



**HAL**  
open science

## La prévention des accidents de la route chez les sapeurs-pompiers

Anne Kletzlen, Gautier Anaïs, Laurent Carnis, Tommaso Giuriati, Océane Pérona,  
David Swan

### ► To cite this version:

Anne Kletzlen, Gautier Anaïs, Laurent Carnis, Tommaso Giuriati, Océane Pérona, et al.. La prévention des accidents de la route chez les sapeurs-pompiers. 2025. <hal-05215046>

**HAL Id: hal-05215046**

**<https://hal.science/hal-05215046v1>**

Preprint submitted on 19 Aug 2025

**HAL** is a multi-disciplinary open access archive for the deposit and dissemination of scientific research documents, whether they are published or not. The documents may come from teaching and research institutions in France or abroad, or from public or private research centers.

L'archive ouverte pluridisciplinaire **HAL**, est destinée au dépôt et à la diffusion de documents scientifiques de niveau recherche, publiés ou non, émanant des établissements d'enseignement et de recherche français ou étrangers, des laboratoires publics ou privés.



Distributed under a Creative Commons CC BY 4.0 - Attribution - International License

## **La prévention des accidents de la route chez les sapeurs-pompiers**

Anne Kletzlen, chercheuse associée, MESOPOLHIS/AMU/CNRS/SciencePo Aix, anne.kletzlen@gmail.com

Anaïs Gautier, chef de la division de la recherche scientifique, ENSOSP, Anaïs.GAUTIER@ensosp.fr

Laurent Carnis, Directeur de recherche, LMA, Univ Gustave Eiffel, IFSTTAR, F-13300 Salon de Provence, France, laurent.carnis@univ-eiffel.fr

Tommaso Giuriati, chercheur associé, MESOPOLHIS/AMU/CNRS/SciencePo Aix, tommasogiuriati@gmail.com

Océane Pérona, Maitresse de conférences, AMU, oceane.perona@univ-amu.fr

David Swan, Chercheur post-doctorant, LMA, Univ Gustave Eiffel, IFSTTAR, F-13300 Salon de Provence, France, david.swan@univ-eiffel.fr

### Résumé :

La recherche présentée tend à documenter empiriquement la notion d'accident de la route chez les sapeurs-pompiers et les conditions d'intervention de ces professionnels de l'urgence. L'approche sociologique, axée sur les quelques travaux existants en la matière et un corpus d'entretiens menés auprès d'un panel de sapeurs-pompiers dans trois départements, montre l'existence d'une interaction entre le secours routier et la prévention en amont des risques routiers. Cette interaction, réalisée au moyen de divers outils dont le retour d'expérience, permet d'assurer la sécurité routière. Il apparaît aussi une exposition différentielle des pompiers au risque routier dans la mesure où ce sont les pompiers volontaires, plus difficiles à sensibiliser sur la question que les sapeurs-pompiers professionnels, qui paient le plus lourd tribut aux accidents de la route.

Mots clés : Risque routier-Secours routier-Accidents de la route- Prévention-Sapeurs-pompiers

### Abstract:

This exploratory research aims to empirically document the notion of traffic collision among firefighters. Indeed, it varies depending on their background and the circumstances under which these emergency professionals operate. Based on few existing researches and a set of interviews with a panel of firefighters in three counties, the sociological approach puts the stress on interaction between road rescue and upstream road hazards prevention. This specific interaction, built on various tools such as feedback, contributes to road safety. The research also reveals that, when it comes to road hazards, firefighters share no same exposure. As a matter of fact, speaking of traffic collision, volunteer firefighters bear the burden, for they are less aware than their professional counterparts.

Road hazards - Road rescue - Traffic collision - Prevention – Firefighters

Pas de recours à l'IA ; Caractères espaces compris : 52142



## Introduction

On évoque rarement dans le débat public le rôle des pompiers dans les questions de sécurité routière. Pourtant, ils sont au cœur du secours routier depuis les années 1950, période durant laquelle les accidents de la route sont devenus un problème public (Kletzlen, 2000).

Les SDIS (services départementaux d'incendie et de secours) gèrent les interventions des pompiers lors des accidents de la route. Ces établissements publics ont été créés en 1984 dans le cadre de la décentralisation (par exemple Renaudie, 2017), qui a conféré aux conseils départementaux la gestion de la sécurité routière au niveau local. Les SDIS sont répartis en 3 catégories selon la densité de la population (A lorsqu'il y a plus de 900 000 habitants, B lorsque la population comprend entre 400 000 et 900 000 habitants, C quand il y a moins de 400 000 habitants).

Les SDIS emploient les sapeurs-pompiers (SP) civils<sup>1</sup>. Ces derniers sont tantôt professionnels (SPP au nombre de 41 800, ce qui représente 17% des effectifs) et, à ce titre ont le statut de fonctionnaires territoriaux (catégorie C), tantôt volontaires (SPV). Les SPV, relevant de corps communaux, départementaux et interdépartementaux, sont les plus nombreux (ils sont 197 800, soit 78% des effectifs)<sup>2</sup>. Ils sont rémunérés par les SDIS sous la forme de vacations. Les SPV sont formés de la même façon que les agents salariés et assurent leurs missions lors des périodes de gardes et/ou d'astreintes. C'est un modèle unique en Europe, sa continuité est depuis longtemps débattue (Padioleau, 2001 ; 2002).

Les pompiers exercent leurs missions au sein de centres de secours classés par arrêté préfectoral en fonction du schéma départemental d'analyse et de couverture des risques et du règlement opérationnel. Ainsi y a-t-il d'abord les centres de secours principaux (CSP au nombre de 323 ; ils se situent majoritairement dans les grandes agglomérations), ensuite les centres d'interventions et de secours (CIS qui sont 2 583 et sont des centres de secours intermédiaires). Il y a enfin deux types de centres de première intervention : les CPI intégrés au département sont au nombre de 2 172 et 1 015 CPI non intégrés sont toujours communaux. Les CPI sont généralement armés par des sapeurs-pompiers volontaires alors que l'on retrouve des sapeurs-pompiers professionnels et des volontaires dans les deux types de centres. Les CPI disposent de peu de moyens (un ou deux engins)<sup>3</sup>.

Leur intervention en matière d'accidents de la route s'inscrit en premier lieu dans une logique ascendante liée à la création des politiques de santé publique dans les années 1950 (Marrot, 2000). Elle s'insère en second lieu dans une logique descendante liée à la mise en œuvre d'une politique de sécurité routière née dans les années 1970 (Spennleher, Kletzlen, 2021). Du fait notamment de ce décalage de temporalité, la gestion des accidents de la route par les SDIS

---

<sup>1</sup> Sauf les pompiers de Paris et Marseille qui, pour des raisons historiques, sont des militaires. On ne parlera que des pompiers civils, lesquels sont plus nombreux et donc plus représentatifs que leurs homologues militaires.

<sup>2</sup> Les SPV font l'objet d'une profusion de travaux sociologiques effectués « de l'intérieur » par des chercheurs qui sont aussi pompiers, cf. par exemple Pudal, 2010 ; Chevrier, Dartiguenave, 2011.

