de prévention des agents et de partager leur vision de la prévention du risque routier.

### **PLAN D'ACTIONS :**

Le PPRR 2026-2028 repose sur un plan d'actions pluriannuel, élaboré à partir de l'analyse de la sinistralité nationale et locale, de l'identification des situations à risques et du bilan du plan précédent.

Il vise à réduire l'exposition au risque routier et, lorsque celui-ci ne peut être supprimé, à en limiter la gravité, en inscrivant durablement la prévention dans les pratiques professionnelles.

Les actions sont structurées autour de trois axes complémentaires :

- **Prévention organisationnelle** : amélioration de la connaissance de la sinistralité, structuration des remontées d'événements, analyse systématique des accidents et incidents, développement d'indicateurs de suivi et optimisation des déplacements professionnels ;
- **Prévention humaine** : renforcement de la culture partagée de la sécurité routière par la formation et la sensibilisation, intégration du risque routier dans les parcours de formation, clarification des règles internes et prévention des comportements à risque (stress, fatigue, addictions) ;
- **Prévention technique** : sécurisation des infrastructures et des remises, optimisation du remisage des véhicules, amélioration de la signalisation et poursuite de la modernisation du parc automobile et des équipements de sécurité.

Les actions sont hiérarchisées selon leur niveau de priorité et déployées sur la période 2026-2028. Leur mise en œuvre est pilotée par la mission Hygiène et Sécurité, en lien avec les services compétents du SDIS.

Un suivi régulier de l'état d'avancement des actions et de l'évolution de la sinistralité sera présenté aux instances compétentes.

Les membres du CASDIS, après en avoir délibérés, valident la version finale du Plan de Prévention des Risques Routiers 2026-2028, élaborée de manière collaborative et intégrant les contributions des instances représentatives et des personnels.

**Détail du vote :**

**Présents : 13**  
**Votants : 13**  
**Pour : 13**  
**Contre : 00**  
**Abstention : 00**

**Le Président du Conseil d'Administration du Service  
Départemental d'Incendie et de Secours du Lot**



**Pascal LEWICKI**

**CERTIFIÉ EXÉCUTOIRE**  
**Cahors, le 20 février 2026**

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal Administratif de Toulouse, dans un délai de 2 mois à compter de sa date de notification ou de publication.

Le tribunal administratif de Toulouse peut être saisi par courrier (68, rue Raymond IV - BP 7007 – 31068 TOULOUSE CEDEX 7) ou par l'application informatique Télérecours, accessible par le lien : <http://www.telerecours.fr>

Envoyé en préfecture le 25/02/2026

Reçu en préfecture le 25/02/2026

Publié le 25/02/2026

ID : 046-284600012-20260220-DC20260220\_14-DE



REPUBLIQUE FRANÇAISE



# PLAN DE PREVENTION DES RISQUES ROUTIERS

**2026 - 2028**



# SOMMAIRE

## PREAMBULE

### Chapitre 1 : CHAMP D'APPLICATION

1.1 les références règlementaires .....	page 4
1.2 le périmètre d'application .....	page 4
1.3 les enjeux de la démarche de prévention des risques routiers .....	page 5

### Chapitre 2 : REPARTITION DES RESPONSABILITES

2.1 le président du conseil d'administration du SDIS / le directeur départemental .....	page 5
2.2 la hiérarchie .....	page 6
2.3 la personne en charge de la mission hygiène et sécurité .....	page 6
2.4 le chef d'agrès .....	page 7
2.5 le conducteur .....	page 7
2.6 les passagers .....	page 7
2.7 les représentants du personnel et organisations syndicales .....	page 8

### Chapitre 3 : REGLES INTERNES .....

page 8

### Chapitre 4 : CONTEXTE DU SDIS 46

4.1 le territoire : le Lot .....	page 9
4.2 la population du SDIS 46 .....	page 9
4.3 le parc roulant .....	page 10

### Chapitre 5 : SINISTRALITE

5.1 les données nationales .....	page 13
5.2 les données du SDIS 46 .....	page 13
5.3 la synthèse comparative .....	page 16

### Chapitre 6 : ANALYSE DES RISQUES

6.1 l'analyse détaillée des risques .....	page 17
6.2 la synthèse comparative .....	page 21

### Chapitre 7 : ACTIONS DE PREVENTION

7.1 le bilan des actions du plan précédent .....	page 21
7.2 les actions de prévention 2026-2028 .....	page 24

### Chapitre 8: SUIVI ET PUBLICATION

8.1 le suivi .....	page 28
8.2 la durée .....	page 28
8.3 la publication .....	page 28

## PREAMBULE

Depuis un certain nombre d'années le SDIS 46 enregistre une sinistralité significative et des comportements fatalistes émergent lors de l'analyse des événements. Ce qui engendre au-delà de l'impact juridique du SDIS des conséquences humaines pouvant être très importantes. Le coût des préjudices est également un élément important tant sur le volet de l'indisponibilité des véhicules que sur le volet financier propre.

Face à ce constat et dans une logique de prévention des risques, le SDIS 46 souhaite réaffirmer sa volonté de s'investir dans le domaine des risques routiers.

Ce plan de prévention a pour objectif de lister les actions de prévention définies en fonction de l'analyse des risques basée elle-même sur le contexte et la sinistralité.

En 2021 un plan de prévention des risques routiers avait été rédigé et des actions de prévention avait été définis. Un bilan des actions sera fait dans le chapitre 7.

Sur le dernier trimestre 2025 et début 2026, ce document a été présenté :

- aux référents territoriaux de prévention ;
- aux chefs et adjoints chefs des CIS ;
- aux membres du CODIR ;
- aux personnels de la Direction à l'occasion de la réunion de rentrée.

Un travail collaboratif a permis de lancer une réflexion collective sur la définition des actions de prévention.

Enfin ce PPRR a été présenté en version projet aux instances de fin d'année 2025 puis il a été validé aux instances de février 2026.

**« La mise en œuvre et le suivi des politiques de prévention des risques routiers doivent constituer une priorité dans chaque structure. »**

*La sécurité en service – bilan de l'année 2024 de la DGSCGC*

# CHAPITRE 1 : CHAMP D'APPLICATION

## 1.1 les références réglementaires

Le présent plan s'inscrit dans le cadre des obligations générales de prévention définies par :



- Le **Code du travail** (articles L.4121-1 à L.4121-5) imposant à l'employeur de prendre les mesures nécessaires pour assurer la sécurité et protéger la santé physique et mentale des travailleurs, y compris lors des déplacements professionnels.
- Le **Code de la route**, notamment en matière de conduite des véhicules d'intervention, du respect des règles de circulation et des priorités accordées aux véhicules d'intérêt général prioritaires.
- Le **Code général des collectivités territoriales** (CGCT), qui fixe les missions et responsabilités des services d'incendie et de secours.
- Les **recommandations de la DGSCGC** (Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises) et du **CNFPT**, notamment en matière de formation initiale et continue à la conduite des engins d'incendie et de secours.

## 1.2 le périmètre d'application

Le plan de prévention des risques routiers s'applique :

- **aux personnels :**
  - sapeurs-pompiers professionnels et volontaires,
  - personnels administratifs, techniques et spécialisés,
  - toute personne (stagiaire par exemple) amenée à utiliser un véhicule dans le cadre d'une mission de service.
- **aux véhicules :**
  - engins de lutte contre l'incendie,
  - véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV),
  - véhicules de commandement et de liaison,
  - véhicules utilitaires et logistiques,
  - véhicules personnels utilisés dans le cadre de missions de service (missions, formations, déplacements inter-centres) incluant tous les types de véhicule comme les motos, les vélos, les trottinettes ...
- **aux situations couvertes :**
  - les déplacements en intervention opérationnelle,
  - les trajets effectués pour des activités de formation, d'entraînement, de manœuvres,
  - les déplacements liés aux missions administratives, techniques ou logistiques,
  - les trajets domicile–casernes pour les sapeurs-pompiers volontaires lorsqu'ils sont effectués en urgence sur alerte,
  - les trajets domicile–travail pour les personnels permanents du SDIS.

