



Plan de prévention du Risque Routier 2021-2025

Mot du Directeur :

**En l'espace de 10 ans, au niveau national, le nombre des sapeurs-pompiers décédés en service a diminué de 40% :
154 morts sont à déplorer entre 1999 et 2008 contre 88 entre 2009 et 2018.**

**Même si le nombre des morts dus aux accidents de la route a diminué dans les mêmes proportions, cette circonstance
reste la première cause de décès chez les sapeurs-pompiers en France.**

**Au SDMIS, nous avons été particulièrement affectés en 2019 : décès d'un adjudant, sapeur-pompier professionnel à la
caserne de Genas/Chassieu, lors de son trajet de retour travail-domicile, le 26 février 2019.**

**Le SDMIS a élaboré dès 2006 un Plan de Prévention des Risques Routiers (PPRR) prenant en compte tous les types de
risques routiers auxquels ses agents peuvent être confrontés (SPP/SPV/PATS), remis à jour en CHS de décembre 2011.**

**Depuis 2011, on parle désormais non plus de sinistralité automobile mais d'accidentologie automobile, de manière à
enlever des statistiques les sinistres tels que les vols, les bris de glace, qui biaisaient les chiffres.**

**Par ailleurs, la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC) a souhaité donner un nouvel
élan à la politique de prévention en diffusant le 22 novembre 2018 un plan santé, sécurité et qualité de vie en service
(SSQVS) pour la période 2019-2023, garant de la cohérence de la politique de prévention dans les Services d'Incendie et
de Secours. Parmi les actions du plan SSQVS, des actions concernent la thématique « renforcer la prévention du
risque routier ».**

**L'accidentologie au SDMIS, conforme à l'évolution des données, tant nationales, que départementales, conduisent à
ajuster le Plan de Prévention du Risque Routier et le champ des actions à mettre en place pour réduire encore la part de
l'accidentologie due aux accidents de la route, avec ou sans lésions corporelles.**

METHODE DE CONSTRUCTION

Méthodologie

Le PPRR a été élaboré à partir des différentes données : GMA (sinistres automobiles), GMS (accidents du travail), actions mises en place.

Un groupe de travail réunissant différentes spécialités présentes dans le groupe de prévention du risque routier s'est réuni à plusieurs reprises sur 2019 et 2020 pour caractériser le risque routier et en faire l'analyse afin de définir des objectifs chiffrés et d'établir un plan d'actions en cohérence avec le risque.

La mise en œuvre de actions devra être régulièrement évaluée afin d'en mesurer l'efficacité et d'adapter le plan d'actions.

Le PPRR suit le principe d'une démarche d'amélioration continue.

Groupe de travail

Lieutenant-colonel BOURINET Patrick (DGT)
Lieutenant-colonel BELLERET Jérôme (DMM)
Commandant BEAUPOIL Philippe (DMM)
Capitaine Hervé LICHTFOUSE (DNSP)

Lieutenant TONDINI Stéphane (DGT)
Adjudant-chef CHENAL Franck (DGT)
Adjudant-chef DUPIR Didier (DPOS)

Adjudant MERLATON Benoît (DRH)
Sergent-chef PACAUD Jérôme (DGT)
TIXIER Pascal (DAF)
Céline SIMON (DNSP)

Sources

Bibliothèque de la DGSCGC « Prévention du risque routier – bibliothèque des pratiques des SIS » (Edition 2020)

PPRR 2011

Accidentologie routière SDMIS (analyse accidents travail – enquête chsct) / actions en découlant

Données sur la sinistralité des véhicules

Suivi de la mise en place des actions

Points réguliers en groupe de prévention du risque routier 1 fois par an

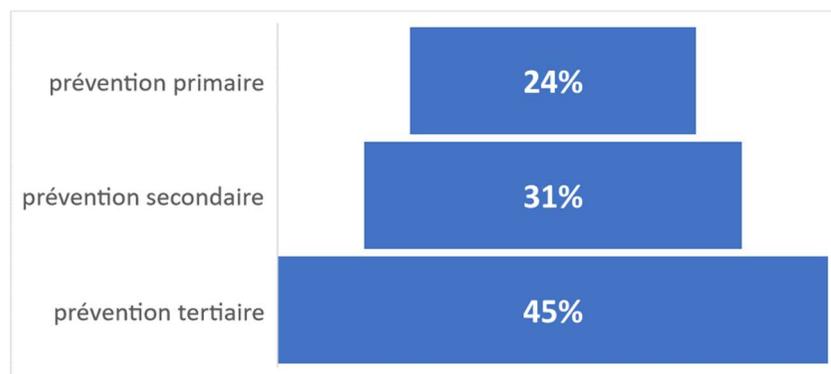
Avec l'aide des assistants de prévention

Panorama synthétique des actions de prévention réalisées au SDMIS

Les actions mises en place au SDMIS sont mises en regard de la bibliothèque des bonnes pratiques publiées par la DGSCGC et réparties selon les 3 thèmes définis dans cette bibliothèque.

L'action préventive du SDMIS est particulièrement axée sur le comportement des usagers (conducteurs et passagers) à faire évoluer : près d'une action sur 2.

thème	axe / avancement	nb actions dans bibliothèque	nb actions hors bibliothèque	total actions	répartition actions
faire évoluer les comportements pour améliorer la sécurité				50	47,2%
	axe 1 / intégrer le risque routier dans le management	14	8	22	20,8%
	axe 2 / sensibiliser les personnels aux risques routiers	10	3	13	12,3%
	axe 3 / former les personnels aux risques routiers	12	3	15	14,2%
favoriser une organisation apprenante qui prévient le risque routier				31	29,2%
	axe 1 / organiser les déplacements	9	1	10	9,4%
	axe 2 / assurer le pilotage de la politique de la prévention du risque routier	14	0	14	13,2%
	axe 3 / adapter les modalités opérationnelle de secours sur la voie publique	5	2	7	6,6%
déployer des solutions techniques axées sur la sécurité				25	23,6%
	axe 1 / proposer des usages plus sûrs	4	7	11	10,4%
	axe 2 / fiabiliser la gestion et l'entretien du parc de véhicules	2	0	2	1,9%
	axe 3 / sécuriser les déplacements	6	6	12	11,3%
TOTAL		76	30	106	