<sup>3</sup> *Sapeurs-pompiers, Chiffres clés*, <https://www.pompiers.fr>.

paraît relever davantage d'un référentiel de santé publique que de sécurité publique. On retrouve là toute l'ambivalence des missions des pompiers qui relèvent de l'assistance et de la sécurité publique (Pudal, 2022). Pour ces raisons, les sapeurs-pompiers se sont d'abord occupés du secours routier avant de s'intéresser à la prévention du risque routiers

Depuis les années 2000, les pompiers situent l'accident de la route dans une triple temporalité (avant, pendant et après), conformément au modèle de la matrice proposée par l'épidémiologiste Haddon (1980). Il s'agit d'une approche multifactorielle reposant sur l'intervention de facteurs humains, de facteurs liés au véhicule et de facteurs environnementaux dans les phases antérieure, concomitante et postérieure à l'accident.

Se pose toutefois la question de la définition des accidents de la route pour les pompiers et celle de leurs conditions d'intervention. Afin de documenter empiriquement ces deux points, une recherche financée par la DSR (direction de la sécurité routière) du ministère de l'Intérieur a été menée<sup>4</sup>. Cette contribution repose sur une analyse de la littérature scientifique et opérationnelle mobilisée par les sapeurs-pompiers, mais également sur des entretiens menés auprès de pompiers volontaires et professionnels dans le cadre de déplacements sur le terrain.

On va d'abord exposer la question des accidents de la route chez les pompiers (I), on abordera ensuite les stratégies de prévention mises en place par les SDIS (II).

## I: La question des accidents de la route chez les pompiers

La notion d'accident de la route n'est pas évidente. Elle est certainement amenée à évoluer du fait de la mise en circulation des nouveaux engins de déplacement personnels motorisés. Par ailleurs, le terme « accidents de la route » est contesté par les associations de défense des victimes de la route : celles-ci préfèrent l'emploi du terme de « collision » car elles considèrent que l'accident de la route n'est pas une fatalité mais la résultante de comportements volontaires (vitesse, alcool, stupéfiants)<sup>5</sup>. Mais, comme le souligne notamment l'Onisr (Observatoire national interministériel de la sécurité routière, on écarte de la sorte les accidents sans tiers. L'Onisr préfère retenir la définition suivante de l'accident de la route, à savoir qu'il implique au moins une victime, un véhicule, et survient sur la voie publique, et pour lesquels il ne s'agit pas du résultat d'une quelconque fatalité.

Comme elle diffère selon les institutions, il convient de s'interroger sur la notion d'accident de la route. On va donc présenter l'état de la question (1), l'accidentalité chez les pompiers (2), et le protocole de recherche (3).

---

<sup>4</sup> Projet ESPOIR (analysE des Secours POmpiers en sécurIté Routière, ENSOSP./Univ. Gustave Eiffel/AMu) soutenu par la DSR du ministère de l'Intérieur. Nous remercions l'ENSOSP de nous avoir ouvert le terrain et sa bibliothèque, mais également pour son accueil dans ses locaux pendant plusieurs mois.

<sup>5</sup> Cf. la revue de la Ligue contre la violence routière, *Pondération*, décembre 2024, n°133.

## 1.L'état de la question

Il est difficile de quantifier les accidents de la route tant les décomptes varient selon les institutions. Ainsi, l'Onisr rattaché à la DSR indique que le nombre d'accidents a régressé de près 1 200 entre 2015 et 2019 tandis que la Direction de la Sécurité Civile recense près de 16 500 accidents de plus en 2019 par rapport à 2015. Il apparaît aussi qu'en 2019, les sapeurs-pompiers sont intervenus dans le cadre de plus de 290 000 accidents de la route. De son côté, pour la même année, l'ONISR établit à environ 73 000 le nombre de victimes blessées et tuées lors d'un accident de la circulation (ONISR, 2020). De plus, les données recensées dans les bulletins d'analyse d'accidents corporels de la circulation (BAAC) dressés par les forces de l'ordre sous-estiment le nombre de blessés faute de retours de la part des hôpitaux.

Les BAAC catégorisent les blessés en fonction de la durée d'hospitalisation ce qui ne permet pas de tenir compte de tous les cas de victimes blessées puisque la nature des blessures et les séquelles subies ne sont pas prises en considération. C'est pourquoi, pour répondre aux exigences des statistiques européennes, l'approche internationale par un score de blessures (MAIS : c'est une échelle de classement de la gravité des blessures de 1 (légères) à 6 (mortelles) (Carnis, Mignot, 2025) a été prônée.

L'Université Gustave Eiffel a mis au point une nouvelle méthode de recensement des blessés en comparant le registres des victimes admises dans les hôpitaux du Rhône avec les bulletins BAAC. Cette méthode, en permettant une estimation au niveau national, a permis d'aider à redresser le nombre de blessés recensés par les BAAC et d'affiner les connaissances sur les dommages subis par les victimes (en termes d'âge, de genre, de la nature des lésions etc.).

La différence constatée pour le nombre des accidents de la route selon leur provenance alors que les deux services dépendent du ministère de l'Intérieur pose la question de la définition des accidents. La sécurité routière utilise le terme d'accident de la circulation pour qualifier un événement pour lequel il y a une victime (il s'agit donc d'un accident corporel), un véhicule circulant sur la voie publique. La qualification d'accident corporel nécessite donc la réunion de plusieurs éléments : la présence d'au moins une victime, la production de l'accident sur une voie ouverte à la circulation, l'implication d'au moins un véhicule, qu'il soit terrestre, à moteur ou non. Parmi les victimes, on distingue celles qui sont indemnes, tuées ou blessées. Parmi les blessés, on différencie les blessés légers et les victimes hospitalisées. Il faut que l'accident ait une origine involontaire -de la sorte, un homicide volontaire sur la route ou une course poursuite n'est pas considéré(e) comme un accident de la circulation (ONISR, 2014).

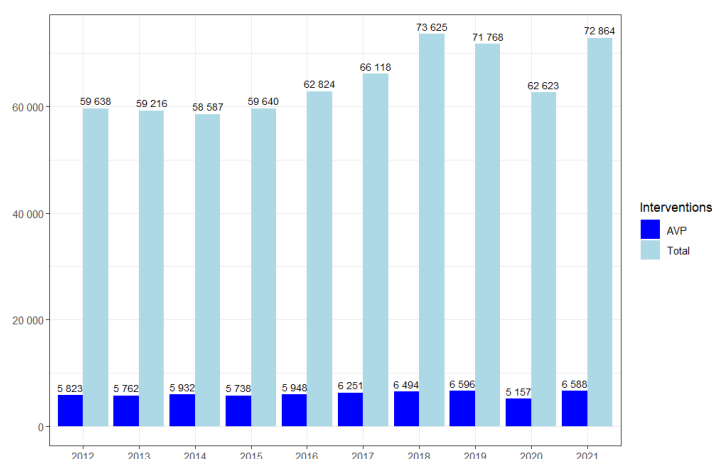
De son côté, le SDIS de Haute-Saône (2014) distingue quatre types de victimes selon leur état : indemne, blessé léger (pronostic vital non remis en cause à court et moyen terme), blessé grave (pronostic vital engagé ou nombreux traumatismes), décédé. Toutefois, depuis les attentats du Bataclan, « toutes les personnes qui sont sur les lieux sont considérées comme des victimes. Même si elles n'ont pas de blessure physique, on considère qu'elles ont quand même subi un traumatisme. (...). Du coup, blessés, c'est à partir du moment où les gens ont des blessures

*physiques visibles ou des douleurs* » (Grégory, formateur, 42 ans, CSP, SDIS B<sup>6</sup>). Cette définition de la victime, en intégrant les témoins traumatisés par l'événement vécu, représente une inflexion majeure, dans la mesure où le traumatisme ne se limite plus à la dimension physiologique.