### 1.3 les enjeux de la démarche de prévention des risques

- **Enjeu humain** : protéger la vie et l'intégrité physique des sapeurs-pompiers, qu'ils soient en intervention, en formation ou en mission logistique. La sécurité routière conditionne directement la disponibilité opérationnelle des personnels et la confiance des familles. 
- **Enjeu opérationnel** : une conduite sécurisée garantit la continuité des missions de secours. Réduire les accidents de circulation, notamment lors des départs en urgence, permet d'assurer une réponse rapide et efficace aux besoins de la population sans compromettre la mission.
- **Enjeu juridique et réglementaire** : le SDIS, en tant qu'employeur, a l'obligation légale de prévenir le risque routier professionnel. Un accident non anticipé ou mal géré peut engager la responsabilité civile et pénale de l'établissement et de ses dirigeants. Aussi, la responsabilité du conducteur et du chef d'agrès voir du chef du commandement de l'intervention, dans un contexte opérationnel, pourraient être engagée selon les causes de l'accident. 
- **Enjeu économique et organisationnel** : chaque accident a des conséquences financières (réparations, arrêts de travail, indemnisation, surcoût d'assurance) et organisationnelles (indisponibilité des engins et des équipes). Prévenir les risques routiers permet donc d'optimiser les ressources.
- **Enjeu d'image et de crédibilité** : les sapeurs-pompiers incarnent une mission de sécurité publique. Ils doivent être exemplaires sur la route afin de conserver la confiance de la population et de montrer que l'urgence n'exclut pas la maîtrise et la prudence.

Ainsi, cette démarche n'est pas seulement une obligation réglementaire : elle constitue un levier stratégique pour renforcer la sécurité, l'efficacité et la légitimité du SDIS 46.

## CHAPITRE 2 : REPARTITION DES RESPONSABILITES

La prévention des risques routiers induit une responsabilité partagée à tous les niveaux. Même si le conducteur a un rôle central, la direction porte aussi une responsabilité majeure en instaurant une véritable culture de la sécurité routière au sein du SDIS 46 en s'appuyant sur les ressources internes et externes au besoin.

### 2.1 le président du Conseil d'Administration du SDIS / le directeur départemental

Conformément au Code du travail (art. L.4121-1 et suivants), l'employeur ici désigné par le président du Conseil d'Administration du SDIS et le directeur départemental ont l'obligation générale de sécurité. À ce titre, ils doivent :

- mettre en place une politique de prévention intégrant le risque routier dans le Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) ;

- fournir aux personnels des véhicules adaptés, entretenus et conformes ;
- définir des règles internes d'utilisation des véhicules de service et personnels en mission ;
- veiller à la formation initiale et continue des conducteurs (COD en lien avec l'utilité du poids-lourd, recyclages, sensibilisation aux risques routiers) ;
- mettre en œuvre des dispositifs de suivi et de retour d'expérience (analyse des accidents, statistiques, mesures correctives).

## 2.2 la hiérarchie (chefs de centre, officiers de garde, encadrants)

La hiérarchie est garante de l'application opérationnelle des règles de sécurité routière. Elle doit notamment :

- veiller à ce que seuls les conducteurs habilités et en état de conduire prennent le volant ;
- rappeler les consignes de sécurité routière lors des départs en intervention et des manœuvres ;
- s'assurer de l'utilisation correcte des équipements de protection (port de la ceinture, EPI) ;
- participer à l'analyse locale des incidents ou accidents de circulation et mettre en œuvre des actions correctives.

## 2.3 la personne en charge de la mission hygiène et sécurité

La personne en charge de la mission hygiène et sécurité a pour devoir d'appuyer le président du Conseil d'Administration du SDIS, le directeur départemental et la hiérarchie dans la mise en œuvre du plan de prévention des risques routiers. Ses principales responsabilités sont :

- évaluer les risques routiers dans le cadre du Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP), en identifiant les situations d'exposition (interventions, manœuvres, trajets professionnels, trajets domicile–alerte des SPV) ;
- proposer des mesures de prévention adaptées, techniques (maintenance et équipements des véhicules), organisationnelles (planification des trajets, gestion de la fatigue) et humaines (formation, sensibilisation) ;
- mettre à jour et diffuser les procédures de sécurité routière applicables au SDIS, en lien avec la réglementation et les recommandations nationales ;
- former et sensibiliser les personnels sur la conduite préventive, la gestion du stress en intervention et les comportements à adopter en cas d'accident de circulation ;
- assurer le suivi des incidents et accidents routiers, analyser les causes (retour d'expérience, statistiques) et formuler des actions correctives ;
- veiller à la coordination avec les services techniques, la médecine de prévention et le service formation pour garantir l'aptitude des conducteurs, l'entretien des véhicules, la conformité réglementaire et les formations adaptées.

Elle agit ainsi comme acteur central de la culture sécurité au sein du SDIS, garantissant que la prévention routière soit intégrée dans la démarche globale de protection des agents et dans la continuité de service.

## 2.4 le chef d'agrès

Le chef d'agrès est responsable de la sécurité globale de l'intervention, pour cela il doit :

- vérifier, avant le départ, l'état général du véhicule et la présence des éléments de sécurité ;
- être vigilant à l'état de conduire du conducteur (état de fatigue, sobriété...) ;
- donner les consignes de sécurité en lien avec la conduite et rappeler les règles pour l'équipage (par exemple le port de la ceinture de sécurité) ;
- surveiller le comportement du conducteur et le respect des règles de conduite ;
- définir un stationnement sécurisé sur les lieux de l'intervention ;
- faire remonter les anomalies.

## 2.5 le conducteur

Chaque conducteur de véhicule de service ou personnel est responsable de :

- respecter le Code de la route et les règles internes du SDIS ;
- utiliser les avertisseurs sonores et lumineux uniquement dans le cadre réglementaire ;
- adapter sa conduite aux conditions de circulation, de météo et de fatigue ;
- vérifier l'état du véhicule avant utilisation (contrôles visuels) et, dans le cadre de l'utilisation de son véhicule personnel, de l'entretenir ;
- signaler toute anomalie technique ou tout incident à la hiérarchie.

Ces règles (sauf la deuxième ligne réservée strictement aux véhicules des secours) s'appliquent également dans le cadre de la conduite de son propre véhicule lors des trajets domicile-caserne ou domicile-travail.

Pour rappel, les véhicules de sapeurs-pompiers, comme tous les véhicules d'intervention prioritaires (police, SAMU, gendarmerie...), obéissent à des règles particulières de circulation conformément au paragraphe 3.2.2. Toutefois, ces dérogations ne dispensent pas de l'obligation de prudence : le conducteur reste responsable en cas d'accident s'il met autrui en danger.

## 2.6 les passagers

Bien que non conducteurs, les passagers ont aussi un rôle actif dans la prévention :

- porter la ceinture de sécurité ou les EPI obligatoires ;
- ne pas distraire ou gêner le conducteur ;
- signaler toute conduite à risque ou non conforme ;
- participer à l'encouragement d'une conduite prudente.

## 2.6 les représentants du personnel et les organisati

Les représentants du personnel et les syndicats participent activement à la prévention des risques professionnels, y compris des risques routiers. Leurs principaux rôles sont :

- contribuer à l'évaluation des risques en relayant les retours du terrain, les difficultés rencontrées lors des trajets ou interventions, et en participant à l'élaboration du Document Unique d'Évaluation des Risques Professionnels (DUERP) ;
- porter la voix des agents auprès de la direction afin de garantir que les conditions de travail et de déplacement prennent en compte la sécurité et la santé des personnels ;
- siéger dans les instances de dialogue social (Formation spécialisée santé, sécurité et conditions de travail), pour analyser les accidents routiers, proposer des actions correctives et suivre leur mise en œuvre ;
- soutenir la sensibilisation et la formation des agents en relayant les campagnes de prévention et en encourageant les comportements responsables ;
- veiller au respect des droits des personnels en matière de sécurité au travail, et alerter l'employeur sur toute situation dangereuse ou non conforme.

