

123^e congrès national des sapeurs-pompiers de France
21 - 24 septembre 2016 - Tours

RENCONTRE SANTE SECURITE PREVENTION

Salle Azay le Rideau - Le 23/09/2016

FACILITEZ-VOUS LE CONGRÈS ! TÉLÉCHARGEZ L'APPLI 100% MOBILE



**Toute l'actu du Congrès
en temps réel**



Votre visite en un clin d'œil

Exposants, lieux et heures des
conférences, dernières minutes...





SAPEURS • POMPIERS
DE FRANCE



Adoptons les comportements qui sauvent
—— Informez-vous, formez-vous : ——
www.comportementsquisauvent.fr



facebook.com/comportementsquisauvent



[@grandecause2016](https://twitter.com/grandecause2016)

#GrandeCause

#GestesQuiSauvent



LA PREVENTION DU RISQUE ROUTIER CHEZ LES SAPEURS-POMPIERS

PROGRAMME

- *La prévention du risque routier – Où en est-on ?*
- *Le pompier sur la route : le mythe du casse-cou prudent revisité*
- *L'apprentissage d'une conduite plus sûre*
- *L'expérience du Québec – La conduite préventive*
- *L'intervention de la DGSCGC*

LA PRÉVENTION DU RISQUE ROUTIER

OÙ EN EST-ON?

Col. J-Jacques BODELLE

DDASIS SDIS 63

Pilote du groupe technique sur la prévention du risque routier

Le GTN SSP : Risque Routier

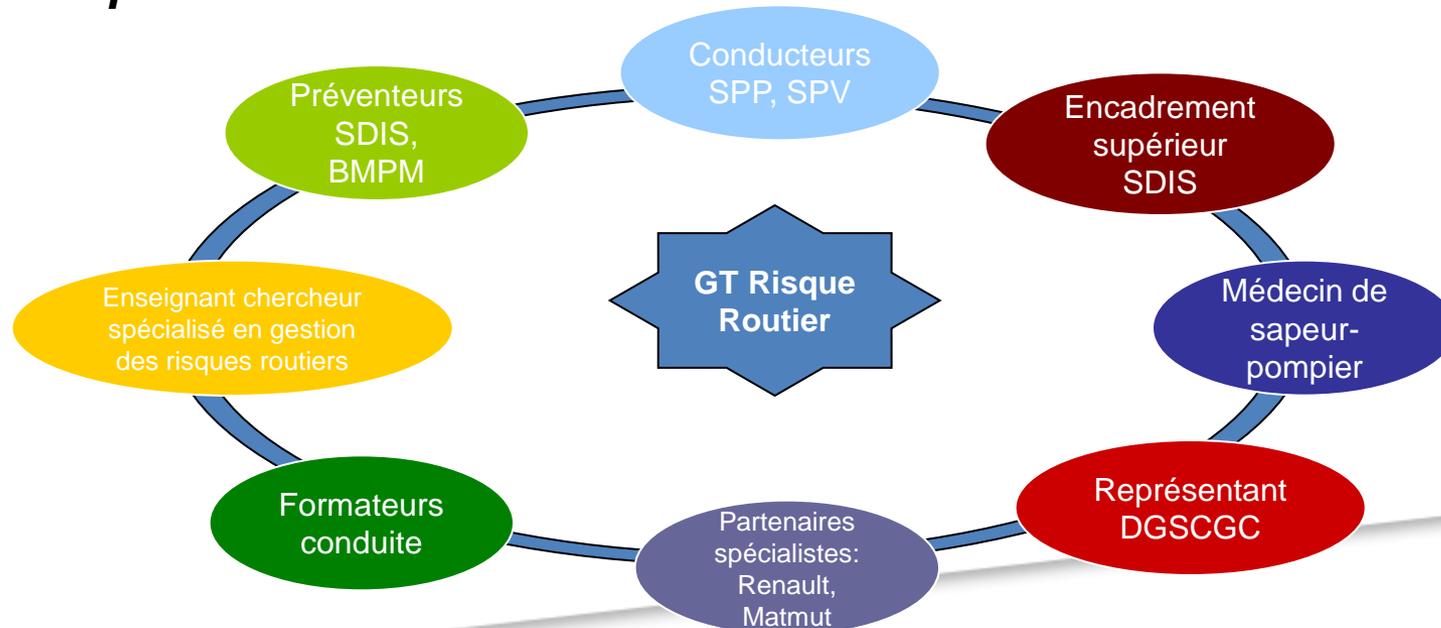
Qu'est ce que c'est?