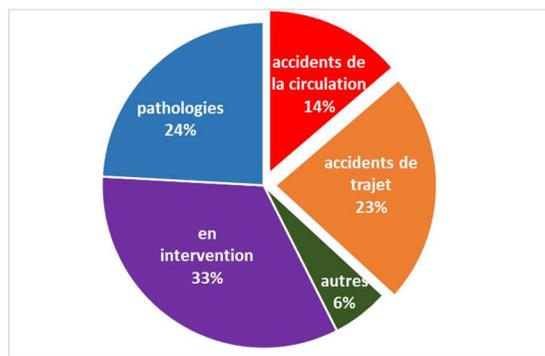


Répartition des actions au SDMIS

Chaque thème est subdivisé en 3 axes dont les actions sont réparties selon s'il s'agit de prévention primaire, secondaire ou tertiaire.

Données nationales et départementales

L'accidentologie mortelle dans les SDIS entre 2009 et 2018



Répartition des accidents mortels chez les sapeurs-pompiers en service sur la période 2009-2018

(Source : DGSCG – rapport 1/01/2019)

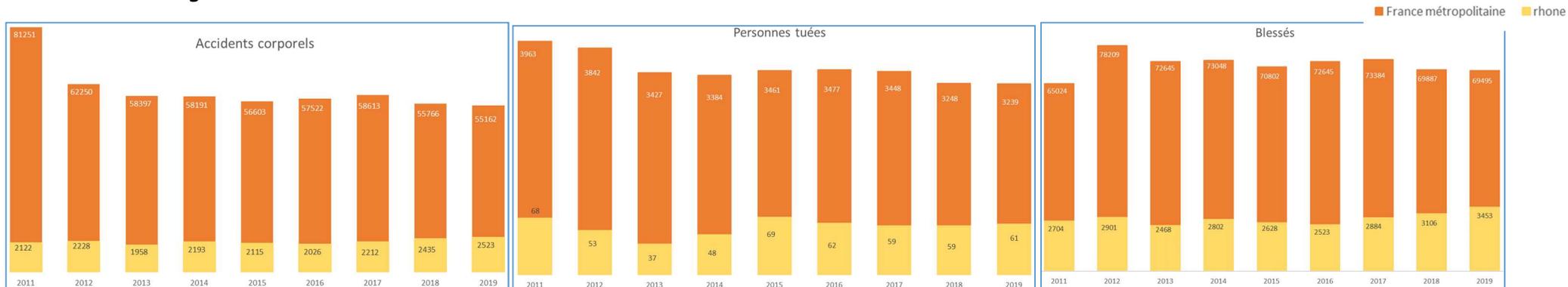
Avec 37% des décès, les accidents routiers restent la première cause de mortalité sur la période 2009-2018. Cette proportion n'évolue pas par rapport à la période précédente (1999-2008).

A noter qu'en termes de nombre d'accidents, les accidents mortels ont été divisés par pratiquement 2, y compris les accidents routiers par rapport à la décennie précédente.

Accident de la circulation : accident survenu à l'occasion d'une mission, d'une intervention urgente, etc.

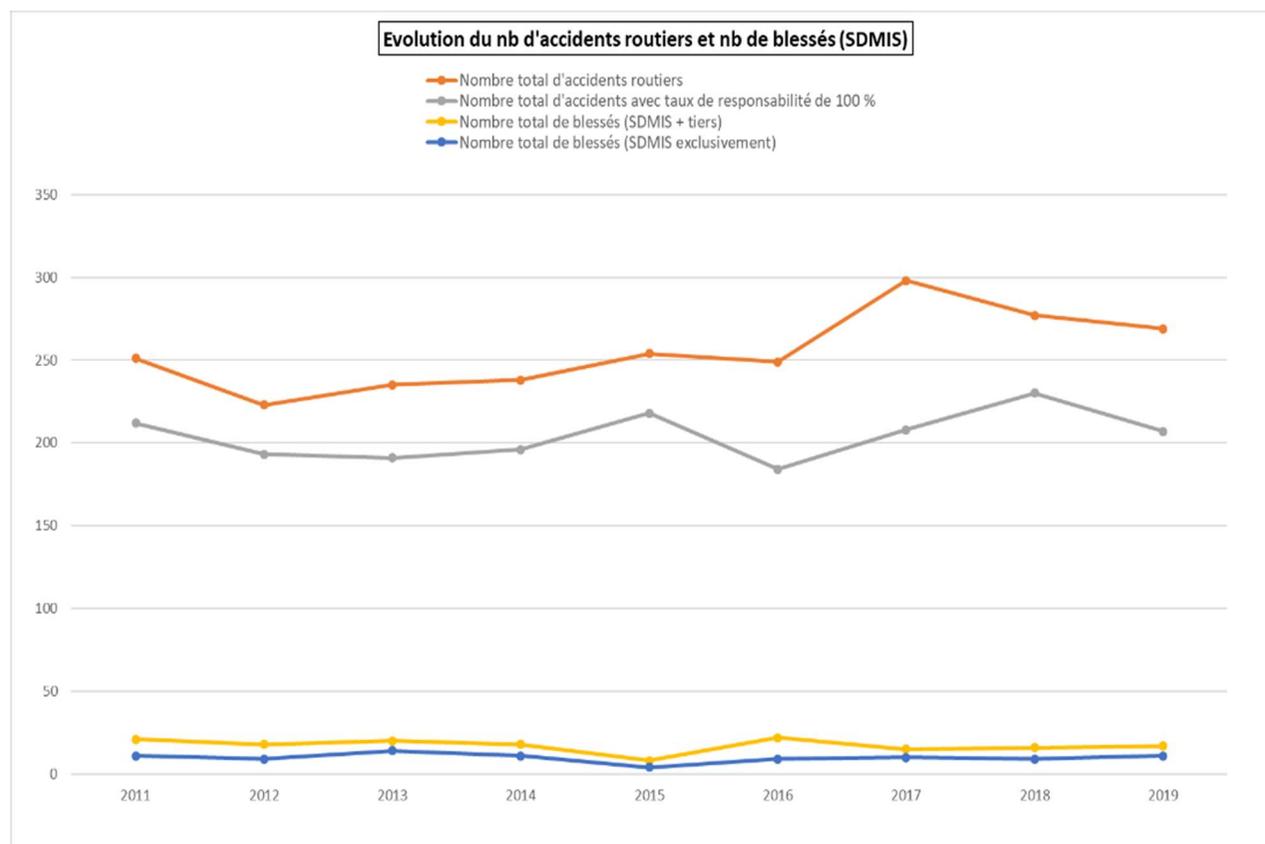
Accident de trajet : accident survenu à l'occasion d'un trajet entre le domicile et le lieu de travail.