Ainsi, ils constituent des partenaires essentiels de la politique de prévention, en renforçant le dialogue social et en contribuant à l'amélioration continue de la sécurité routière dans le service.

## CHAPITRE 3 : REGLES INTERNES

Des règles internes ont été définies dans plusieurs documents structurants du SDIS 46 : dans le règlement intérieur, le règlement opérationnel et dans plusieurs notes de service.

Une note de doctrine va prochainement être rédigée et permettra de rassembler et clarifier l'ensemble des règles sur l'utilisation, la conduite et l'entretien des véhicules. Cette note permettra alors d'abroger les notes actuellement existantes dans le domaine.

## CHAPITRE 4 : CONTEXTE DU SDIS 46

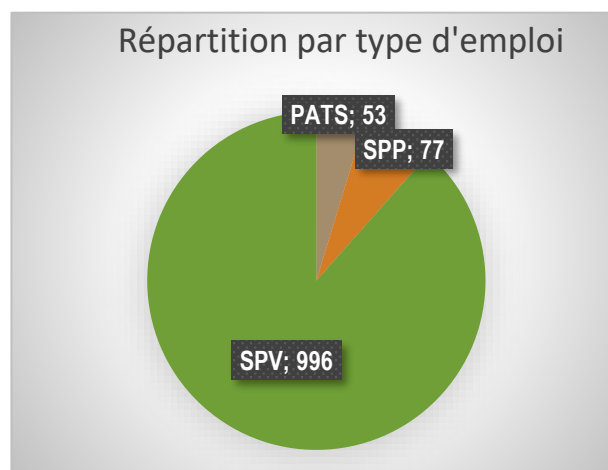
### 4.1 le territoire : le Lot

Le réseau routier du département du Lot présente les caractéristiques suivantes (données issues du conseil départemental du Lot) :

- Réseau très routier, maillant finement un département rural et touristique : environ **13 000 km de routes** départementales et communales en 2023 (environ 4 000 km de routes départementales et 9 000 de communales).
- Le département présente une **diversité géographique**, avec de zones montagneuses, des vallées et des plateaux.
- A20 "L'Occitane" (Vierzon–Toulouse) : **unique autoroute** du département, avec un linéaire dans le Lot est de l'ordre de 100 km.
- Plusieurs **grands axes** (routes devenues départementales) :
  - D820 (ex-RN20) : itinéraire historique parallèle à l'A20, aujourd'hui axe de proximité après report d'une partie du trafic sur l'autoroute.
  - D840 (ex-RN140) : Brive-la-Gaillarde ↔ Gramat ↔ Figeac ↔ Rodez ; fort rôle intra-départemental Est-Ouest.
  - D911 (ex-RN111) : vallée du Lot à l'ouest de Cahors puis direction Villefranche-de-Rouergue.
  - D802 : liaison Figeac ↔ A20 ; montée en charge très nette (VL +33 %, PL +70 % sur 2007-2015)
- **Trafic global plutôt stable** hors pôles périurbains ; pics à 10 à 11 000 véhicules par jour sur des sections proches des agglos (exemple : RD840 Capdenac–Figeac, RD811 Espère–Cahors).
- **Forte saisonnalité touristique** : jusqu'à × 4 dans la vallée du Lot.
- Les **Poids lourds** représentent environ **8,8 % du trafic** moyen sur le réseau principal.

### 4.2 la population du SDIS 46

Le graphique présente la répartition du personnel selon le type d'emploi :



Sur un total de **1 126 agents**, les SPV représentent une part très majoritaire (%) et des PATS (4,7 %).

Cette structure, typique d'un service d'incendie et de secours, repose donc essentiellement sur le volontariat, soutenu par un noyau de sapeurs-pompiers professionnels et du personnel administratif et technique.

- PATS : âge moyen de 44 ans, ancienneté moyenne de 16 ans
- SPP : âge moyen de 44 ans, ancienneté moyenne de 19 ans
- SPV : âge moyen de 41 ans, ancienneté moyenne de 13 ans

La population globale est donc relativement expérimentée, avec une ancienneté notable, traduisant une bonne stabilité dans les effectifs.

Aussi, la moyenne d'âge autour de 40–45 ans peut également constituer un facteur de vigilance en matière de prévention, notamment face aux risques professionnels.

Les SPV sont les plus nombreux et souvent amenés à se déplacer entre leur domicile, leur lieu de travail et les centres d'incendie et de secours. Leur exposition au risque routier est donc particulièrement importante, notamment lors des trajets d'alerte ou de retour d'intervention.

Les SPP, malgré un effectif plus restreint, sont également exposés du fait des déplacements opérationnels fréquents et de la conduite d'engins d'intervention. Leur expérience (19 ans d'ancienneté en moyenne) peut être un atout en matière de maîtrise du risque, mais aussi un facteur de routine à surveiller.

Les PATS, bien que non exposés aux trajets opérationnels, sont concernés par les déplacements professionnels quotidiens ou inter-sites, nécessitant également une sensibilisation adaptée.

### 4.3 le parc roulant

Le parc automobile comprend une large variété de véhicules spécialisés, répartis selon les besoins opérationnels :

- véhicules incendie (FPT, CCR, CCFM ...)
- véhicules de secours (VSAV, VSR...)
- véhicule de commandement (VL, VLTT, VPL, VPCE...)
- logistique (VTU, VTP...)
- techniques spécifiques (MEA, PCC, embarcations, etc.).

- **véhicules incendie (FPT, CCR, CCFM, CCGC, CCEM, CCRL)**

Ces engins lourds, souvent anciens, sont essentiels aux interventions de lutte contre l'incendie. Leur gabarit imposant, leur poids élevé et les conditions d'urgence dans lesquelles ils se déplacent (vitesse, routes étroites, terrains accidentés) exposent fortement les conducteurs et équipages au risque routier.

TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	ANCIENNETE (ANS)
CDHR	2	31,6
CCEM	2	24,9
FPT	3	18,8
CCFM	19	17,8
FPTL	14	17,8
CCGC	4	17,2
CCR	15	11,7
CCRL	1	4,2
FPTLSR	1	1

- **véhicules de secours et d'assistance aux victimes (VSAV)**

Ces véhicules sont parmi les plus sollicités du parc. Le rythme d'interventions élevé accroît l'usure mécanique du matériel. Les VRS, quant à eux interviennent souvent sur axes routiers accidentogènes constituant une menace majeure de suraccident.

TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	ANCIENNETE (ANS)
VSR	6	23,4
VSAV	40	8,3

- **véhicules de commandement et de logistique (VL, VLTT, VPL, VPCE, VAT, VRD, VLTC, VITT...)**

Ces véhicules sont souvent conduits par des officiers ou personnels encadrants induisant des trajets fréquents, parfois sur de longues distances, souvent effectués en conditions de stress ou de fatigue.

La spécificité des véhicules tout terrain utilisés dans des zones peu accessibles et souvent sinueuse augmente le risque des risques d'accident (renversement...).

TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	ANCIENNETE (ANS)
PCC	2	22,2
VLTT	16	21,3
CTU	6	21,1
VTP	6	16,4
VTU	10	14,8
VSSO	1	13,7
VAT	9	12,9
VL CYNO	1	11,5
VSM	1	11,3
VL	40	9,1
VTUTP	12	4,2
VITT	6	4,2
VLTC	12	3,4
VPL	1	0,5

- **véhicules spécialisés (embarcations, BERCE...)**

Ces moyens, souvent techniques et lourds, exigent une manipulation et une conduite spécifiques. La complexité du matériel et l'ancienneté de certains engins nécessitent une vigilance accrue.

TYPE DE VEHICULE	NOMBRE	ANCIENNETE (ANS)
VRD	1	31,6
MPR	5	31,5
USL	1	29,7
VSP	1	26,6
BERCE TUYAUX	2	24,6
BERCE EMULSEUR	1	23,6
VPCE	3	23,5
BERCE INONDATION	1	21,6
EMBARCATION	11	20,6
BERCE PMA	1	20,6
MEA	4	16,5
BERCE AIR	2	12,1
VIMP	1	5,9

L'analyse du parc montre une flotte variée, sollicitée et inégalement exposée au risque routier selon le type d'engin. Les principaux facteurs aggravants sont :

- la vétusté de certains véhicules, notamment les engins lourds ;
- la fréquence des déplacements d'urgence, surtout pour les VSAV ;
- le gabarit imposant de certains poids lourds.