Groupe de travail sur la prévention du risque routier :

Créé en 2014 par le GTN SSP

1^{ière} réunion de travail en octobre 2014

Composition :



Les étapes du projet

Questionnaires
tous SDIS



2015

Focus Groups
5 SDIS (13-33-43-54-63) et
BMPM



2016

Vidéo



La
prévention
du risque
routier dans
les SDIS

2017

Recherches réglementaires

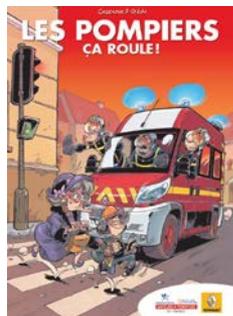


1^{ers} résultats
Congrès National
Tours

... et à l'étranger?



... et dans les entreprises?



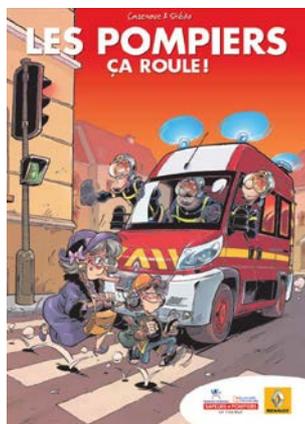
1^{er} livrable
Congrès National
Agen

Les étapes du projet

Focus Groups
5 SDIS: 13-33-43-54-63 et
BMPM



Les livrables



La prévention
du risque
routier dans les
SDIS

POMPIER SUR LA ROUTE

LE MYTHE DU CASSE-COU PRUDENT REVISITÉ

Yves PAGE
Renault

Pompier sur la route

Le Mythe du casse-cou prudent revisité



- Objectifs



- Pour quelques statistiques de plus



- Pourquoi le pompier a-t-il plus d'accident ?
Pourquoi le pompier a-t-il moins d'accident ?



- Et au final?

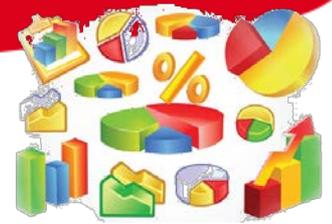


Objectifs

- Un diagnostic des accidents de la route impliquant des pompiers dans le cadre de leurs interventions
- ...Pour l'identification des pistes de prévention



Quelques statistiques



- 6 décès de pompiers en 2015 (dont 2 sur la route)
- Risque d'être blessé dans un accident de la route:
 - 6/1000 pour les professionnels
 - 2/1000 pour les volontaires
- Le risque accidentel est par conséquent plutôt rare, donc plus difficile à prévenir

Quelques statistiques



- Accidents de trajet aller (ou, plus rarement en retour) d'intervention majoritaires chez les professionnels
- Accidents de trajet domicile vers la caserne majoritaires chez les volontaires
- Le plus souvent les accidents entraînent des lésions mineures ou modérées

Comment mieux connaître les facteurs d'accident?

- Des Focus Groups



Comment mieux connaître les facteurs d'accident?

5 Catégories de facteurs

- L'exposition au risque d'accident,
- La (non)-perception des dangers,
- La prise de risque,
- L'acceptation du risque,
- Les traits de personnalité.



Pourquoi le Pompier a-t-il plus/moins d'accidents?

Exposition au risque d'accident



De la formation



Véhicules variés

Pourquoi le Pompier a-t-il plus/moins d'accidents?

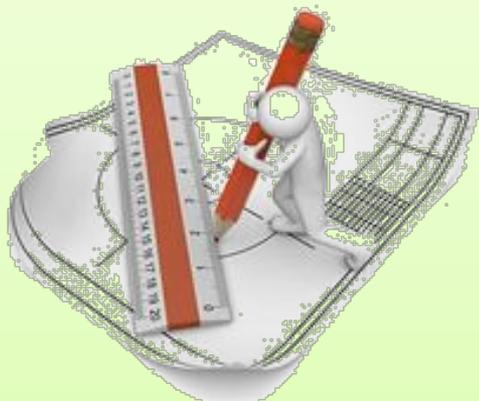
La (non)-perception des dangers



Conduite prioritaire, compétition d'attention, dilemme entre respect du code et urgence de la mission

Pourquoi le Pompier a-t-il plus/moins d'accidents?