L'accidentologie routière en France et dans le Rhône



⇒ Depuis 10 ans, une stabilisation du nombre des accidents corporels est constatée. (Les données 2019 pour le Rhône ne sont pas encore disponibles).

Cette stabilité des données de l'accidentologie (hors accidents de trajet) est aussi perceptible au sein du SDMIS avec 11 SP blessés en service et impliqués dans un accident de la route, en 2019.



Les coûts de l'accidentologie routière (hors accident de trajet) au SDMIS depuis 2011

	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020 *	TOTAL
Nombre total de sinistres auto	300	269	256	257	271	268	323	300	288	159	2691
Nombre total d'accidents routiers	251	223	235	238	254	249	298	277	269	151	2445
Nombre total d'accidents avec taux de responsabilité de 100 %	212	193	191	196	218	184	208	230	207	119	1958
Nombre total de blessés (SDMIS + tiers)	21	18	20	18	8	22	15	16	17	4	159
Nombre total de blessés (SDMIS exclusivement)	11	9	14	11	4	9	10	9	11	0	88
Montant des dommages aux véhicules du SDMIS	279 174,54 €	322 562,40 €	291 814,92 €	269 994,78 €	484 041,55 €	405 358,92 €	514 595,54 €	422 275,37 €	290 703,75 €	29 059,63 €	3 309 581,40 €
Montant des dommages déclarés à l'assureur	174 222,64 €	238 013,21 €	152 869,55 €	214 535,18 €	202 220,11 €	281 859,89 €	236 211,28 €	218 924,56 €	216 428,74 €	22 789,35 €	1 958 074,51 €
Montant des indemnités d'assurances perçues	69 922,21 €	34 572,49 €	70 650,96 €	118 512,46 €	50 518,89 €	141 926,91 €	196 107,63 €	41 106,80 €	43 753,62 €	5 775,21 €	772 847,18 €

* arrêté au 15/09/2020

COÛT DE L'ASSURANCE FLOTTE AUTOMOBILE DU SDMIS - PÉRIODE 2011 - 2019								
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
294 765,74 €	293 817,42 €	348 159,77 €	360 869,60 €	360 696,03 €	368 805,46 €	363 611,19 €	335 336,01 €	358 509,81 €
COÛT DES PRÉJUDICES SUITE À SINISTRES AUTOMOBILE - PÉRIODE 2011 - 2019								
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
279 174,54 €	320 605,21 €	291 814,92 €	269 994,78 €	484 041,55 €	405 358,92 €	521 707,76 €	317 565,48 €	290 703,75 €
INDEMNISATIONS PERÇUES DE L'ASSUREUR - PÉRIODE 2011 - 2019								
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
69 922,21 €	34 572,49 €	70 650,96 €	118 512,46 €	50 518,89 €	141 926,91 €	197 071,60 €	41 106,80 €	43 753,62 €
COÛT DU RISQUE ROUTIER AU SDMIS - PÉRIODE 2011 - 2019								
2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019
504 018,07 €	579 850,14 €	569 323,73 €	512 351,92 €	794 218,69 €	632 237,47 €	688 247,35 €	611 794,69 €	605 459,94 €

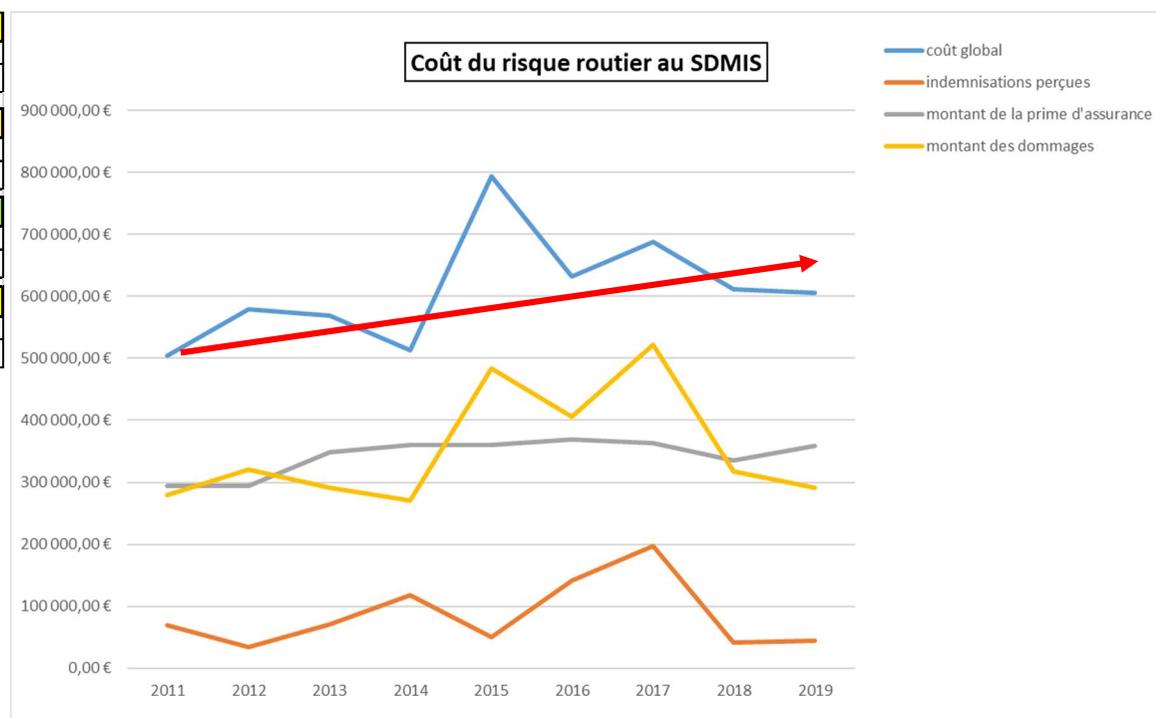
Le coût moyen annuel de l'accidentologie routière est de 611000€ minimum sur la dernière décennie.