## CHAPITRE 5 : SINISTRALITE

L'étude de la sinistralité permet de passer d'une prévention « générique » à une prévention « ciblée », proportionnée et mesurable. C'est la base factuelle qui légitime le plan, oriente et permet d'évaluer les résultats.

Une analyse de la sinistralité permet de :

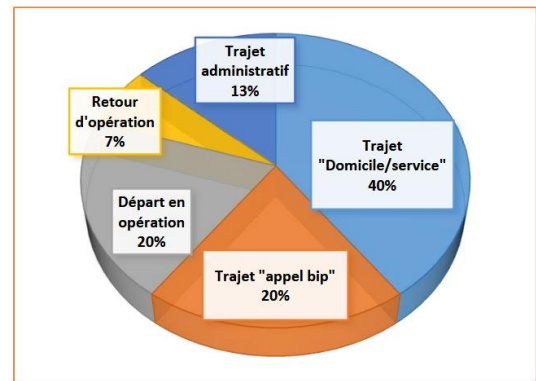
- donner du sens et objectiver le risque en mettant en évidence que le risque routier est une réalité mesurable et montrant l'ampleur des conséquences ;
- identifier les causes et les circonstances ;
- adapter les actions de prévention en priorisant les investissements en fonction des points les plus accidentogènes ;
- évaluer l'efficacité dans le temps.

## 5.1 les données nationales

Les données sont issues de l'outil de management de la sécurité en service, exploité par la mission prévention des accidents et enquêtes de l'Inspection Générale de la Sécurité Civile (IGSC) à la DGSCGC.

### En 2023 :

- **4 accidents mortels** soit 60% des agents décédés en service au cours de l'année 2023 ;
- **augmentation** depuis 2018 du nombre d'accidents de la circulation ;
- **30% des accidents graves** sont consécutifs à un accident de la circulation ;
- **40%** des accidents de la circulation se produisent **lors du trajet domicile/service** ;
- la gravité des accidentés PATS se trouve être importante avec 246 jours d'arrêts contre 56 pour les sapeurs-pompier.



Fiche synthèse 2023 de la DGSCGC

### En 2024 :

- le risque routier représente **83% des décès en service** :  
5 sapeurs-pompier décédés : 4 SPV lors de trajet entre le domicile et le centre de secours (dont 50% des accidents en retour centre de secours-domicile) et 1 SPV lors d'un accident de la circulation en intervention.
- **34% des accidents graves** dont 15 urgences absolues sont dû aux déplacements routiers ;

### en conclusion :

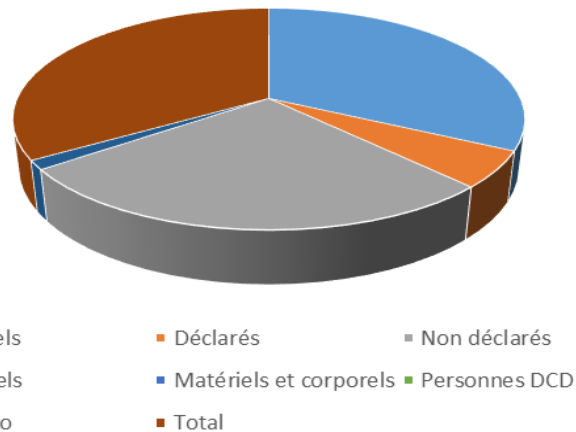
Il est constaté chez les sapeurs-pompier volontaire que la sinistralité routière est en constante augmentation. Chez les sapeurs-pompier professionnels, une baisse a été constatée en 2023 par rapport à l'année 2022. Les sapeurs-pompier professionnels représentent malgré tous les seconds personnels les plus blessés au sein d'un SDIS. Enfin, les accidents chez les personnels administratifs et techniques avaient diminués jusqu'en 2021 ou une hausse a été, à nouveau, constatée en 2023 rejoignant les malheureuses statistiques des sapeurs-pompier professionnels.

## 5.2 les données du SDIS 46

L'analyse approfondie de la sinistralité routière au sein du SDIS 46 sur les années 2023 et 2024 repose sur l'étude des comptes rendus d'accidents transmis par les différents services et met en lumière les situations à risque et les récurrences observées.

2023	
Accident	
Matériels	49
Déclarés	8
Non déclarés	41
Corporels	0
Matériels et corporels	0
Personnes DCD	0
VL perso	2
<b>Total</b>	<b>51</b>

## Sinistralité routière SDIS 46 2023



En 2023,

**42 accidents** impliquant des véhicules du SDIS du Lot ont été recensés :

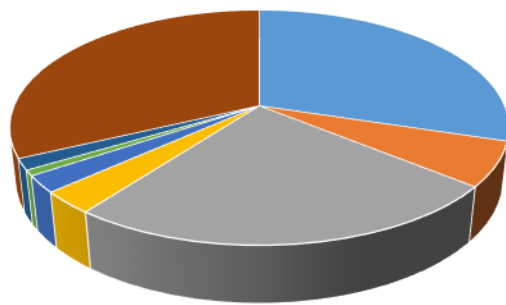
- **27 sont survenus dans un cadre opérationnel**, ce qui montre que la majorité des sinistres ont eu lieu lors d'interventions ou de déplacements liés à celles-ci.
  - 13 accidents se sont produits lors des départs en intervention. La plupart sont survenus lors de missions de secours à personnes, impliquant des véhicules sanitaires ou logistiques (VSAV, VTU, VTUTP, VTP ou VLTT) destinés à acheminer un personnel médical ou paramédical. Il est à noter que très peu de sinistres ont concerné des départs pour des opérations de lutte contre l'incendie. Ces accidents sont généralement liés à des manœuvres dans les remises ou à des franchissements de portails, parfois mal anticipés, souvent réalisés dans l'urgence propre à la nature des missions. Tous les accidents sont censés faire l'objet d'une remontée obligatoire au CODIS accompagnée d'un compte rendu, mais il est constaté que certains ne sont pas formellement déclarés.
  - 7 accidents ont été signalés alors que les véhicules étaient déjà sur les lieux de l'intervention. Dans ces cas-là, il s'agit fréquemment de manœuvres sur des propriétés privées ou sur la voie publique, souvent dans des espaces restreints, où l'absence de guidage provoque des accrochages avec des biens ou des obstacles fixes. Le guidage, bien qu'enseigné, reste peu appliqué.
  - Le reste des accidents dans le contexte opérationnel, soit 6, ont eu lieu au retour d'intervention, notamment entre le centre hospitalier ou le lieu de l'intervention et le centre de secours. Il n'a toutefois pas été recensé d'incident pendant le transport des victimes vers l'hôpital. En revanche, les retours vers les centres sont marqués par des accidents au moment du stationnement dans les remises, dus à des erreurs d'appréciation ou à un guidage absent. À cela s'ajoutent des incidents routiers causés par des collisions avec des animaux sauvages.

- Concernant les **accidents en dehors du cadre opérationnel**, on observe des problématiques. Un véhicule du président de l'UDSP 46 a été endommagé sans que les circonstances exactes soient précisées. Au sein des centres de secours, certains accidents ont eu lieu lors de manœuvres internes, souvent causés par des portes de remise qui n'étaient pas complètement levées ou par l'absence totale de guidage. Un dommage a aussi été enregistré sur la navette du SDIS, sans impact sur sa mise en service. Lors d'une journée de prévention routière organisée par l'EDSR 46, un véhicule a heurté un animal, ce qui montre que ce type de risque n'est pas réservé aux seuls trajets d'intervention. Une partie importante des accidents hors intervention a également eu lieu dans le cadre de la formation : qu'il s'agisse des trajets aller ou retour vers les centres de formation, des manœuvres sur des terrains peu carrossables, ou même sur les lieux de formation eux-mêmes, les mêmes causes reviennent régulièrement. En dépit des rappels effectués par le service formation au début de chaque session, les opérations de guidage sont rarement mises en œuvre par les stagiaires.