Pour les pompiers, tout accident sur la voie publique entre dans le système d'alerte et de gestion des SIS dès lors qu'il entraîne l'intervention des secours routiers. Peu importe qu'il s'agisse d'un vélo, d'une voiture ou d'un piéton. Peu importe l'implication de tiers. Peu importe qu'il y ait eu collision ou non. Peu importe enfin le caractère volontaire ou non de l'accident (exemple d'un suicide ou d'une course-poursuite sur la voie publique). C'est le secours routier qui caractérise l'accident de la route, il relève du secours à personne dont il constitue une extension. Il apparaît dans une rubrique à part entière dans les statistiques nationales en raison de la spécificité des accidents routiers qui peuvent nécessiter des techniques de désincarcération.

Le secours routier, qui représente en moyenne moins de 10 % de l'activité opérationnelle d'un SDIS sur une année, est en diminution sur les dix dernières années en raison de la baisse du nombre d'accidents de la route (cf. graphique ci-dessous). Cette diminution va de pair avec celle de la gravité des collisions du fait notamment des performances des constructeurs (mise en place des airbags etc.) et des baisses des vitesses pratiquées. En effet, l'impact du choc est d'autant moins élevé que la vitesse s'en trouve réduite.

Graphique 1. Activité de secours routier



Source : ministère de l'Intérieur, 2023.

L'activité de secours routier varie suivant les territoires car elle dépend de la densité de la population et bien sûr, de l'importance des déplacements. Elle intervient surtout sur les axes routiers secondaires. L'accidentologie sur ces axes s'explique par le fait que les véhicules sont davantage utilisés en raison de l'éloignement du domicile des bassins d'emploi et des services

<sup>6</sup> Entretien, 27 septembre 2023.

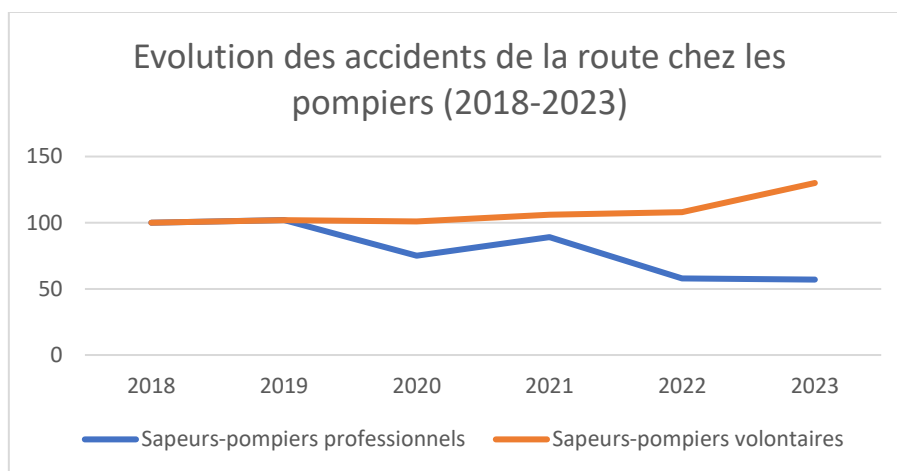
publics. Les activités de secours routier sont ensuite concentrées dans et autour des grandes agglomérations.

## 2. L'accidentalité routière des pompiers

Une part importante des accidents du travail sont des accidents de la route. Ce constat dressé à propos des travailleurs en général<sup>7</sup> semble moins concerner les sapeurs-pompiers que d'autres professions. En effet, en 2023 du moins, les accidents de la route représentent 5,5% des accidents en service des sapeurs-pompiers professionnels et 10,7% pour les sapeurs-pompiers volontaires (Relyens, 2024). Mais ils occasionnent plus de décès et de blessés graves -et donc d'arrêts de travail- que les autres accidents survenant dans la sphère professionnelle.

L'exposition au risque routier diffère selon le statut de ces professionnels de l'urgence. Entre 2018 et 2023, les accidents de la route chez les sapeurs-pompiers volontaires sont plus nombreux que chez leurs homologues professionnels. A partir de 2022, ils ont augmenté chez les premiers alors qu'ils se sont stabilisés à la baisse chez les seconds (cf. graphique 2).

Graphique 2 : Les accidents routiers chez les sapeurs-pompiers



Source : Relyens, 2024.

Le plus grand nombre d'accidents ont lieu principalement en intervention quel que soit le statut des pompiers. En revanche, les accidents sur le trajet concernent davantage les sapeurs-pompiers volontaires que leurs homologues professionnels, Les accidents sur appels au bip sont la deuxième cause d'accident chez les pompiers volontaires alors qu'ils forment la troisième cause chez les pompiers professionnels (cf. tableau 1).

<sup>7</sup> En France, en 2021, 38 % des personnes décédées dans un accident de la route l'ont été lors d'un accident sur un trajet lié au travail (ONISR, 2022).

Tableau 1. Les différentes catégories d'accidents chez les sapeurs-pompiers

Catégorie d'accident	Sapeurs-pompiers professionnels			Sapeurs-pompiers volontaires		
	Appels au bip	Trajets domicile	En intervention	Appels au bip	Trajets domicile	En intervention
2018	22	43	1148	159	96	1567
2023	41	43	1019	171	56	1558

Source : Relyens, 2024.

Divers facteurs d'accidents sont en cause. Certains sont communs à de nombreux groupes d'automobilistes : l'exposition au risque, la prise de risque, la non-perception des dangers, l'acceptation du risque, les traits de personnalité (Renouard, 2000 ; Péretti-Wattel, 2003).

D'autres facteurs sont spécifiques aux activités des pompiers. Il y a tout d'abord la nature des engins des sapeurs-pompiers : la taille, le poids et la manœuvrabilité des engins expliquent les accidents survenant lors de la mise à quai des véhicules et lors des formations (Vidal-Gomel et al., 2014). Ensuite, interviennent la mauvaise connaissance du secteur, l'absence ou l'insuffisance d'habitude en intervention (selon Brice 47 ans, chargé de prévention des risques professionnels, CSP, SDIS B<sup>8</sup>). Pour ces motifs, les pompiers font régulièrement des exercices de désincarcération en situation réelle. L'objectif est de ne pas perdre leur savoir-faire et leur dextérité car toute entrave à la désincarcération éventuelle des victimes entraîne un retard dans leur prise en charge. Le SDIS de la Vienne est précurseur en la matière.

Les accidents de la route représentent presque la moitié des causes des décès des sapeurs-pompiers liés à leurs activités professionnelles. À cet égard, le référent sécurité routière d'un SDIS de catégorie B considère que le risque routier lié à la conduite est la première cause de mortalité chez les pompiers aujourd'hui. Les sapeurs-pompiers volontaires sont davantage confrontés aux accidents de la route mortels que les professionnels. « (...) *Le pompier volontaire meurt essentiellement sur la route, notamment sur appel au bip. On a beaucoup d'accidents mortels sur l'appel au bip, donc du domicile à la caserne avec le véhicule personnel* » (Brice, Conseiller en prévention des risques professionnels, 47 ans, CSP, SDIS B<sup>9</sup>).

En revanche, les accidents de trajet au départ d'une caserne pour se rendre à une intervention entraînent autant de décès chez les sapeurs-pompiers professionnels que chez les pompiers volontaires. Sur ce point-là aussi, l'urgence justifie la surreprésentation de ce type d'accidents.