Le coût annuel est en constante augmentation depuis 10 ans.

Il est à noter que, malgré le nombre de sinistres plutôt stable, le coût est en constante augmentation ; ce qui s'explique par le fait que les véhicules et leurs équipements coûtent de plus en plus chers.

L'évolution technique des véhicules pour la prévention de la

mortalité routière favorise la déformation des véhicules et donc un état économiquement irréparable en cas de choc.

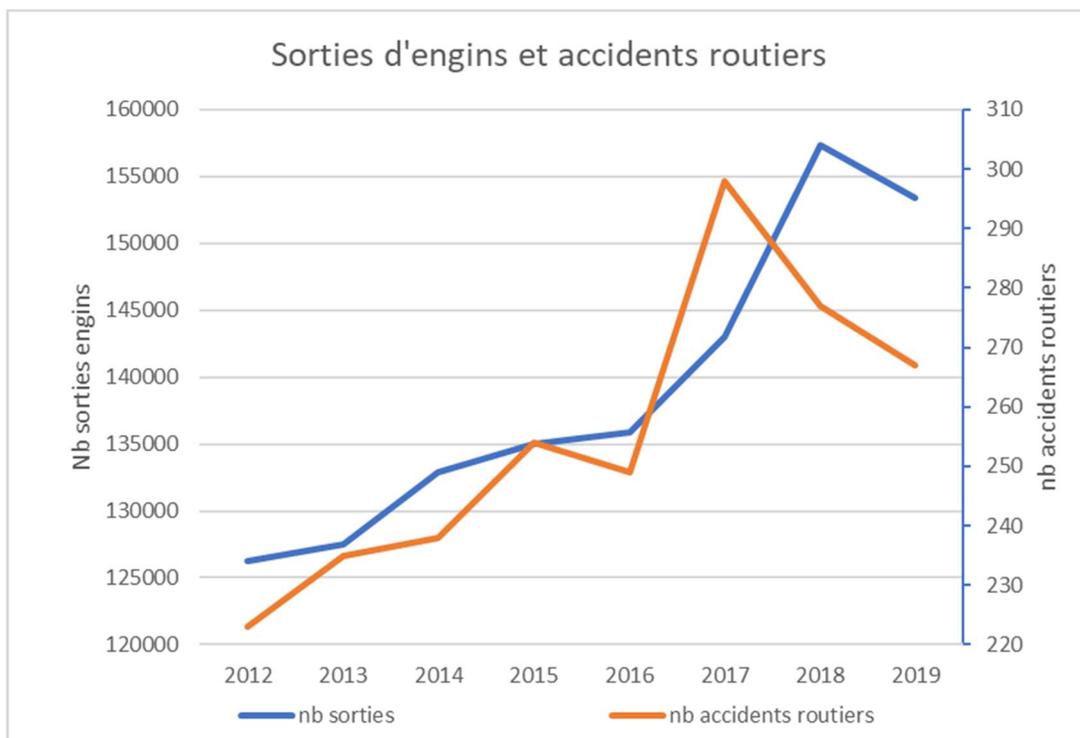
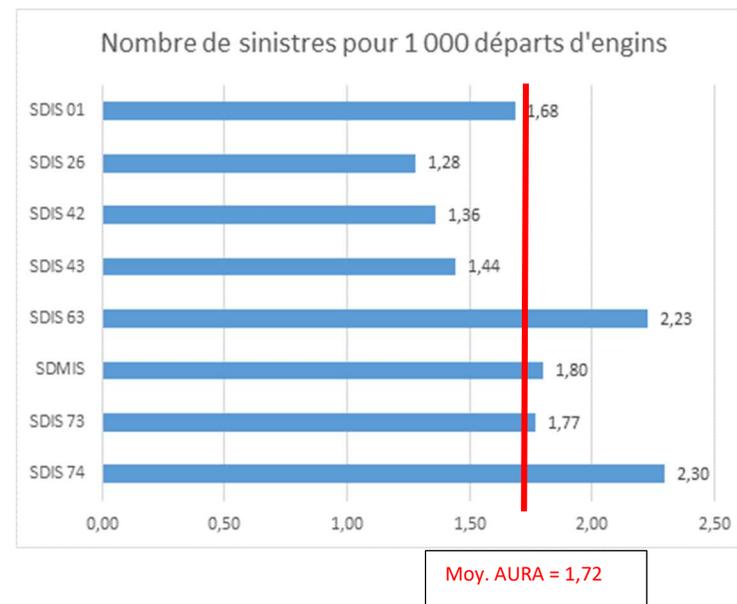


La flotte du SDMIS compte au 15/09/2020,

- 734 VL (67%)
- 354 PL (33%)
- 91 remorques

Si on met en regard l'accidentologie et les sorties de véhicules, le SDMIS compte, en moyenne, 1 accident routier pour 574 sorties de véhicule (hors accident de trajet avec arrêt). Ce qui, au regard du réseau AURA, place le SDMIS dans la fourchette haute de la sinistralité.