**En 2024**, bien qu'elle ait été marquée par une stabilité de l'activité opérationnelle, a enregistré une baisse du nombre d'accidents, avec **37 sinistres** :

- **34** d'entre eux sont intervenus dans un **contexte opérationnel**. Deux accidents ont impliqué des sapeurs-pompiers volontaires qui, alertés par leur BIP, prenaient la route pour se rendre au centre de secours. Dans l'un des cas, le véhicule personnel a été déclaré hors d'usage. Les départs en intervention continuent d'être problématiques, principalement lors de missions de secours à personne, où les véhicules légers spécialisés sont une fois encore mis en cause. Des incidents sont également survenus avec des engins incendie, notamment lors de franchissements de portes de remise mal ouvertes, posant la question d'un dysfonctionnement potentiel des portiques ou d'un manque de vigilance lors des vérifications préalables. Sur les lieux des interventions, les accidents concernent principalement des véhicules tentant de manœuvrer dans des environnements exigus, souvent chez des particuliers. Le défaut d'organisation ou d'application du guidage revient encore comme facteur contributif. Les retours vers les centres de secours ont été moins nombreux en terme de sinistres, mais l'un d'eux a tout de même été signalé à l'hôpital de Sarlat-La-Canéda, avec une collision contre la porte du SAS des urgences. Cela montre que les risques persistent, même en milieu hospitalier, lorsque la vigilance diminue.
- **Hors interventions**, les accidents lors de formations ont légèrement diminué, mais les causes restent inchangées : déplacements mal maîtrisés, absence de guidage, terrains accidentés. Dans les casernes, des accrochages entre véhicules ou avec les murs continuent d'avoir lieu en raison d'une organisation déficiente lors des manœuvres. Un cas isolé mais significatif d'acte malveillant a été recensé, visant le véhicule personnel d'un officier supérieur stationné sur la voie publique lors d'un CODIR. Par ailleurs, deux sapeurs-pompiers de la direction départementale ont été victimes de collisions avec des animaux sauvages en rentrant chez eux pendant leur période d'astreinte, illustrant encore une fois l'importance de ce facteur de risque sur les routes du département.

## Sinistralité routière SDIS 46 2024



■ Matériels                      ■ Déclarés                      ■ Non déclarés  
 ■ Corporels                      ■ Matériels et corporels    ■ Personnes DCD  
 ■ VL perso                        ■ Total

Accident	
Matériels	39
Déclarés	8
Non déclarés	32
Corporels	4
Matériels et corporels	3
Personnes DCD	1
VL perso	2
<b>Total</b>	<b>42</b>

### en conclusion :

A activité opérationnelle stable, on observe une amélioration globale de la sinistralité (-12%). Or, les accidents ayant des conséquences corporelles sont en nette hausse sur 2024 (+400%) et un décès d'un tiers a été déploré. En contexte opérationnel, les accidents ont principalement lieu aux départs en intervention majoritairement liés aux missions de secours à personne (VSAV, VTU, VTP...). Les causes principales sont les manœuvres dans les remises, franchissement de portails, précipitation liée à l'urgence.

Les accidents se produisant sur les lieux d'intervention se produisent lors de manœuvres dans des espaces restreints (voies privées, cours, rues étroites) souvent causés par une absence ou mauvaise application du guidage.

Les accidents en retour d'intervention sont en baisse en 2024. Ils sont dus à des accrochages lors du stationnement ou de manœuvres en remise.

Hors contexte opérationnel, on note moins d'accidents en formation en 2024, mais avec mêmes causes (guidage absent, manque de rigueur) et les incidents lors des manœuvres dans les remises persistent.

Enfin les collisions avec les animaux font également partie des causes récurrentes de sinistres que ce soit en contexte opérationnel ou non.

## 5.3 la synthèse comparative

La spécificité locale tient à la vulnérabilité accrue d'un SDIS de catégorie C car chaque accident a un impact proportionnellement plus important sur l'organisation.

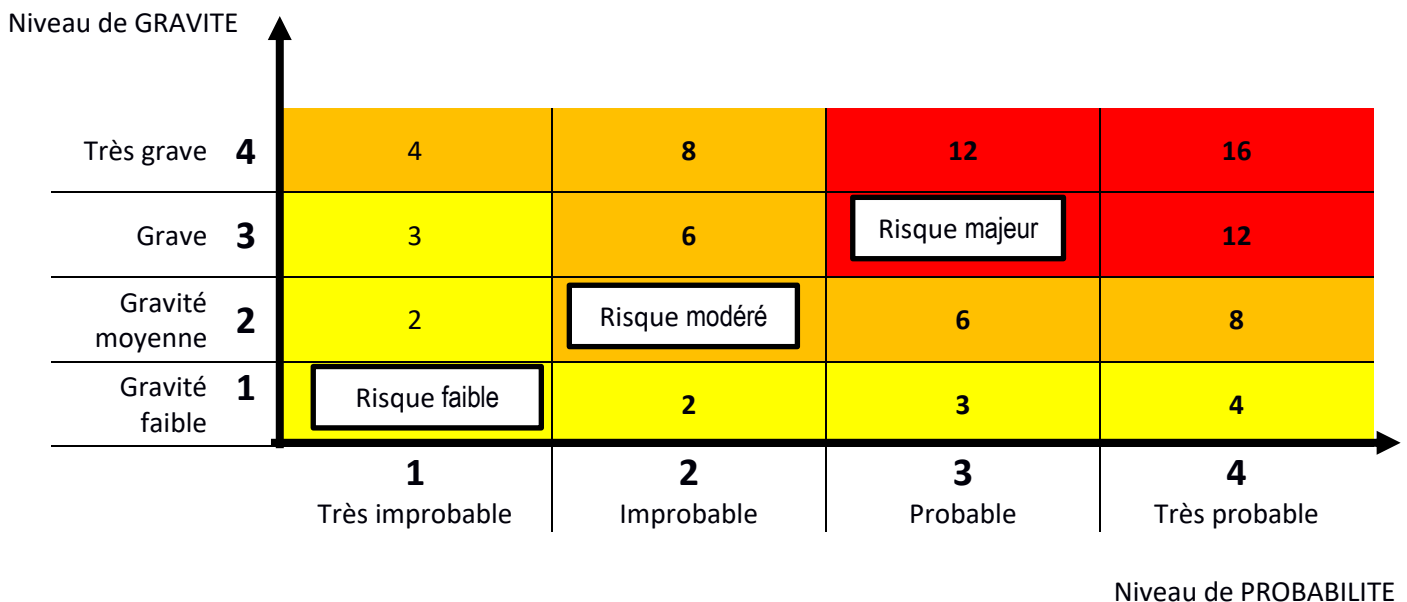
L'importance des données statistiques est essentielle afin de pouvoir mesurer l'impact des actions engagées pour limiter la sinistralité. Nous constatons à l'issue de ce chapitre que l'interprétation des statistiques n'est pas possible car quasi inexistante. Un point particulier devra être porté dans les actions de prévention visant à mettre en place un outil de suivi statistique afin de créer un recueils factuels d'informations.

# CHAPITRE 6 : ANALYSE DES RISQUES

## 6.1 l'analyse détaillée des risques

Cette analyse différenciée par contexte sous forme de tableau précise :

- la **situation dangereuse** identifiée ;
- les **conséquences potentielles** ;
- un système de cotation du risque :
  - Gravité (G) : 1 à 4 (1 = faible ; 4 = très grave),
  - Probabilité (P) : 1 à 4 (1 = rare, 4 = fréquente),
  - **Niveau de risque (R = G × P).**



### En intervention (véhicules opérationnels)

Contexte : urgence, stress, circulation dense dans certain cas, priorité absolue.