L'urgence de la mission pose également des questions de qualification de la nature d'un accident. Ainsi, dans un SDIS de catégorie B, une partie des accidents de la circulation sont considérés comme des accidents de trajet puisque c'est le bip qui déclenche le départ (Brice, Conseiller en prévention des risques professionnels, 47 ans, CSP, SDIS B<sup>10</sup>). La qualification de la nature des accidents a des conséquences sur leur prise en charge par les assurances et l'employeur ; elle n'est pas la même s'il s'agit d'un accident du travail ou non. La question

<sup>8</sup> Entretien, 27 septembre 2023.

<sup>9</sup> Entretien, 27 septembre 2023.

<sup>10</sup> Entretien, 27 septembre 2023.

revêt une acuité certaine : le système français, selon les instances européennes, n'assure pas aux SPV tous les droits attachés aux travailleurs<sup>11</sup>.

Bien qu'il n'y ait pas de littérature autre que juridique sur le sujet semble-t-il, les conséquences des accidents sur leurs auteurs ont été pointées par le SDIS d'un département rural du sud-ouest. Elles se sont matérialisées par ordre d'importance par de nombreuses lettres de sensibilisation, des rappels de consignes, des sanctions disciplinaires, des contrôles des connaissances. Elles peuvent aussi entraîner la condamnation de leurs auteurs et la mise en cause de la responsabilité du SDIS.

La surreprésentation des 18-25 ans chez les SPV est soulignée : 30% des accidents de la route interviennent avant l'âge de 21 ans (PPRR SDIS 24). Sur ce point, il n'y a aucune spécificité chez les professionnels de l'urgence.

Reste à savoir quelle est la proportion de pompiers accidentés provenant de ZUS puisque les jeunes de ces territoires paient le plus lourd tribut aux accidents de la route (CEREMA, 2018). Toutefois, depuis quelques années, il semble qu'il y ait en France comme au Canada par exemple un recul de la mortalité routière chez les jeunes (Assailly, 2016). Il serait lié aux campagnes de sensibilisation et aux dispositifs de prévention mis en place à la sortie des boîtes de nuit notamment.

Il apparaît également que, dans ce département du sud-ouest, les mêmes conducteurs sont impliqués à plusieurs reprises dans des accidents. Beaucoup d'accidents matériels ont lieu lors de formations. Plusieurs pompiers avec lesquels nous nous sommes entretenus reconnaissent avoir été auteurs d'accidents matériels notamment lors des opérations de mise à quai des véhicules.

### 3 . Protocole de recherche

À la fois techniciens du secours routier et usagers de la route, les pompiers sont confrontés aux enjeux de sécurité routière. D'autant que leurs missions dans ce domaine ne se limitent pas au secours routier puisqu'ils effectuent aussi des missions de prévention. C'est pourquoi il convient d'analyser les conditions et les modalités d'intervention de ces acteurs clés de la sécurité routière. La qualité des secours portés aux victimes, leur rapidité notamment, sont des facteurs importants et incontournables d'une action efficace en sécurité routière. Ces facteurs participent à une réponse systémique de la sécurité routière (pilier du post-accident dans le cadre de l'approche de l'OMS).

Dans cette perspective, nous avons constitué trois équipes provenant de disciplines et d'institutions différentes. La première équipe, porteuse du projet est composée de deux chercheurs économistes et a mené des travaux statistiques sur les activités de secours routier des SDIS. La deuxième est composée de chercheurs spécialisés en gestion de crise, ce qui a

---

<sup>11</sup> En février 2024, le Conseil de l'Europe (comité européen des droits sociaux) a estimé que la situation juridique des SPV français viole la charte sociale européenne. Selon lui, les SPV doivent être traités comme des « travailleurs », ils sont victimes d'un traitement discriminatoire en matière de rémunération et de temps de travail.

permis de faciliter l'accès aux terrains de recherche. Elle travaille sur les retours d'expérience dans le secours routier et l'histoire de celui-ci. La troisième équipe comprend trois chercheurs sociologues et a construit et diffusé en octobre 2023 un questionnaire auprès de deux promotions d'officiers de l'ENSOSP (Ecole nationale supérieure des officiers sapeurs-pompier). Elle a aussi mené entre septembre et décembre 2023 40 entretiens auprès d'un panel de pompiers de statut différent (professionnel, volontaire, professionnel et volontaire), de sexe (35 hommes et 5 femmes) et d'âge différents (de 21 à 57 ans – les femmes ont de 22 à 45 ans). Ces entretiens ont été réalisés dans plusieurs centres de secours des 3 catégories de SDIS existantes. 11 entretiens se sont déroulés dans 2 CIS d'un SDIS A. 12 entretiens ont été menés dans deux CSP d'un SDIS B. 17 entretiens ont été effectués dans 2 CS (centres de secours), 1 CIS et 1 CSP d'un SDIS C. Chaque entretien a duré entre 1h et 1h30/2h. Nous avons aussi passé une matinée au sein du (centre de traitement des appels) du SDIS A.

Les entretiens ont été éprouvés en mars 2023 auprès de 3 officiers dont deux formateurs et un élève en formation à l'ENSOSP. Ils ont approfondi les problématiques abordées dans le questionnaire, à savoir les trajectoires professionnelles, le secours routier, la place des pompiers dans l'action publique de sécurité routière.

Les données récoltées sur les trajectoires professionnelles permettent de conforter les analyses sociologiques réalisées dans un cadre étranger à notre problématique (par exemple par Pudal, 2022). Ainsi, le métier de pompier s'inscrit dans une histoire familiale -on est souvent pompier de père en fils-, il concerne des personnes de milieux modestes. Il n'y a pas de pompiers provenant des catégories sociales supérieures sans doute parce que le métier, du fait de l'imaginaire qu'il suscite, permet d'acquérir une certaine reconnaissance sociale. Toutefois, l'évolution actuelle de la profession est source de déception chez les nouvelles recrues qui disent ne pas avoir choisi ce métier pour secourir des habitants dans les cités (Pudal, 2022 ; Padioleau, 2001).

Les pompiers professionnels ont été pompiers volontaires, certains jeunes sapeurs-pompier. Dans les territoires ruraux, certains pompiers sont à la fois professionnels et volontaires, ce qui leur permet d'arrondir les fins de mois. La cohabitation dans une même caserne de deux statuts est perçue de manière ambivalente soit comme une situation concurrentielle (seul le statut de professionnel assure la légitimité), soit comme un apport de compétences (le savoir-faire professionnel des volontaires (plomberie, électricité etc.) permet le fonctionnement de la caserne sur le plan pratique). En revanche, sur le terrain, pompiers volontaires et professionnels -ces derniers peuvent être placés sous les ordres des premiers- font corps.

Les hommes sont surreprésentés. Les entretiens que nous avons menés montrent que les femmes sont diversement accueillies dans ce monde essentiellement masculin. Leur légitimité n'est pas contestée. Mais leur place est perçue de deux manières différentes. Tantôt les femmes sont considérées comme devant remplir les mêmes missions que les hommes sans exception. Tantôt, elles sont perçues comme étant les bienvenues auprès des victimes en raison de leurs qualités empathiques. Sur ce point, on retrouve le poids des représentations sociales du rôle des femmes dans la société : on attend d'elles qu'elles soient de bonnes épouses, de bonnes mères, donc qu'elles fassent œuvre de protection et de soins.