SDIS	SDMIS	74	26	43
nb accients routiers	267	137	71	29
nb sorties engins	153428	59647	56990	23571
rapport accidents/sorties	575	435	803	813

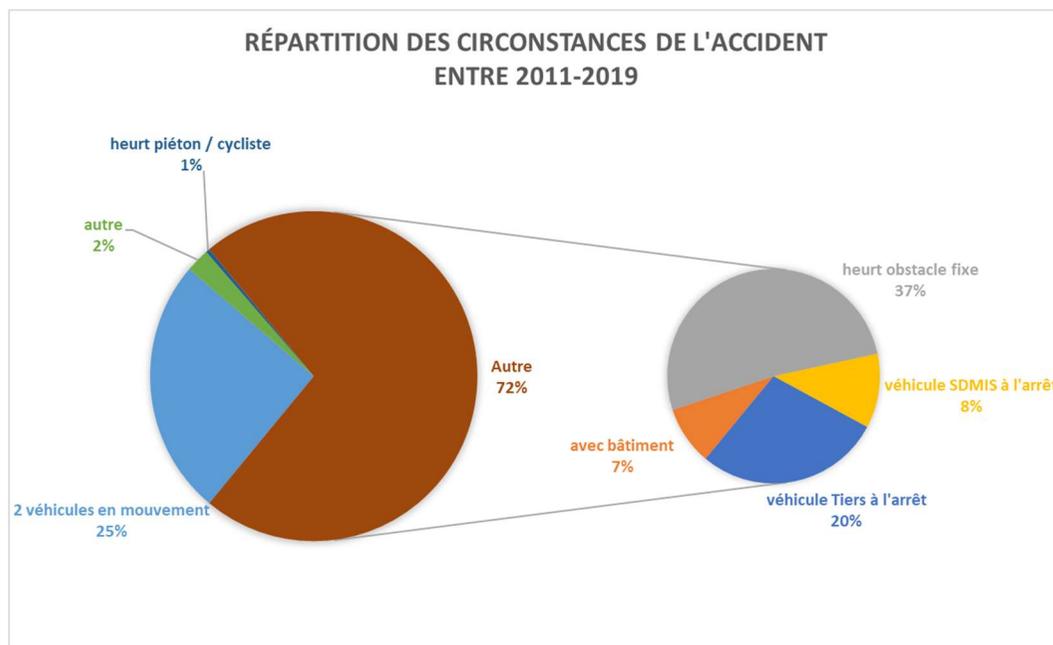


Par ailleurs, le nombre des accidents au SDMIS doit être mis en regard des interventions réalisées.

En effet, celles-ci ont augmenté de 21,5%. Les accidents routiers ont augmenté de 20% entre 2012 et 2019 passant de 223 à 267.

Il semblerait qu'une nette amélioration se profile depuis 2018 avec une forte baisse du nombre des accidents malgré un nombre de sortie croissant.

Analyse de l'accidentologie routière (hors accidents de trajet) au SDMIS (2011-2019)



Ces données doivent être relativisées.

En effet, **près de 3 accidents sur 4 relèvent d'un heurt d'obstacle fixe** : bâtiment, véhicule en stationnement, obstacle fixe sur la voirie.

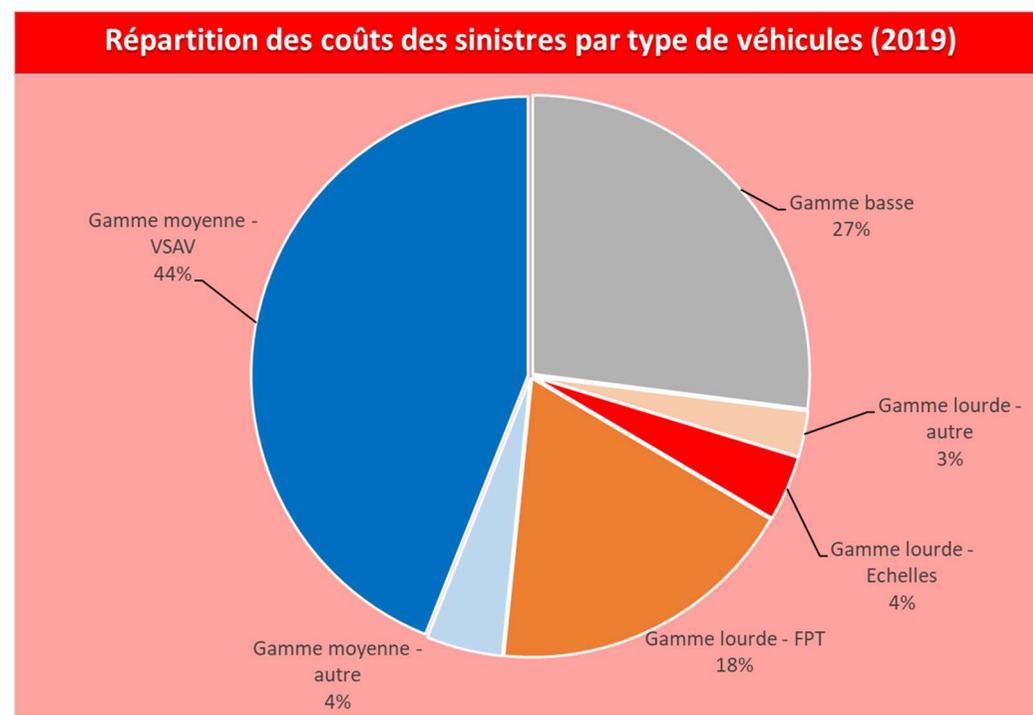
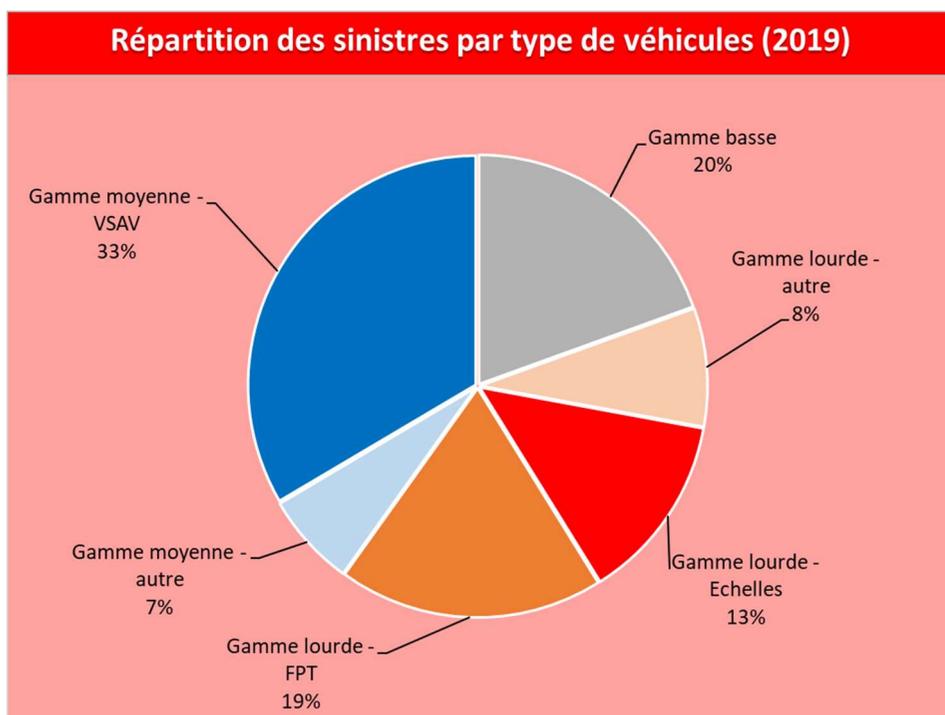
Seul 1 accident sur 4 concerne un accident de la circulation où 2 véhicules en mouvement se percutent.