La prise de risque



Conformité à la règle

Contraintes de temps
Sentiment prioritaire



Propension au risque + élevée

Pourquoi le Pompier a-t-il plus/moins d'accidents?

L'acceptation du risque



Grands risques bannis



- Infraction vitesse « raisonnable »
- Equipage a un effet modérateur

Pourquoi le Pompier a-t-il plus/moins d'accidents?

Les traits de personnalité



- Conscience professionnelle
- Exemplarité



A l'aise avec la conduite, peut-être en sur-estimation des capacités

Et au final ?

L'organisation

- Formations proposées mais sans doute améliorables
- Véhicules nombreux: expérience longue à acquérir



En situation

La mission prime mais les consignes de sécurité également. Le pompier établit en permanence un équilibre entre le « porter secours » et le « veiller sur soi et ses équipiers ».



Et au final ? La Prévention

- Réalisation d'études détaillées d'accidents impliquant des véhicules pompiers
- Optimisation de l'organisation des sorties et des appels en limitant l'exposition au danger de circulation routière
- Valorisation des missions du conducteur au sein de l'équipe
- Traitement de l'ambivalence et des dilemmes sur le respect des consignes et le sentiment pompier « sauver ou périr »



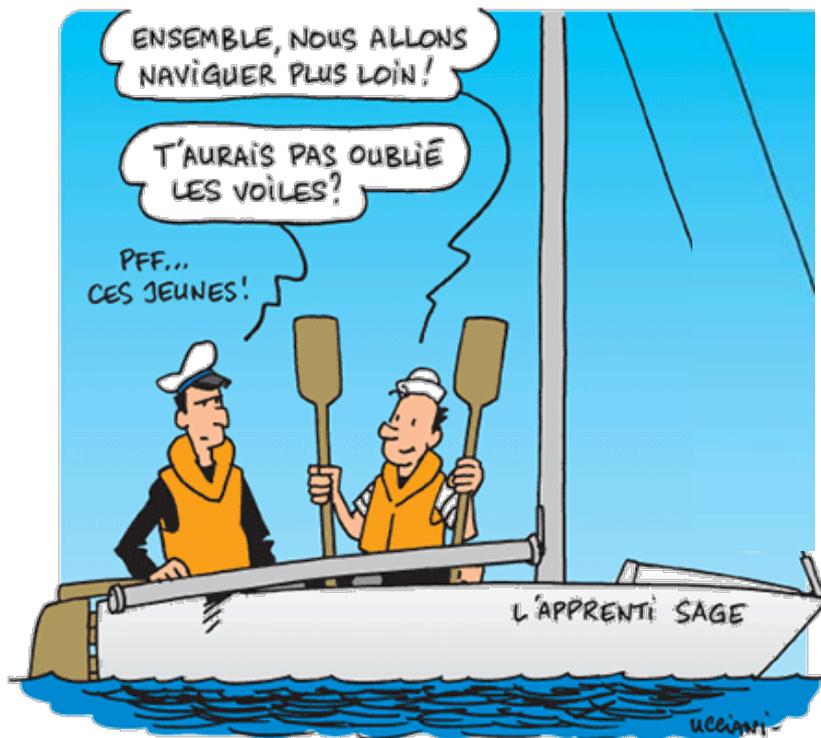
APPRENTISSAGE D'UNE CONDUITE PLUS SURE

Christine POPLIMONT

Responsable des cursus en éducation et sécurité routière

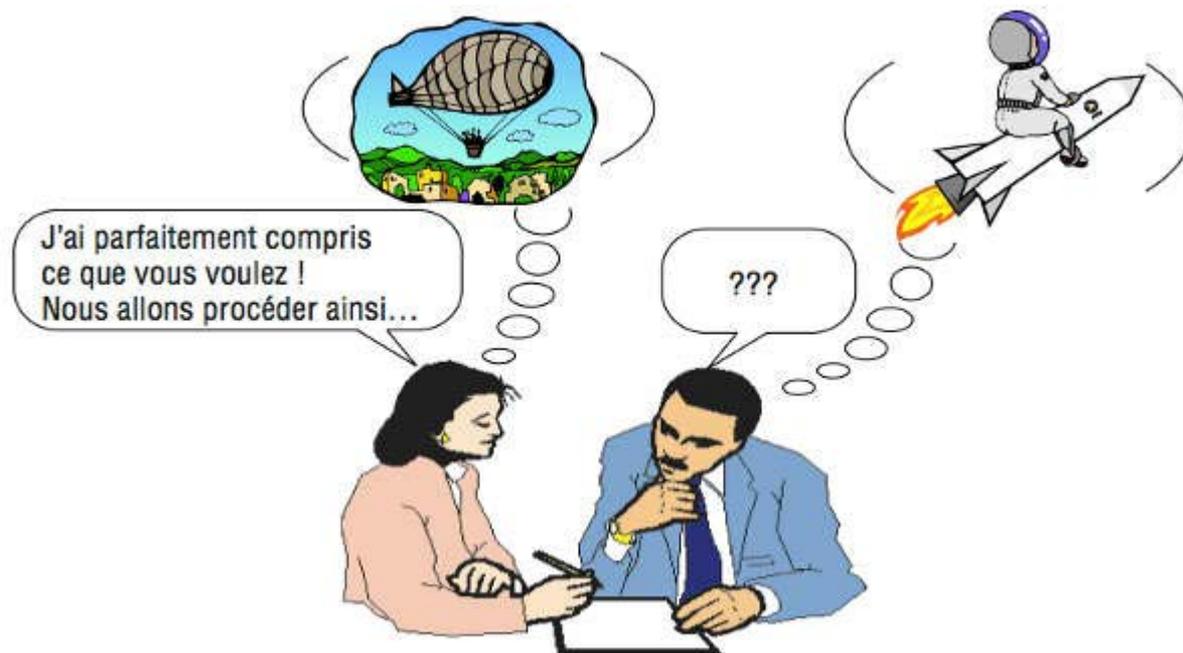
Université Aix-Marseille

Le Constat



Une formation de base des pompiers insuffisante

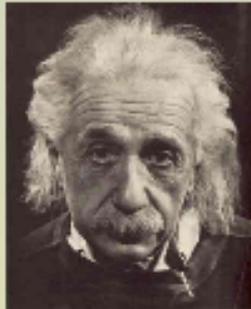
Le Constat



Une formation complémentaire s'impose

Propositions

Quelle est la différence entre la théorie et la pratique ?
(question posée à Albert Einstein au terme
d'une conférence donnée à Washington)



positiver.unblog.fr

La théorie, c'est quand on sait tout
et que rien ne fonctionne.
La pratique, c'est quand tout fonctionne
et que personne ne sait pourquoi.
Mais ici, nous avons réuni théorie et
pratique : rien ne fonctionne et
personne ne sait pourquoi.

J.Piat – P.Wajsman, *Vous n'aurez pas le dernier mot !*
Albin Michel, Paris 2006, p.59

Association de la théorie et de la pratique

Propositions

Je préfère la théorie
à la pratique, car en
théorie... tout va bien!

Et pourtant certains
essaient de nous faire
croire qu'en théorie, il
n'y a pas de différence
avec la pratique! Alors
qu'en pratique, si ...