Les données portant sur les questions de sécurité routière chez les pompiers présentent un caractère inédit. En effet, il y a très peu de littérature sociologique sur le sujet. On peut citer les travaux de Vidal-Gomel et al. (2011 ; 2014) sur les stratégies de formation à la conduite des véhicules d'urgence pour limiter le nombre d'accidents impliquant des pompiers. Ces travaux montrent aussi que l'activité de conduite en secours routier est une entreprise collective, multidimensionnelle orchestrée par le chef d'agrès. Ce dernier remplit un rôle primordial : il commande son engin, voire les opérations de secours.

Quelques mémoires professionnels réalisés ou non à l'ENSOSP ont appréhendé les risques qu'encourent les pompiers lors des secours routiers (Dantony, 2018), la place des pompiers dans les politiques de sécurité routière (Alleguede et al., 2015). Plus récemment, dans le cadre de notre recherche, un mémoire sur le secours routier a été réalisé à l'ENSOSP (Carillo, et al., 2024). Il reste que les connaissances restent circonscrites sur le sujet.

## II. La prévention des accidents de la route

Depuis les années 2000, les SDIS prennent en charge les différentes phases des accidents de la route (avant, pendant et après les sinistres). Certes, le secours routier est, depuis les années 1950, période au cours de laquelle les accidents de la route se sont multipliés, une mission des sapeurs-pompiers, acquise après d'âpres luttes avec le ministère de la Santé publique. Mais ce n'est que depuis le suraccident de Loriol-sur-Drôme en 2002 qui a causé la mort de cinq pompiers et trois blessés graves en intervention que la prévention des risques routiers a acquis une importance fondamentale. Son institutionnalisation a eu lieu au cours du processus d'inscription de la sécurité routière à l'agenda public en 2003. Dans ce contexte, les SDIS ont élaboré des actions de prévention du risque routier et des actions de prévention du surrisque d'accident qu'il convient d'analyser.

### 1. Les actions de prévention du risque routier

La prévention des risques routiers se situe en amont des interventions des pompiers afin d'éviter la production des accidents de la route. Si elle s'inscrit dans une perspective de sécurité routière, elle s'insère également dans celle de garantir la santé des personnels des SDIS. Il s'agit de prévenir les accidents du travail et les coûts qui leur sont liés notamment en ce qui concerne le montant des primes d'assurance.

Des actions sont menées en amont des interventions en secours routier (A). Mais la sensibilisation aux risques routiers rencontre des difficultés (B).

## A. Les stratégies mises en place

Certains SDIS tel celui de la Drôme, sensibilisés à la problématique des accidents de la route du fait du suraccident de Loriol, ont institué des référents en sécurité routière au sein de leurs Comités d'hygiène et de sécurité du travail, ce qui montre bien l'inscription de la prévention du risque routier dans la problématique des accidents du travail.

Depuis 2001, sont obligatoires l'établissement d'un document d'évaluation des risques intégrant le risque routier et la définition d'actions à mettre en œuvre en la matière. Le livret sur la prévention du risque routier co-édité par la mutuelle des sapeurs-pompiers en 2019 énonce les procédures à suivre pour élaborer une politique de prévention, évaluer la gestion du risque routier et définir des plans d'action. Les enquêtes détaillées sur les accidents et leurs suites ainsi que les statistiques sont mobilisées à cette fin. D'où l'importance des retours d'expérience. Ainsi la phase post-accident est-elle prise en considération à des fins de prévention.

Dans cette perspective, les SDIS ont mis en place des Plans de prévention des risques routiers ; celui de la Drôme a été précurseur en la matière. Les stratégies proposées reposent sur une analyse de l'accidentalité locale. Celles du SDIS du Gers par exemple sont articulées autour des véhicules qu'il convient d'entretenir et renouveler, de l'environnement qui peut nécessiter de modifier des voies et, bien sûr des conducteurs via des messages de sensibilisation et surtout par la formation.

Quant aux formations des personnels sur le risque routier, elles revêtent diverses formes. Ainsi le SDIS de la Corrèze a initié des formations à la conduite sécurisée : création de situations de conduite en urgence (freinage, obstacles à éviter), jeux de rôle en jouant les victimes. Ces formations présentent un caractère facultatif et se greffent sur celles qui sont obligatoires dans tous les SDIS pour conduire tel ou tel type de véhicule : ambulance (code 0), le fourgon pompe-tonne destiné à envoyer de l'eau pour éteindre un incendie (FPT) (code 1), la grande échelle (code 6). Il y a quatre heures de formation à la conduite par an dans certains SDIS. Par ailleurs le permis poids lourd nécessaire pour conduire certains véhicules a une durée limitée à 5 ans, date à laquelle une visite médicale est obligatoire.

Dans tous les SDIS, les formations sur la conduite sont accompagnées d'un « *rappel sur les règles de sécurité, un rappel sur ce qu'on a le droit de faire ou pas le droit de faire, rappel de tout ce qui est en termes de sécurité, ceintures de sécurité, la conduite de manière générale* ». (Adrien, SPP en formation à l'ENSOSP<sup>12</sup>).

---

<sup>12</sup> Entretien, 2 mars 2023.

Vidal-Gomel et al. (2014) ont souligné les insuffisances de la formation et les dangers liés à la spécialisation de la conduite, envisagée comme un moyen de prévention de l'accidentalité des sapeurs-pompiers. En effet, l'individualisation de la conduite peut créer un risque d'affaiblissement du caractère collectif de l'intervention. Elle a également pour effet de transformer les sapeurs-pompiers conducteurs en professionnels du transport, lesquels obéissent aux règles du Code des transports.

Les chartes départementales de sécurité routière édictées par les SDIS rappellent les règles régissant tout déplacement : nécessaire adaptation de la vitesse à la situation, guidage obligatoire dans toutes circonstances et obligation de stationner les véhicules dans le sens des départs - prêts à partir - pour permettre d'éviter les accrochages, vérification systématique de l'état des véhicules. Elles rappellent aussi la nécessité de respecter le Code de la route.

En pratique, les chartes départementales peuvent mettre en place des règles plus restrictives que celles prévues par le Code de la route. La charte départementale de sécurité routière de la Drôme par exemple indique que les véhicules d'intervention peuvent dépasser de 20 km/h la vitesse autorisée et les poids lourds 10 km/h. Il faut également faire usage du gyrophare et demander la priorité aux intersections. La charte interdit aussi la consommation d'alcool et de stupéfiants. Elle exerce une fonction préventive selon Olivier, SPP et SPV, 33 ans, CSP, SDIS B<sup>13</sup>.

#### B. Les difficultés de sensibilisation au risque routier

La sensibilisation au risque routier rencontre les mêmes résistances que dans la population en général. Elle rencontre aussi des écueils liés à la spécificité de la conduite chez les pompiers.

La conduite d'un véhicule en situation d'urgence est comme toute conduite une affaire de situations et d'interactions avec l'environnement et, de manière générale, avec le système de circulation routière (Renouard, 2000). Mais si l'activité de conduite en secours routier revêt un caractère individuel, elle revêt aussi et surtout un caractère collectif. C'est pourquoi le SDIS du Gers distingue la conduite administrative classique (trajet domicile/lieu de travail, trajet professionnel/hors intervention) et conduite opérationnelle (appels bip/centres de secours, départs en intervention, intervention/acheminement de la victime, retours centre de secours).

La conduite d'un véhicule de secours est une activité multidimensionnelle orchestrée par le chef d'agrès, lequel on l'a dit commande son engin, voire les opérations de secours ; à ce titre, sa responsabilité peut être mise en cause en cas d'accident. C'est sans doute l'une des raisons pour lesquelles le chef d'agrès invite le conducteur à respecter le Code de la route, même en cas d'urgence. C'est lui qui décide de l'utilisation du deux tons <sup>14</sup>.