Situation dangereuse	Gravité	Probabilité	Risque	Conséquences potentielles
Conduite en urgence (vitesse, priorité)	4	4	16	Collision grave avec tiers, accident, atteinte à l'image du SDIS.
Stress, adrénaline de l'intervention	4	3	12	Collision grave avec tiers, accident.
Sortie de CIS	4	3	12	Collision grave avec tiers.
Distraction du conducteur (radio, passagers...)	3	3	9	Perte de vigilance.
Fatigue (intervention de nuit)	4	2	8	Perte de contrôle, retard de réactions, accident.

Oubli frein à main en stationnement / manque de calage	4	2	8	Vérisques pour les personnels et les tiers, dégâts matériels.
Stationnement, intervention sur voie publique	4	2	8	Collision avec autres véhicules, personnels percutés.
Erreurs de guidage	2	3	6	Mauvaise manœuvre, accrochage, retard en intervention.
Gabarit du véhicule	2	3	6	Accrochage.
Météo défavorable (pluie, verglas...)	3	2	6	Dérapiage, sortie de route, allongement des distances de freinage.
Environnement (rue étroite, trafic dense, animaux...)	2	2	4	Accrochage.
Manque d'entretien des véhicules	4	1	4	Perte de freinage, de direction, manque d'adhérence.

### En retour intervention (véhicules opérationnels)

**Contexte :** sans urgence, fatigue liée à l'intervention, décompression psychologique.

Situation dangereuse	Gravité	Probabilité	Risque	Conséquences potentielles
Fatigue, manque de vigilance (longues interventions, intervention de nuit)	4	3	12	Perte de contrôle, retard de réactions, accident.
Erreurs de guidage	2	3	6	Mauvaise manœuvre, accrochage.
Gabarit du véhicule	2	3	6	Accrochage.
Météo défavorable (pluie, verglas...)	3	2	6	Dérapiage, sortie de route, allongement des distances de freinage.
Environnement (rue étroite, trafic dense, animaux...)	2	2	4	Accrochage.

### À l'appel du bip (trajet personnel, domicile ⇌ centre de secours)

**Contexte :** urgence ressentie, véhicule personnel, pas de priorité légale, stress.

Situation dangereuse	Gravité	Probabilité	Risque	Conséquences potentielles
Excès de vitesse / non-respect du code de le route	4	3	12	Collision grave avec tiers, accident.
Stress, adrénaline de l'intervention	4	3	12	Collision grave avec tiers, accident.

<b>Distraction (téléphone, bipper)</b>	3	3	9	Perte de contrôle, retard de réactions, accident.
<b>Fatigue (appel nuit, réveil brutal)</b>	4	2	8	Perte de freinage, de direction, manque d'adhérence.
<b>Manque d'entretien des véhicules (véhicule personnel)</b>	4	2	8	Dérapiage, sortie de route, allongement des distances de freinage.
<b>Météo défavorable (pluie, verglas...)</b>	3	2	6	Accrochage.
<b>Environnement (rue étroite, trafic dense, animaux...)</b>	2	2	4	

### En activité programmée (manœuvres, formation, missions hors urgence)

Contexte : déplacements planifiés, sans urgence.

Situation dangereuse	Gravité	Probabilité	Risque	Commentaire / Prévention
<b>Gabarit du véhicule (poids-lourds par exemple)</b>	2	4	8	Accrochage.
<b>Erreurs ou absence de guidage</b>	2	3	6	Mauvaise manœuvre, accrochage, retard en intervention.
<b>Fatigue, manque de vigilance (longues manœuvres)</b>	3	2	6	Perte de contrôle, retard de réactions, accident.
<b>Météo défavorable (pluie, verglas...)</b>	3	2	6	Dérapiage, sortie de route, allongement des distances de freinage.
<b>Environnement (rue étroite, trafic dense, animaux...)</b>	2	2	4	Accrochage.
<b>Oubli frein à main en stationnement / manque de calage</b>	4	1	4	Véhicule qui se déplace seul, risques pour les personnels et les tiers, dégâts matériels.

### En casernement (aire de manœuvre, cour, remise)

Contexte : déplacements très courts, vitesse réduite, mais proximité avec personnels.

Situation dangereuse	Gravité	Probabilité	Risque	Commentaire / Prévention
<b>Erreurs ou absence de guidage</b>	2	4	8	Mauvaise manœuvre, accrochage.
<b>Oubli frein à main en stationnement / manque de calage</b>	3	2	6	Véhicule qui se déplace seul, risques pour les personnels et les tiers, dégâts matériels

<b>Gabarit du véhicule</b>	2	3	6	
<b>Déplacements piétons / véhicules</b>	2	3	6	Heurt piétons.
<b>Etroitesse et encombrement des remises</b>	2	3	6	Accrochage.

### Retour au domicile (trajet personnel, centre de secours ⇒ domicile)

**Contexte :** véhicule personnel, sans urgence, fatigue liée à l'intervention, décompression psychologique.

Situation dangereuse	Gravité	Probabilité	Risque	Commentaire / Prévention
Fatigue, manque de vigilance (longues interventions, intervention de nuit)	4	3	12	Perte de contrôle, retard de réactions, accident.
Météo défavorable (pluie, verglas...)	3	2	6	Dérapiage, sortie de route, allongement des distances de freinage.
Sortie de CIS	3	2	6	Collision grave avec tiers.
Environnement (rue étroite, trafic dense, animaux...)	2	2	4	Accrochage.
Manque d'entretien des véhicules (véhicule personnel)	4	1	4	Perte de freinage, de direction, manque d'adhérence.

### Trajet personnel domicile ⇔ travail

**Contexte :** véhicule personnel.

Situation dangereuse	Gravité	Probabilité	Risque	Commentaire / Prévention
Météo défavorable (pluie, verglas...)	3	2	6	Dérapiage, sortie de route, allongement des distances de freinage.
Environnement (état du réseau et du trafic, animaux...)	2	2	4	Accrochage.
Manque d'entretien des véhicules (véhicule personnel)	4	1	4	Perte de freinage, de direction, manque d'adhérence.

## 6.2 la synthèse



### RISQUES FAIBLES (Niveau de risque <= 4)

- Environnement (état du trafic, du réseau, animaux...)
- Manque d'entretien des véhicules de service



### RISQUE MODERE (Niveau de risque entre 8 et 6)

- Gabarit des véhicules de service
- Absence de calage des véhicules en intervention et/ou manœuvre/formation
- Intervention sur la voie publique
- Manque d'entretien des véhicules personnels
- Conditions météorologiques



### RISQUE FORT (Niveau de risque > 8 )

- Conduite d'urgence en intervention
- Conduite sous stress à l'appel du bip et en intervention
- Distracteurs (téléphone, radio...)
- Fatigue lors des retours d'intervention ou au domicile

## CHAPITRE 7 : ACTIONS DE PREVENTION

Afin de répondre aux enjeux de la démarche de prévention et d'in fine de réduire le risque routier soit en limitant l'exposition au danger soit en diminuant la gravité des accidents, des actions de prévention doivent être définies.

Dans un premier temps, un bilan des actions de prévention issues du plan de prévention précédent va être dressé. Ceci dans la but de mettre en évidence des actions à intégrer dans ce nouveau plan.

Dans un second temps, des nouvelles actions de prévention vont être définies reposant sur une combinaison d'actions organisationnelles, techniques et comportementales.

### 7.1 le bilan des actions du plan précédent

Le SDIS du Lot a mis en œuvre de nombreuses actions, contribuant ainsi à la réduction de la sinistralité sur certains aspects. La sécurité des personnels a été une priorité majeure pour le SDIS, qui a notamment déployé des véhicules conformes aux normes de sécurité. Certaines actions ont été initiées conformément au plan d'action de 2010, bien que leur maintien n'ait pas toujours été assuré, possiblement en raison de leur manque d'utilité ou de suivi insuffisant. Cependant, un nombre significatif d'actions prévues n'ont pas été réalisées.

Dans l'onglet véhicules, la mise en place d'équipements de sécurité a été u bénéficié d'une nette amélioration en termes de sécurité. Cependant, il est important de noter que les véhicules ont également évolué technologiquement depuis 2010, avec l'installation récente de dispositifs tels que des caméras de recul avec micro intégré, des dispositifs sonores de recul sur les VSAV, et l'augmentation du gabarit des cellules VSAV pour garantir de meilleures conditions de travail pour les pompiers et un meilleur transport des victimes.