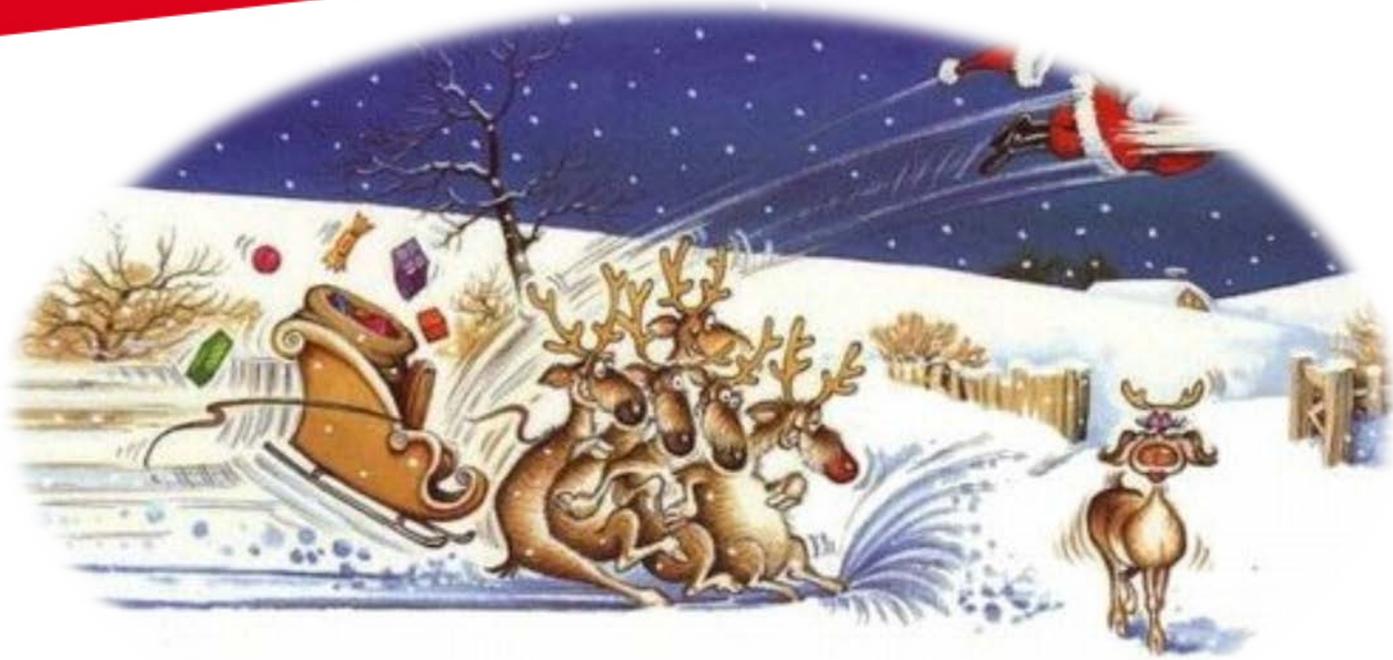
Association de la théorie et de la pratique

Propositions



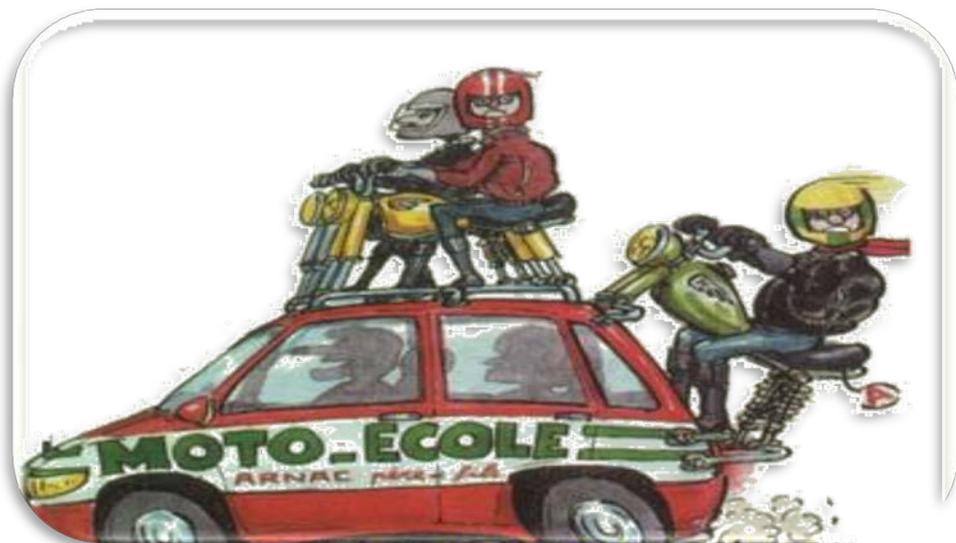
Des temps plus longs sur circuit

Propositions



Mais aussi du temps en salle: rappel de la réglementation, de l'accidentologie, de la dynamique véhicule