L'usage de cet avertisseur implique un changement de comportement chez les automobilistes, et la capacité du conducteur de l'engin à s'adapter à ce changement de situation. Le chef d'agrès doit donc être capable d'anticiper la conduite du chauffeur. Le changement de comportement des automobilistes est redouté par les pompiers. L'un d'eux confie : *« je pense que les gens*

---

<sup>13</sup> Entretien, 27 septembre 2023.

<sup>14</sup> Il s'agit d'un avertisseur sonore déclenché en cas d'urgence.

*paniquent, ils ne savent plus ce qu'il faut faire, ils ne savent pas où stationner. Et du coup, on ne connaît pas la réaction des gens* » (Alexandre, SPP, CSP, SDIS B<sup>15</sup>). Pourtant le Code de la route (art. R 414-9 et art. R 415-12) précise que les automobilistes sont tenus de faciliter et de céder le passage des véhicules d'urgence.

C'est spécifique aux professionnels du secours, l'urgence permet aux pompiers de s'affranchir sous certaines conditions des normes légales -relatives aux limitations de vitesse, port de la ceinture, utilisation de l'avertisseur, circulation sur autoroutes<sup>16</sup>. Ces conditions résident dans l'usage des avertisseurs spéciaux dans les cas justifiés par l'urgence de l'intervention et de l'absence de mise en danger des autres usagers de la route. Le SDIS du Gers subordonne les limitations de vitesse restrictives et les dérogations aux prescriptions du Code de la route au degré d'urgence de la situation autrement dit à l'état de la victime. C'est le chef d'agrès qui apprécie l'urgence et, si celle-ci est absolue, décide d'utiliser les dérogations légales.

Les pompiers doivent rester maîtres de leur vitesse et respecter une obligation de prudence. De plus, les conducteurs détenteurs du permis de conduire depuis moins de 3 ans demeurent soumis aux limitations de vitesse de droit commun<sup>17</sup>.

Les éventuels procès-verbaux résultant d'infractions routières perpétrées pour se rendre sur une intervention feront l'objet d'indulgences ; le rapport d'intervention assoit la demande d'indulgences émise par le SDIS. En revanche, les infractions commises lors d'un retour d'intervention resteront à la charge de leur auteur.

L'urgence entraîne une redéfinition des règles du Code de la route. Cette redéfinition n'est pas spécifique aux pompiers, elle est partagée par certains groupes d'automobilistes notamment ceux qui prennent des risques (par exemple Renouard, 2000). Cette prise de risque sur le plan professionnel est assumée : *« je prends des risques sur la route, professionnellement parlant, quand on conduit des ambulances, des fourgons, des échelles etc. parce qu'il y a un enjeu derrière. C'est là où il va y avoir peut-être une prise de risque différente (que dans la sphère privée) »* (Olivier, SPP et SPV, 33 ans, CSP, SDIS B<sup>18</sup>).

De plus, les jeunes pompiers, empreints du culte du corps et du héros, éprouvent un sentiment d'invincibilité qui contribue à l'adoption d'une conduite dangereuse en intervention selon Maxime, 36 ans de carrière, ex-SPV, ENSOSP<sup>19</sup>. Ce sentiment de toute-puissance est souligné par les pompiers les plus âgés des SDIS que nous avons rencontrés. Il est également au centre des conduites à risque des jeunes (par exemple Assailly, 2016). Sur ce point-là également, il n'y a aucune spécificité des sapeurs-pompiers par rapport à d'autres conducteurs. D'où des

---

<sup>15</sup> Entretien réalisé le 28 septembre 2023.

<sup>16</sup> Pour bénéficier des dérogations légales, les conducteurs des véhicules prioritaires doivent utiliser leurs avertisseurs spéciaux dans les cas justifiés par l'urgence de leur mission et ne pas mettre en danger les autres usagers de la route (art. R432-1 du Code de la route),

<sup>17</sup> Dans un souci de prévention du risque routier, le SDIS du Gers interdit aux détenteurs d'un permis probatoire de conduire des véhicules de service lors d'opérations s'inscrivant dans des situations d'urgence (SDIS Gers, 2020).

<sup>18</sup> Entretien, 27 septembre 2023

<sup>19</sup> Entretien, 10 mars 2023

actions de sensibilisation informelle à destination des jeunes pompiers réalisées par les pairs lors des interventions. Celles-ci sont l'occasion de leur rappeler les règles du Code de la route.

La sensibilisation aux risques routiers semble plus aisée auprès des SPP qu'auprès des SPV : « *c'est plus dur de sensibiliser les pompiers volontaires, déjà, nous on est presque 2500 pompiers volontaires, donc on fait des communications régulières, mais pour les former, c'est plus ambitieux et c'est plus difficile, ça prend plus de temps à les sensibiliser que des pros. Les pros, on a 400 pros ici, (...)* ». (Brice Conseiller chargé de prévention des risques professionnels, 47 ans, CSP, SDIS B<sup>20</sup>).

Il est aussi difficile d'intervenir sur certaines problématiques comme la consommation d'alcool par exemple. L'alcool, -seuls certains alcools peu forts peuvent être autorisés durant les temps de repos dans les casernes sauf si le règlement intérieur de l'institution en dispose autrement-, permet de gérer l'après-accident. Là comme ailleurs, il exerce une fonction utilitaire. Comme l'expose Olivier, SPP, 47 ans, CPI, SDIS C, « *on (ne) le cache pas, on boit un coup ensemble après l'intervention, on boit une petite bière, un petit apéro, on en discute et puis voilà on essaie de faire en sorte que ça passe* »<sup>21</sup>. De plus, on ne peut pas interdire à un SPV d'astreinte de consommer de l'alcool. C'est pourquoi certains SPV déclarent ne pas être disponibles quand on les appelle au bip. Certes, la pose d'éthylotests anti-démarrage permet de régler le problème mais elle peut retarder, en cas d'alcoolémie positive, les secours routiers et donc porter préjudice aux victimes.

La résistance des SPV aux messages de sensibilisation est certes liée à l'urgence de la mission. Comme l'un d'eux l'a confié « *c'est difficile de ne pas rouler vite quand on est appelé au bip* » (Sylvain, 42 ans, lieutenant, CSP, SDIS B<sup>22</sup>). Mais une résistance a été également observée sur d'autres points étrangers à la question des accidents de la route (Reniaud, 2021). C'est pourquoi les résistances semblent plutôt liées aux difficultés de management d'effectifs remplissant leurs missions de volontaires à temps partiel.

## 2. La prévention du surrisque d'accident

Un accident de la route présente plusieurs types de risque contre lesquels il importe que les pompiers se prémunissent. Cinq niveaux de sécurité sont recensés ; ils concernent des équipes de secours différentes. C'est dire que les équipes ne sont pas exposées aux mêmes risques selon leurs fonctions dans les opérations de secours, lesquelles sont déterminées par le chef de centre. (Dantony, 2018 ; cf. encadré).