A noter, sur près de 10 ans, en moyenne, 1 cycliste ou 1 piéton a été percuté chaque année par un véhicule du SDMIS.

Répartition des sinistres (accidents de la circulation) selon le statut du conducteur entre 2011 et 2019.

statut conducteur	nb sinistres	répartition sinistres	coût sinistres	répartition des coûts
SPP	1378	70%	2 009 512,45	71%
PATS	73	4%	92 510,16	3%
SPV	507	26%	712 644,16	25%
Total général	1958	100%	2 814 666,77	100%

Véhicules impliqués dans les sinistres en 2019



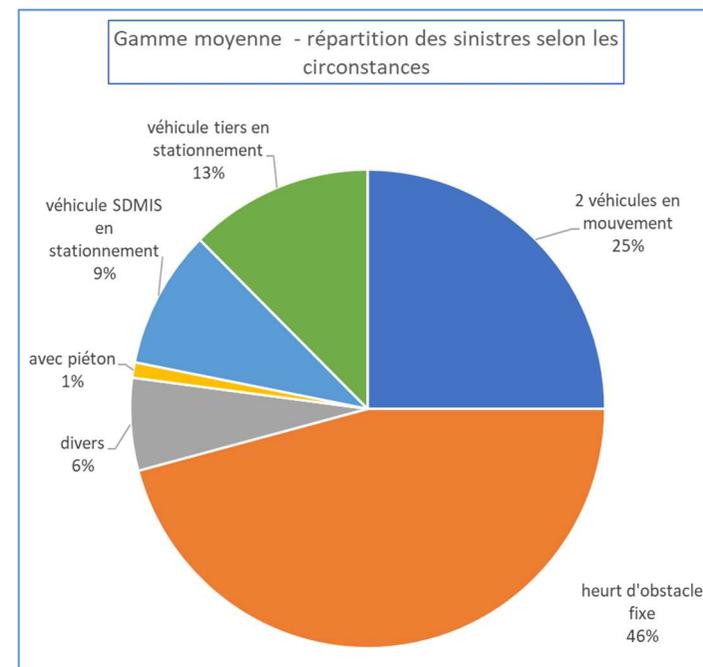
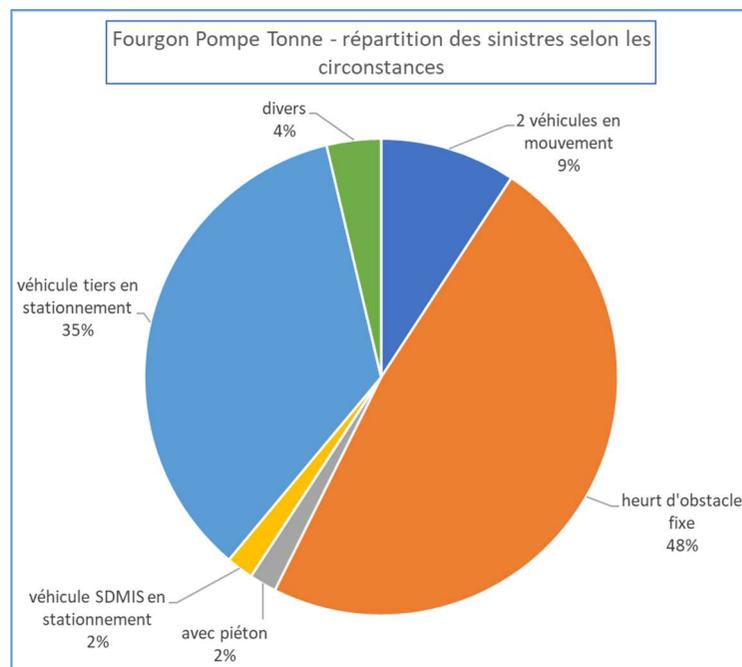
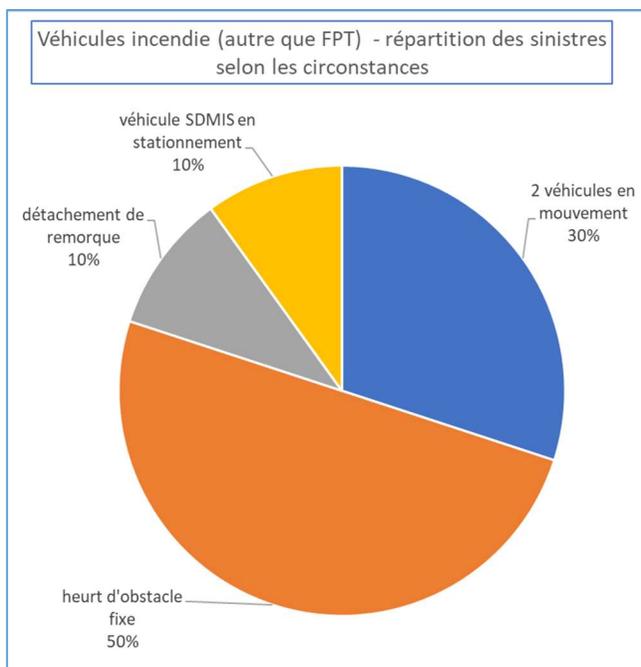
Les VSAV comptent pour 18% dans la flotte de véhicules mais 65% des sorties d'engins et sont concernés par 1 accident routier sur 3. C'est aussi la catégorie de véhicules représentant la plus grosse part des coûts des dommages (44%) du fait de leur équipement important.