Concernant la sensibilisation à l'entretien et aux contrôles des véhicules du SDIS, le service mécanique du SDIS 46 réalise cette tâche de manière exemplaire pour l'ensemble de la flotte. En ce qui concerne la volonté de sensibiliser le personnel du SDIS à faire vérifier leurs véhicules personnels, aucune action directe n'a été entreprise pour demander aux employés s'ils faisaient vérifier leurs véhicules. Cependant, la majorité du personnel comprend l'importance de maintenir leurs véhicules en bon état pour rester opérationnels.

Concernant l'onglet conducteurs, des actions de sensibilisation via des affiches ont été mises en œuvre lors de campagnes, mais elles n'ont pas été renouvelées et ne sont plus réalisées dans les centres de secours. En revanche, le service communication continue de produire des affiches de prévention diffusées via les plateformes de réseaux sociaux et le BIP.

Concernant l'initiation à la sécurité routière, il n'existe pas de formation systématique de 1h/1h30 à chaque début de stage (équipier, chef d'équipe, chef d'agrès). Cependant, après avoir contacté le service formation, il a été suggéré qu'une sensibilisation à la sécurité routière pourrait être intégrée lors de la journée d'accueil à la DDSIS, car cette journée doit encadrer les futures formations et, par conséquent, le transport des personnes vers les centres de secours de formation.

Les formations FMA COD (COD1 / COD2 / COD4 / COD6) sont toujours réalisées pour maintenir les compétences de tous les conducteurs de chaque centre de secours du Lot.

Dans l'onglet organisationnel, le SDIS a procédé à l'achat de nouveaux véhicules au fil des années.

Enfin, concernant l'adaptation de nos structures, de nombreux efforts restent à réaliser. Bien que plusieurs centres de secours aient été rénovés, certaines infrastructures demeurent inadaptées. Par exemple, au centre de secours de Cahors, la VLSPE (COD2 VL) est stationnée derrière le FPT (permis PL), ce qui pose des problèmes d'accessibilité. En revanche, à titre de comparaison, au centre de secours de Martel, la VLTT est correctement positionnée derrière le VTU, facilitant ainsi les départs en intervention sans nécessiter de permis poids lourd.

Objectifs	Actions	Conception	Mise en œuvre	Echéance	Préconisations		
<b>Véhicules</b>							
V1-Adapter nos engins aux exigences imparties par les règles de la sécurité routière	Mise en place d'équipements de sécurité	Service matériel roulant	Service matériel roulant	2010-2015	Balisage, ceinture de sécurité, amarrage du matériel se trouvant dans les cabines, mise en place de dispositif de séparation cabine avant et cabine arrière des CTU....		
V2-Entretien et contrôle des véhicules	Sensibilisation à l'entretien et aux contrôles des véhicules	MMS Service formation-sport	MMS Service formation-sport	2011	Véhicules privés		Pas fait
	Application de la note de service n°2009-26 "Vérification du matériel roulant"	Service matériel roulant	Service matériel roulant	2010	Véhicules du SDIS		Pas fait y compris pour la NDS 2009-37
<b>Conducteurs</b>							
C1-Sensibiliser nos agents aux risques liés à la conduite	Mise en place d'une campagne de communications par voie d'affiches	MMS	Correspondant Hygiène et Sécurité	2010	Affiches Sécurité Routière (5 thèmes)	Affiches implantées à demeure dans les lieux de vie, et dans les remises (S.D.I.S. et C.S.)	Fait mais plus à jour
		MMS	Correspondant Hygiène et Sécurité	2010	Informations sécurité routière (12 thèmes dont l'affichage se déroulera au rythme des mois)	Panneaux d'affichage MMS (S.D.I.S. et C.S.)	Pas fait
C2-Initiation aux risques routiers	U.V "Sécurité Routière"	MMS	Responsable MMS	2010	Conditions générales, et règles d'utilisation des véhicules du SDIS		Fait
	U.V "Sécurité Routière"	MMS Service formation-sport	MMS Service formation-sport	2011	A intégrer à chaque niveau de formation (Equipier, Chef d'équipe, Chef d'agrés)	Le cours dispensé sera adapté à l'emploi (Durée: 1h à 1h30)	Pas fait
	Formation COD-VL	MMS Service formation-sport	MMS Service formation-sport	2011	Formation véhicules légers spécifiques (VSAV/VBAB, CTU...)	Formation d'une durée de 2 jours, comprenant une 1/2 journée de théorie	Pas fait
	FMA "Sécurité Routière"	MMS Service formation-sport	Correspondant Hygiène et Sécurité	2011	Présentation du bilan annuel de l'accidentologie du SDIS du Lot	Réunion S.D.I.S. et C.S.	Pas fait
	FMA COD 1; COD 2-VL; COD 2-PL; COD 6; COD 4; COD-VL	MMS Service formation et sport	MMS Service formation et sport	2011	Obligatoire	COD 2-VL; COD 1; COD 6; COD 4; COD-VL: Tous les cinq ans COD 2-PL: Tous les 2 ans	Fait
	"Livret Formation"	MMS	Correspondant Hygiène et Sécurité	2011	Suivi des formations et des FMA	Tous les ans	Fait pour la formation et les recyclages - Livrets fournis par le service formation
C3-Conduite	Quota d'heures de conduite	MMS Service formation et sport	Correspondant Hygiène et Sécurité	2011	Mise en place d'un quota d'heures de conduite	Tous les ans	Pas fait

<b>Organisationnel</b>							
O1-Note de service concernant l'utilisation des véhicules du S.D.I.S	Règles relatives aux conditions d'accréditation pour la conduite des véhicules du SDIS	MMS	MMS	2010	Note de service 2010	Fait	Fait
O2-Achat des nouveaux véhicules	Amélioration du cahier des charges, grâce au retour d'expériences	Service matériel roulant	Service matériel roulant	2010	Avis des COD3 Avis des conducteurs Avis des Chef de centre; Chef de compagnie Avis MMS	A réaliser lors de l'élaboration du cahier des charges	Fait mais la concertation pourraient être plus accrues et ces points seront accentués dans le nouveau plan d'action
O3-Guidage	Systématiser	Service formation-sport	Service formation-sport	2011	Doit être effectué dans les règles de l'art		Pas fait
O4-Analyse de l'accidentologie et sinistralité routière	Accidents et Presque-accidents	MMS CHS	MMS CHS Correspondant hygiène et sécurité	2011	Instauration de formulaires à remplir lors de la survenue d'un accident ou presque-accident	Prise en compte de divers paramètres	Fait lors d'accidents Pas fait lors de presque-accidents
O5-Réduire l'exposition aux risques routiers	Optimiser l'utilisation des véhicules	MMS	MMS	2011	Ne pas prendre de risque lors de mauvaises conditions atmosphériques, Sensibilisation sur les accidents de trajets Inciter le covoiturage Eviter de conduire lors d'inaptitude		Pas de prise en compte des conditions atmosphériques lors d'organisations d'événement. Le reste, fait
<b>Environnement</b>							
E1-Adaptation des infrastructures	Amélioration de nos biens immobiliers	MMS Service matériel roulant	Service matériel roulant	2010-2015	Plan type d'aménagement de nos remises, parking, voies de circulation, aires de manœuvres, et voies d'accès et de sortie des enceintes des C.S.	Mise en place de balisages, et signalétiques spécifiques	Fait, reste quelques améliorations à apporter qui seront mises dans le plan d'action PPRR v2025

## 7.2 les actions de prévention 2026-2028

Les actions de prévention sont regroupées en objectif selon les trois dimensions :

- Prévention organisationnelle : ce sont des actions qui agissent sur l'organisation du travail, sur la planification et la structuration.
- Prévention humaine : actions qui agissent sur le comportement, les compétences et les attitudes du personnel.
- Prévention technique : actions qui agissent sur les équipements, les installations et outils pour éliminer ou limiter les dangers.