---

<sup>20</sup> Entretien, 27 septembre 2023

<sup>21</sup> Entretien, 28 octobre 2023

<sup>22</sup> Entretien, 27 septembre 2023

## Les 5 S

S1 : Sécurité du site : protection du surrisque d'accident, protection incendie, protection des intervenants (arrimage et zonage)

S2 Sécurité du véhicule : identifier, inspecter, interdire, immobiliser, isoler

S3 Secours à la personne : prise en charge de la victime, protection de la victime

S4 Sécurisation des techniques de désincarcération : stabiliser, dégarnir, dessiner, distance

S5 La sortie de la victime : découper, dégager

Les S4 et S5 représentent un danger pour tous les équipiers.

Les S3 S4 et S5 sont les plus risquées pour les Véhicules de Secours et d'assistance aux victimes.

Les S 1 S2 S4 S5 sont les plus dangereuses pour les équipes Véhicules de Secours Routier.

Source : Dantony, 2018

La sécurisation des lieux de l'accident est primordiale depuis le suraccident de Loriol en 2002 qui rappelons-le avait entraîné la mort de plusieurs pompiers en intervention ; elle passe avant le secours aux victimes. D'où le balisage des lieux et l'installation de véhicules de sécurisation garantissent la sécurité des intervenants, des victimes et des autres usagers.

En principe, ces opérations appartiennent aux forces de l'ordre ou à l'exploitant du réseau. Toutefois, un pompier (Stéphane, capitaine, CSP, SDIS B<sup>23</sup>) déplore que les forces de l'ordre soient plus préoccupées par les premières constatations nécessaires à une enquête judiciaire que par la sécurisation de l'intervention<sup>24</sup>. Or, lors d'une intervention, les forces de l'ordre sont placées sous le commandement des pompiers ; le commandant des opérations de secours peut engager sa responsabilité en cas de problème.

De leur côté, les sociétés exploitantes des autoroutes souhaitent fermer le moins de temps possible la voie sur laquelle l'accident a eu lieu surtout lorsqu'il s'agit d'une autoroute à péage. Les voies sur cette catégorie d'autoroute sont plus rapidement sécurisées par l'exploitant que celles sur les autoroutes gratuites. Cela peut être perçu comme une inégalité de protection des intervenants. Par ailleurs, ce sont également les sociétés d'autoroute qui supportent les frais de secours que les SDIS leur facturent (Deliancourt, 2009).

En pratique, les pompiers, qui arrivent souvent les premiers sur les lieux de l'accident, placent un de leurs véhicules comme bouclier de protection. De plus, les Procédure Interservices de Sécurisation des Intervenants sur les Routes fixent un cadre pour que les interventions se déroulent au mieux et que la sécurité de l'ensemble des personnels soit garantie, en tenant compte des contraintes de chaque service. Ce document permet de faciliter la coordination entre tous les acteurs dans le cadre d'un secours routier.

Les retours d'expérience, en mobilisant une approche pluridisciplinaire (Van Wassenhove, Garbolino, 2008) permettent d'assurer la sécurité des interventions. 33 documents

---

<sup>23</sup> Entretien, 27 septembre 2023.

<sup>24</sup> Entretien, 27 septembre 2023.

PEX/RETEX relatifs à des interventions en secours routiers<sup>25</sup> confirment les problématiques identifiées dans la partie Doctrine à l'échelle des différents départements qui y sont confrontés et qui manifestent leur volonté de partager des bonnes pratiques. Différentes thématiques sont abordées allant du suraccident en intervention à la valorisation de nouveaux outils et techniques d'intervention. Une doctrine précise a été élaborée afin de prévenir le suraccident<sup>26</sup>.

Les sapeurs-pompiers ont aussi contribué au développement de plusieurs outils tels que la norme ISO 17840 « Véhicules routiers – information pour les intervenants » créée en 2015 sous leur impulsion pour standardiser les Fiches d'Aide à la Désincarcération et les *Emergency Response Guide* des constructeurs. Cette norme a évolué avec le développement des énergies alternatives dans les véhicules pour mieux prendre en compte les risques associés (comme l'existence de câbles électriques ou d'alimentation pouvant occasionner un danger supplémentaire en cas de sectionnement lors de la désincarcération). Cette norme permet également d'harmoniser les pratiques et les connaissances des sapeurs-pompiers à l'échelle du monde entier. Elle s'accompagne aussi d'un processus de dématérialisation des documents désormais accessibles par des applications sur smartphones ou tablettes (ex : *Rescue Code*) ; les intervenants peuvent ainsi accéder aux documents de tous les véhicules et connaître très rapidement le type d'énergie utilisée et leurs structurations.

Cette norme développe enfin des informations sur des véhicules lourds et collectifs (bus, poids lourds). Les informations, actuellement en 4 langues, seront traduites en 22 langues à terme pour que l'ensemble des sapeurs-pompiers dans le monde puisse y avoir accès. Un lieutenant-colonel du SDIS de la Vienne, membre du Comité technique international de prévention et extinction du feu est à l'origine de ces évolutions.

On voit là l'importance des facteurs liés au véhicule dans le post-accident.

La formation en secours routier s'effectue au sein des SIS par le biais des écoles départementales et selon des documents de références nationaux (MGO, guide de doctrine...). Réservée au plus de 18 ans, elle s'étend sur 16 h soit sur deux journées. Des pompiers la perçoivent comme insuffisante<sup>27</sup>.

Au sein du SDIS de la Manche par exemple, il y a 5 modules pour les équipages de secouristes : MGO et doctrine générale (principes généraux en secours routier) (Module 1), présentation des différents engins de secours et de leurs fonctions (Module 2), les interventions pour accident de circulation (Module 3) avec notamment le balisage de sécurité. Le module 4 concerne le balisage d'urgence du véhicule de protection et de sécurisation, le module 5 le balisage d'urgence du véhicule de secours routier moyen et son cadre réglementaire. Si la mission principale de ce dernier engin est la désincarcération et l'extraction de victimes, il sert

---

<sup>25</sup> Ils sont disponibles sur le PNRS : [http://pnrs.ensosp.fr/Plateformes/RETEX/Documents-RETEX-et-Partages-d-EXperiences-PEX/Secours-a-personne/\(page\)/2](http://pnrs.ensosp.fr/Plateformes/RETEX/Documents-RETEX-et-Partages-d-EXperiences-PEX/Secours-a-personne/(page)/2).

<sup>26</sup> Cf. Préfecture de la Drôme, s.d., *Procédures Interservices de sécurisation des intervenants sur les routes de la Drôme*.

<sup>27</sup> Questionnaire diffusé à deux promotions d'officiers de l'ENSOSP, octobre 2023.

également à baliser une zone pour le secours routier afin d'en assurer la protection. Il sert de « bouclier » ou de véhicule tampon.

La formation concerne également les chefs d'agrès. Elle rappelle leur rôle et leurs missions, les principes fondamentaux de la MGO. Elle présente aussi les outils d'aide à la décision à leur disposition ainsi que les actions prioritaires à l'arrivée, pendant et après l'intervention. Ainsi est-il tenu compte des trois phases de l'accident comme dans la matrice de Haddon (1980).

La formation initiale se double d'une formation de maintien et de perfectionnement des acquis qui permet d'organiser des mises en situation sur des techniques opérationnelles et des balisages d'urgence. L'objectif, on a eu l'occasion de le mentionner, est de maintenir les connaissances et de combler l'absence d'expériences avec la diminution du nombre d'accidents.

Les stratégies mises en place pour sécuriser les interventions en mobilisant les retours d'expérience illustrent les interactions entre la problématique du secours routier et celle de la prévention en amont des risques routiers. C'est cette interaction qui permet d'assurer la sécurité routière.