Les échelles représentent près de 4% de la flotte de véhicules (4% des sorties d'engins). Si elles sont surreprésentées dans les sinistres (13%), les dégâts sont limités (4%).

Malgré un coût de réparation « faible », une échelle impactée par un accident nécessite une immobilisation importante pour effectuer tous les contrôles qui s'imposent. Indirectement, ces sinistres impactent des casernes périphériques car elles sont délestées de leur échelle d'un modèle récente pour remplacer une échelle sinistrée au sein d'une caserne majeure.

Les engins incendies (FPT) représentent 15,5% de la flotte de véhicules (8,6% des sorties d'engins) et sont impliqués dans 19% des accidents routiers. Ils représentent également 19% du montant des dommages.

Répartition des circonstances des sinistres par type de véhicules



Répartition des sinistres selon le type de trajet en 2019

Type de trajet	Nb sinistres	Répartition des sinistres	Cumul du coût des sinistres	Répartition des coûts
Autre, mission fonctionnelle	47	16,5%	37 404,39 €	17,11%
Casernement vers Lieu intervention	96	33,7%	121 891,22 €	55,74%
Hôpital vers casernement	9	3,2%	580,88 €	0,27%
Lieu intervention / casernement	29	10,2%	6 839,34 €	3,13%
Lieu intervention vers hôpital	19	6,7%	25 719,59 €	11,76%
Néant	6	2,1%	2 780,56 €	1,27%
Sur lieu intervention	44	15,4%	17 925,65 €	8,20%
Trajet formation	12	4,2%	2 082,89 €	0,95%
Trajet manœuvre	23	8,1%	3 435,56 €	1,57%
Total général	285	100,0%	218 660,08 €	100,00%

En 2019, 1/3 des accidents ont lieu sur le trajet entre la caserne et le lieu d'intervention. Ces accidents cumulent plus de la moitié des coûts.

Responsabilité du SDMIS dans les accidents routiers (hors heurt d'obstacles fixes) en 2019

Dans près d'1 accident routier sur 2, le SDMIS est responsable à 100%

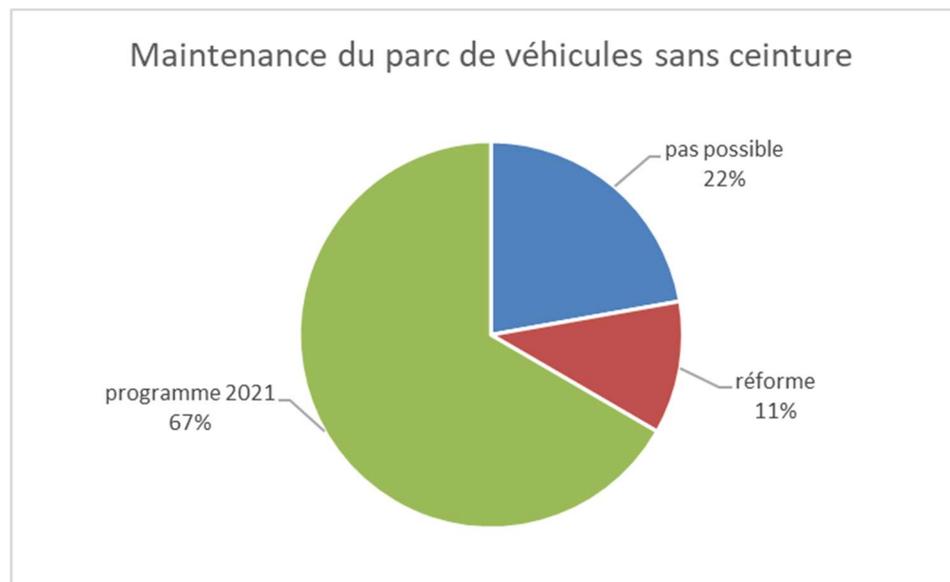
taux de responsabilité	Nb sinistres	Répartition sinistres	Coût sinistres	Répartition coûts sinistres	Indemnités reçues de l'assureur
50% responsable	12	13,2%	10122,12	6,8%	4897,11
100% responsable	38	41,8%	78821,75	53,1%	0
attente	8	8,8%	738,18	0,5%	0
non responsable	33	36,3%	58820,61	39,6%	29762,26
Total général	91	100,0%	148502,66	100,0%	34659,37

Répartition des accidents de la route (hors heurt d'éléments fixes) – 2019 – données SDMIS