Propositions



Sur pistes : de l'alternance

Propositions



Sur pistes : Représentations et évaluation des risques

Propositions



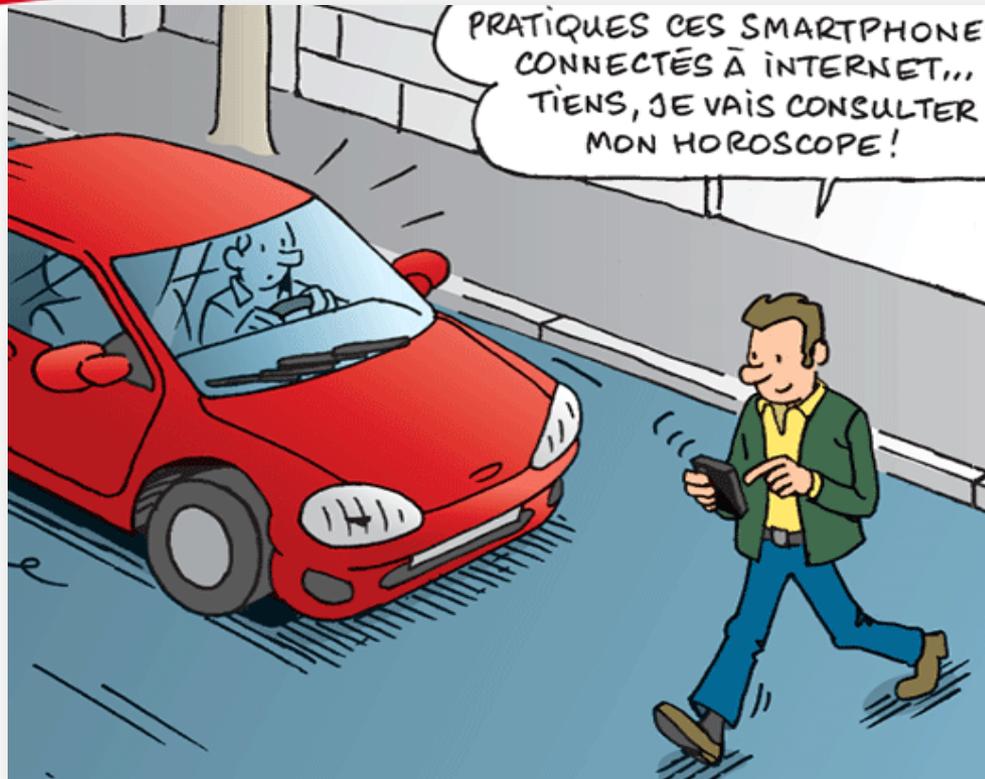
Sur pistes : La pratique ! (freinage, évitements, slalom, etc.)

Opportunités de progrès



L'auto évaluation

Opportunités de progrès



La (les) représentation(s) du risque

Conclusion : Les Opportunités de progrès



Une formation basée sur un GADGET !

Conclusion : Les Opportunités de progrès

GOALS FOR DRIVING EDUCATION (GDE) MATRIX Hatakka et al., 2002

	KNOWLEDGE AND SKILL	RISK INCREASING	SELF ASSESSMENT	↑ more important
GOALS FOR LIFE AND SKILLS FOR LIVING	<ul style="list-style-type: none"> - Lifestyle, age, group, culture 	<ul style="list-style-type: none"> - Sensation seeking 	<ul style="list-style-type: none"> - Self-control - Insight - Motivation 	
GOALS AND CONTEXT OF DRIVING	<ul style="list-style-type: none"> - Roles of motives - Route planning 	<ul style="list-style-type: none"> - Alcohol, fatigue, distractions 	<ul style="list-style-type: none"> - Own motives 	
DRIVING IN TRAFFIC	<ul style="list-style-type: none"> - Situation awareness - Hazard perception 	<ul style="list-style-type: none"> - Disobeying rules - Speeding 	<ul style="list-style-type: none"> - Calibration of driving skills 	
VEHICLE CONTROL	<ul style="list-style-type: none"> - Car functioning - Traffic rules 	<ul style="list-style-type: none"> - No seatbelts - Worn-out tyres 	<ul style="list-style-type: none"> - Calibration of car control skills 	