## Conclusion

Notre recherche apporte principalement un certain nombre d'éléments de connaissance sur le secours pompiers et son contexte de réalisation, qui jusqu'alors restent peu connus et investigués.

Le sapeur-pompier intervient dans le cadre de son activité de secours à la personne sur les lieux des accidents de la route, même si cette activité reste minoritaire au regard de ses autres missions. Cette mission présente la particularité de l'exposer également au risque routier, mais de manière différenciée selon son statut professionnel ou volontaire.

En effet, il apparaît que sur le terrain, une partie du poids de la sécurité routière repose sur un corps composé en grande partie de pompiers volontaires. Et, paradoxalement, ce sont ces derniers qui paient le plus lourd tribut aux accidents de la route lors des trajets au volant de leurs véhicules personnels pour se rendre à la caserne suite à un appel au bip. Il y a là une inégalité entre les pompiers professionnels et les pompiers volontaires dans la mesure où ils ne sont pas exposés aux mêmes risques dans l'exercice d'une même activité.

Par ailleurs, cette activité de secours s'inscrit dans des contextes d'action particulier (l'urgence et le secours à la personne), mais aussi au sein d'organisations qui ont mis en place des réponses organisationnelles pour assurer des secours en sécurité, les améliorer tout en régulant la prise de risques de ses agents.

Cette contribution souligne ainsi l'interaction du secours routier et de la prévention en amont des risques routiers. Cette interaction, via l'utilisation d'outils tels les retours d'expérience, montre que les sapeurs-pompiers à travers les SDIS ont su dépasser une approche séquentielle de l'accident. Ils inscrivent bien leurs actions dans le cadre de la sécurité routière dont ils constituent des acteurs largement méconnus alors que leur expérience leur permet de faire

évoluer les techniques d'intervention comme les mesures de protection et de sécurisation. Ici réside un enjeu majeur pour améliorer la sécurité routière.

## Références bibliographiques

Alleguede, S., Bertau, S., Gouzou, D., Ladet, J-P., (2015), *La politique nationale de sécurité routière et les sapeurs-pompiers de France Moins de 2000 morts par an sur les routes en 2020 : les sapeurs-pompiers peuvent-ils contribuer à atteindre cet objectif ?*, Aix-en-Provence, ENSOSP/Sciences PoAix.

Assailly, J-P., (2016), *La mortalité des jeunes*, Paris, Code Rousseau.

Carillo, L., Bagou, B., Griscelli, A., Guyot, S., (2024), *Politique stratégique des services d'incendie et de secours (SIS) en matière de secours routier. Quelles leçons peut-on en tirer pour la politique de sécurité routière ?*, Mémoire, Aix-en-Provence, ENSOSP.

Carnis, L., Mignot, D., (2025), Les enjeux de la valorisation socioéconomique des accidents de la route , in Flonneau, M., *Assurer les conduites, Actualités et perspectives sur le droit, les assurances et la sécurité routière*, Chenier, Descartes et Cie, p. 23-53.

CEREMA, (2018), *Le risque routier et les inégalités socio-territoriales chez les jeunes*, Lyon, CEREMA.

Chevrier, S., Dartiguenave, J-Y., (2011), Autres figures et autres territoires : les recompositions du volontariat chez les sapeurs-pompiers, *Espaces et sociétés*, (4), 147, p. 155-172.

Dantony, P., (2018), *En secours routier : débris, projections, poussières, sommes-nous bien protégés ? Risques encourus par les Sapeurs-Pompiers en secours routier*, Mémoire, Bordeaux, Université Bordeaux, ENSOSP.

Deliancourt, S., (2009), *La responsabilité administrative des communes et des services départementaux d'incendie et de secours, en cas d'incendie et autres interventions de secours à la personne*, Domont, Editions du Papyrus.

Haddon, W. Jr., (1980), Advances in the epidemiology of injuries as a basis for public policy, *Public Health Rep*, (95), 5, p. 411–421

Kletzlen, A., (2000), *L'automobile et la loi. Comment est né le code de la route ?*, Paris, L'Harmattan.

Marrot, B., (2000), *Histoire de l'administration de la santé*, Paris, L'Harmattan.

Ministère de l'Intérieur, (2023), *Les statistiques des SDIS*. Paris (<https://www.interieur.gouv.fr/Publications/Statistiques/Securite-civile/2022>)

ONISR, (2014), *Guide d'élaboration des BAAC*, ONISR, Paris/

ONISR, (2022), *Les accidents liés au travail*, Bilan 2021.

- Padioleau, J-G., (Dir.), (2001), *La fin des sapeurs-pompiers républicains ? Politiques et expériences de services collectifs post-modernes de proximité*, Paris, L'Harmattan.
- Padioleau, J-G., (2002), *Le réformisme pervers : le cas des sapeurs-pompiers*, Paris, PUF.
- Préfecture de la Drôme, (s.d.), *Procédures Interservices de sécurisation des intervenants sur les routes de la Drôme*.
- Pudal, R., (2010), Ni professionnel, ni bénévole : être pompier volontaire aujourd'hui, *Socio-logos* [En ligne], 55, <https://doi.org/10.4000/socio-logos.2465>
- Pudal, R., (2022), *Retour de flammes : Les pompiers, des héros fatigués ?* Paris, La Découverte.
- Relyens, 2024, *Regard sur... Les risques professionnels et les accidents en service commandé dans les services d'incendie et de secours*, <https://www.relyens.eu/fr/newsroom/actualites/regard-sur-les-risques-professionnels-et-les-accidents-en-service-commande-dans-les-services-dincendie-et-de-secours-edition-2024>
- Renaudie, O., (dir.), (2017), *Les services départementaux d'incendie et de secours. Entre sécurité intérieure et réforme territoriale*, Paris, Institut universitaire Varenne.
- Reniaud, C., (2021), *Les sapeurs-pompiers un grand corps malade ? La fin des secours « gratuits » pour tous en 13 minutes : problématique et enjeux de l'engagement volontaire et de la coopération entre sapeurs-pompiers volontaires et sapeurs-pompiers salariés*, Thèse de doctorat en sociologie, Lyon, Université Lumière.
- Renouard, J-M., (2000), *As du volant et chauffards, sociologie de la circulation routière*, Paris, l'Harmattan.
- SDIS de la Drôme, (2018), *Diagnostic 2007-2017, Nouveau plan d'actions 2019-2025*.
- SDIS de Haute-Saône, (2014), *Le mémento des bonnes pratiques*.
- SDIS de la Vienne, (2016), *Guide opérationnel départemental de référence « Interventions d'urgences sur les Véhicules »*.
- SDIS du Gers, (2020), *Plan de prévention du risque routier*.
- Spenlehauer, V., Kletzlen, A., (2021), RCB et sécurité routière : brève histoire d'un choc de raison, in Bezes, P., Descamps, F., Kott, S., *Le moment RCB ou le rêve d'un gouvernement rationnel (1962-1978). L'invention de la gestion des finances publiques*, Paris, IGDE, p. 303-318.
- Van Wassenhove, W., Garbolino, E., (2008), *Retour d'expérience et prévention des risques. Principes et méthodes*, Paris, Lavoisier.
- Vidal-Gomel, C., Delgoulet, C., Geba, D., (2011), La conduite d'engins de secours des sapeurs-pompiers : une activité collective à la croisée des risques, *46<sup>ème</sup> congrès international. Société d'Ergonomie de Langue Française*.

Vidal-Gomel C., Delgoulet C., Geoffroy C., 2014, 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*, 16 (4). <hal-01225460>