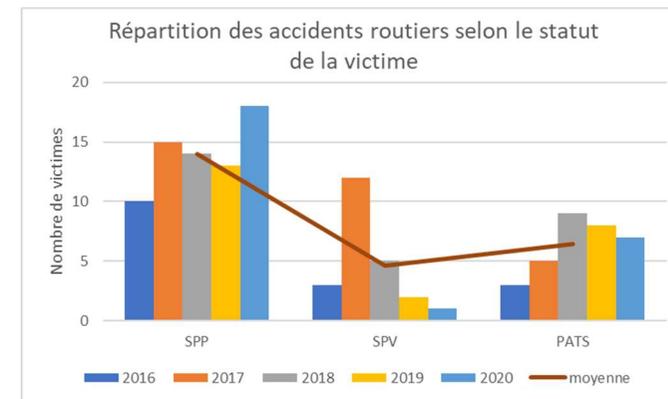
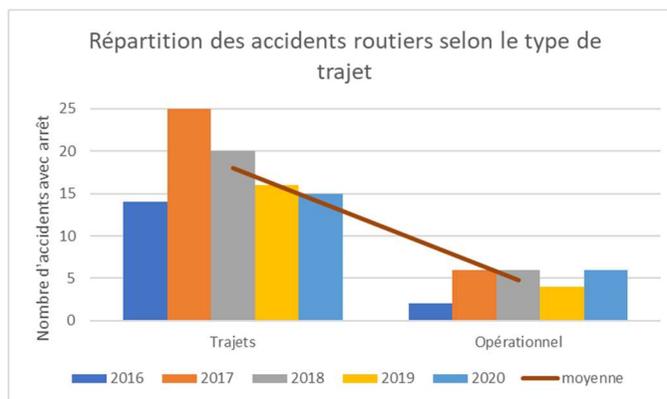
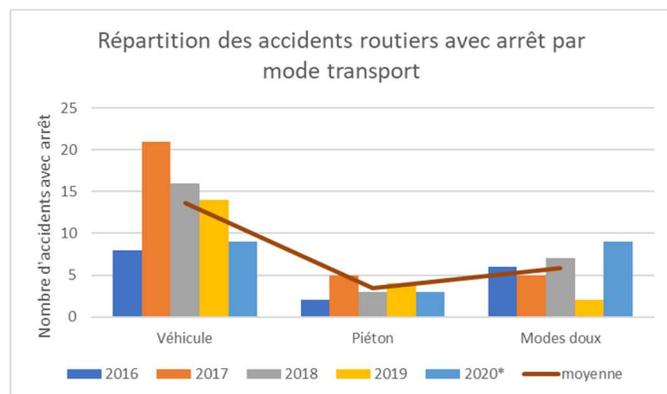
État de la maintenance du parc de véhicules

Le GLOG tient à jour la liste des véhicules composant le parc du SDMIS.

Parmi eux, 27 sont ciblés car ne disposant pas de ceinture de sécurité. Ces véhicules sont âgés en moyenne de 23 ans.



Accidents de travail routier



Les accidents « modes doux » représentent 1 accident sur 4.

18 accidents de trajet (8 accidents sur 10) en moyenne sont à déplorer chaque année.

En moyenne, chaque année, 25 agents sont victimes d'un accident relatif au risque routier.

Les actions retenues lors du groupe de prévention du risque routier sont, depuis 2016, au nombre de 72.

Les actions relèvent 7 fois sur 10 d'un rappel de consignes ou un rappel au code de la route : adapter sa vitesse, anticipation, prudence.

PPRR : Objectifs 2025

- ⇒ Diminuer-la sinistralité due aux heurts d'éléments fixes : **passer de 1,8 sinistres pour 1000 départs à 1**
- ⇒ Réduire l'accidentologie routière et sa gravité (baisse du nombre de jours d'arrêts : -25%) : abaisser la moyenne annuelle sur 5 années glissantes à **506,7 jours**
[moyenne annuelle 2016-2020 = 675,6 jours]
- ⇒ Définition d'un plan chiffré par caserne par chaque chef de caserne (garde postée) ou chaque groupement et demande des actions nécessaires
- ⇒ Communication : s'engager sur une communication ciblée sur des moments particuliers
- ⇒ Intégrer le RR dans le management visuel mis en place dans les casernes

Axes d'amélioration : 4 axes – 16 actions

Chaque action est déclinée en fiche action, annexée au PPRR.

4 axes de prévention pour réduire l'accidentologie et la sinistralité routières.

Axe 1- Organisation et sécurisation des déplacements

- 1-1. Limiter les déplacements individuels en privilégiant le télétravail, les réunions en distanciel
- 1.2. Favoriser l'utilisation des transports en commun
- 1.3. Poursuivre le suivi des éléments de sécurité et de signalisation et améliorer la visibilité des véhicules d'intervention (notamment la signalétique latérale, éclairages de zone, etc)
- 1.4. Encadrer la conduite et ses modalités de mise en œuvre
- 1.5. Inciter au respect du port de la ceinture et au réglage des éléments de sécurité (rétroviseurs, siège, etc.)

Axe 2- Sécurisation, contrôle et maintenance des véhicules

- 2.1. Poursuivre le contrôle régulier des véhicules
- 2.2. Poursuivre le suivi de l'âge du parc roulant et notamment des véhicules sans ceintures de sécurité
- 2.3. Vérifier dans les véhicules, que tous les matériels sont arrimés

Axe 3- Formation et management de la compétence, sensibilisation et information

- 3.1. Sensibiliser aux risques liés aux déplacements, en instaurant notamment des réunions bilan annuel sur la base des chiffres de la sinistralité de la caserne et en s'appuyant sur les assistants de prévention et des formateurs conduite
- 3.2. Renforcer la formation des conducteurs sur le risque routier et renforcer le binôme conducteur / chef d'agrès en sensibilisant les chefs d'agrès et en se dotant d'outils d'analyse de la conduite avec scénario simulé (simulateur) et en réel (enregistreurs)
- 3.3. Renforcer l'organisation de séances d'entraînement à la conduite des engins et en particulier ceux dont les fréquences de sorties sont faibles
- 3.4. Création de supports synthétiques méthodologiques (fiches mémo – vidéos) d'information
- 3.5. Encourager les comportements responsables et sécuritaires sur la route : « permis à points » - défis / challenges - médaille de la sécurité routière
- 3.6. Mettre en place un accompagnement des conducteurs et notamment des conducteurs impliqués dans plusieurs accidents

Axe 4- Retour d'expérience et évaluation

- 4.1. Maintenir la tenue des entretiens hiérarchiques pour les agents ayant eu un sinistre

- 4.2. Faire un suivi statistique des accidents pour faire une analyse plus fine et dégager des axes de progrès