Une priorité est donnée à chaque action afin de simplifier sa planification dans le temps :

- 1- IMMEDIATE : actions à mettre en œuvre dans les premiers trimestres de l'année.
- 2- IMPORTANTE : à faire dans l'année ou dans la 2<sup>ème</sup> année.
- 3- COMPLEMENTAIRE : à mettre en place avant la fin des 3 ans.

Ces actions sont portées par la mission hygiène et sécurité qui s'appuiera sur les services compétents du SDIS 46 pour leur mise en œuvre.

Un état d'avancement des actions sera réalisé régulièrement et présenté à la Direction.

**PREVENTION ORGANISATIONNELLE**

Objectif	Actions	Priorité	Echéance
Création d'une base de données factuelle des évènements afin d'étouffer l'étude de la sinistralité dans le PRR (observatoire interne de la sinistralité)	Faire remonter tout évènement matériel ou corporel en lien avec l'utilisation du matériel roulant = créer une communication pour rappel/inciter à faire remonter les informations (outil : Guichet unique)	1	1 <sup>er</sup> trimestre 2026
	Analyser systématiquement les événements en graduant les outils et le temps passé en fonction de la gravité de l'évènement	1	1 <sup>er</sup> trimestre 2026
	Communiquer les RETEX ou PIAS suite aux événements	2	2027
	Mettre en place un indicateur de suivi des évènements en fonction de leur gravité (corporel = Accident ; matériel = incident) et communiquer en CODIR/F3SCT	3	2027
Développement des partenariats	Prendre contact avec la délégation de prévention routière du Lot et le coordinateur de Sécurité routière du Lot (préfecture) pour envisager un partenariat	3	2028
	Mettre en place des partenariats avec des garagistes via le COS ou les amicales afin de faire bénéficier les agents de tarifs privilégiés (exemple : 10% sur la pose des pneumatiques)	3	2028
	Rejoindre l'appel national des employeurs en faveur de la sécurité routière	3	2028
Renforcement le partenariat avec les entreprises	Inviter les employeurs à mettre en place un stationnement « spécialisé » de leurs sapeurs-pompiers	2	2027
Optimisation des déplacements routiers	Inciter au covoiturage (formation, trajet domicile/travail...)	2	2027
	Favoriser le déploiement des visioconférences et faciliter leur mise en œuvre	3	2028
	Privilégier la réservation d'hôtel la veille quand les sites de formation ou de réunion sont éloignés du domicile (pris en charge SDIS 46) ou rappeler la disponibilité de chambres dans les CIS.	1	2 <sup>ème</sup> trimestre 2026

## PREVENTION HUMAINE

Objectif	Actions	Priorité	Echéance
<b>Renforcement de la culture partagée de la vigilance routière</b>	Former les conducteurs aux gabarits des véhicules de secours et à la conduite en situation d'urgence : <ul style="list-style-type: none"> <li>- Intégrer un module dans la formation continue au niveau des centres (créer un livret de formation intégrant des parcours avec plots, freinage...)</li> <li>- Mettre en place une formation type COD 0 sur la conduite des véhicules dans un contexte d'urgence (étudier les possibilités techniques avec le nouveau plateau de formation et les aides financières de Finances &amp; Territoires)</li> </ul>	<b>1</b>	2026
	Intégrer des modules sur le risque routier dans chaque formation liée à la conduite	<b>2</b>	2027
	Faire un test de l'appel au BIP pour les nouvelles recrues SPV et avoir une notion du temps nécessaire	<b>2</b>	2027
	Communiquer de façon régulière sur le sujet du risque routier (1 comm/trimestre) et proposer des quizz sur les règles propres au SDIS 46, des documents « chocs », des vidéos, des PIAS	<b>1</b>	1 <sup>er</sup> trimestre 2026
	Relayer des info via les BIP avec le message d'alerte lorsque les conditions de circulation sont difficiles	<b>2</b>	2027
	Revoir les règles de conduite existantes afin de s'assurer de leur respect et de les simplifier et/ou clarifier si besoin afin de les rassembler dans un référentiel unique	<b>1</b>	4 <sup>ème</sup> trimestre 2026
	Rappeler les consignes sur le retard au départ des interventions	<b>2</b>	2027
	Rédiger et communiquer une charte du bon conducteur à intégrer dans le livret d'accueil	<b>3</b>	2028
<b>Limitation des distracteurs de conduite</b>	Etudier les communication au volant et rappeler les règles sur l'usage du téléphone au volant	<b>3</b>	2028
<b>Prévention des comportements à risque</b>	Mettre en place une politique de prévention des addictions (feuille de route 2026)	<b>1</b>	2 <sup>nd</sup> semestre 2026
	Former ou communiquer sur la gestion du stress	<b>3</b>	2028
<b>Gestion de la fatigue lors de longue intervention</b>	Etudier les rotations/relèves des conducteurs et des personnes intervenantes seules pour limiter la fatigue et les risques lors de la conduite	<b>2</b>	2007
<b>Aptitude à la conduite</b>	Mettre en place une procédure de contrôle de la validité des permis de conduire	<b>3</b>	2028



**PREVENTION TECHNIQUE**

Objectif	Actions	Priorité	Echéance
<b>Optimisation du remisage des véhicules dans les CIS</b>	Etudier le stationnement des véhicules dans les remises et revoir le positionnement de certains véhicules	<b>1</b>	3 <sup>ème</sup> trimestre 2026
	Reprendre le marquage d'aide au stationnement dans les remises des CIS	<b>1</b>	4 <sup>ème</sup> trimestre 2026
	Communiquer sur l'ouverture des portails (étudier si besoin la mise en place d'un témoin lumineux)	<b>3</b>	2028
	Améliorer l'éclairage des remises	<b>2</b>	2027
<b>Sécurisation des sorties de site</b>	Etudier les sorties de CIS (présence de feux tricolores, STOP, panneaux d'avertissement pour les autres usagers de la route, flash...)	<b>2</b>	2027
<b>Modernisation des véhicules</b>	Intégrer dans les nouveaux véhicules le frein de stationnement automatique	<b>3</b>	2028
	Etudier la mise en place de caméra de recul/alarme de marche arrière	<b>2</b>	2027
<b>Amélioration des équipements</b>	Rappeler le port de la ceinture de sécurité et apposer des autocollants dans les véhicules	<b>1</b>	1 <sup>ère</sup> trimestre 2026
	Mettre des trousse de premiers secours dans les véhicules avec un suivi régulier (hors véhicules SUAP)	<b>1</b>	2 <sup>ème</sup> trimestre 2026
	Mettre de la signalisation VP dans les véhicules de la Direction et VL	<b>1</b>	2 <sup>ème</sup> trimestre 2026
	Envisager de mettre des sifflets à ultrasons pour repousser les animaux sauvages sur les véhicules	<b>2</b>	2027

## CHAPITRE 8 : SUIVI ET PUBLICATION

### 8.1 le suivi

Le suivi de ce plan de prévention des risques routiers repose sur le suivi des actions de prévention définies. Un bilan sera communiqué annuellement à la FSSSCT ceci dans le but de favoriser l'adhésion et l'ancrage d'une démarche durable au sein du SDIS 46. Sera également communiqué un suivi argumenté de la sinistralité routière.

### 8.2 la durée

Ce plan est rédigé pour une période de 3 ans afin de permettre un temps suffisant de déploiement des actions de prévention.

Si des éléments majeurs remettant en cause les hypothèses de travail suite par exemple à la survenu d'un accident significatif, une actualisation de ce plan sera effectuée.

### 8.3 la publication

La publication de ce plan, au sein du SDIS 46 vise à garantir une diffusion homogène et simple à l'ensemble des agents. Le document est mis à disposition sous BIP afin que chacun puisse en prendre connaissance à tout moment ou sur simple demande auprès de la personne en charge de la mission hygiène et sécurité.

Une communication spécifique sera réalisée lors de sa mise en ligne et lors de toute mise à jour importante. Cette démarche assure que l'ensemble des agents soit informé des mesures de prévention, des consignes de conduite et des comportements attendus pour garantir la sécurité lors de tout déplacement.