Matrice GDE		Principaux contenus de formation		
		1. Connaissances et capacités	2. Facteurs d'accroissement du risque	3. Auto-évaluation
Niveaux hiérarchiques du comportement	5. Pressions sociétales, économiques et politiques	<p>Connaissances et prise de conscience de la manière dont les pressions sociétales, politiques et économiques influencent le comportement au volant :</p> <p>Influence des médias, des lobbies, des conditions de travail, des agendas sociaux...</p>	<p>Risques liés à l'influence de la publicité, des stéréotypes, de la fatigue, du stress lié au travail, manque de visibilité et d'acceptabilité des mesures de sécurité routière...</p>	<p>Auto-évaluation/conscience de :</p> <p>sensibilité personnelle à ces influences...</p>
	4. Projets de vie et aptitudes à la vie (en général)	<p>Connaissances/contrôle de la manière dont les projets de vie et les tendances personnelles influencent le comportement au volant :</p> <p>Style/conditions de vie, normes du groupes des pairs, motivations, maîtrise de soi et autres caractéristiques, valeurs personnelles...</p>	<p>Tendances au risque :</p> <p>Acceptation du risque, valorisation personnelle par la conduite automobile, recherche de sensations fortes, céder à la pression sociale, usage d'alcool et de drogues, valeurs et attitudes par rapport à la société...</p>	<p>Auto-évaluation/conscience de :</p> <p>Compétences personnelles de contrôle de ses impulsions, tendance au risque, motivations allant à l'encontre de la sécurité, habitudes personnelles vis-à-vis du risque...</p>
	3. Objectifs de la conduite et contexte social (par rapport aux déplacements)	<p>Connaissances et capacités concernant :</p> <p>impacts des objectifs du déplacement sur la conduite, préparation et choix des itinéraires, effets de la pression sociale à l'intérieur du véhicule, évaluation de la nécessité du déplacement...</p>	<p>Risque liés à :</p> <p>l'état du conducteur (humeur, alcoolémie...), motif du déplacement, environnement de conduite (campagne, urbain...), contexte social et compagnie, autres motivations (compétition...)</p>	<p>Auto-évaluation/conscience de :</p> <p>capacités personnelles de planifier, objectifs spécifiques de la conduite, motivations typiques de la conduite à risque...</p>
	2. Maîtrise des situations de circulation	<p>Connaissances et capacités concernant :</p> <p>Règles de circulation, perception/observation de la signalisation, anticipation de l'évolution des situations, adaptation de la vitesse, communication, trajectoire de la conduite, organisation du trafic...</p>	<p>Risques provoqués par :</p> <p>Mauvaise prévisions, style de conduite qui accroît le risque, adaptation inadéquate de la vitesse, usagers vulnérables, comportement imprévu, conditions difficiles (obscurité...)</p>	<p>Auto-évaluation/conscience de :</p> <p>points forts et faibles des capacités élémentaires, style personnel de conduite, marges de sécurité personnelles, auto-évaluation réaliste...</p>
	1. Maniement du véhicule	<p>Connaissances et capacités concernant :</p> <p>Contrôle de la direction et de la position, sculptures de pneus et adhérence, propriétés du véhicule, phénomènes physiques...</p>	<p>Risques liés à :</p> <p>Insuffisance des capacités ou des automatismes, adaptation inadéquate de la vitesse, conditions difficiles (faibles adhérence...)</p>	<p>Conscience de :</p> <p>Points forts et faibles des capacités élémentaires relatives au maniement, points forts et faibles des compétences dans des situations imprévues...</p>

EXPERIENCE DU QUEBEC

*LA CONDUITE PRÉVENTIVE LA CONDUITE
PRÉVENTIVE D'UN VÉHICULE PRIORITAIRE,
UNE QUESTION D'ATTITUDE*

Eric POIRIER

Président

Centre de Formation en Conduite Préventive d'Urgence (CFCPU)

Études et expertise

- Restructuration de la formation conduite d'urgence au service incendie de Montréal
- Projet pilot au SDIS 54 et 44
- Analyse comparative Canada, France, Belgique, Suisse

Nouvelle approche

- Comportement et attitude
- Réflexe cognitif (cheminement décisionnel)

Les moyens utilisés

- Formation structurée afin de faciliter le changement d'attitude et de comportement face à la conduite préventive d'urgence
- Atelier pratique axé sur des balises qui assurent des manœuvre sécuritaires
- Autonomie de services

INTERVENTION DE LA DGSCGC

Dominique PESCHER
DGSCGC

Merci de votre attention!

