

Rouler avec feu bleu et avertisseur à sons alternés

Comportement adéquat lors des courses urgentes

Le risque d'accident est notablement accru pendant les courses urgentes. Lorsqu'il conduit avec le feu bleu et l'avertisseur à sons alternés enclenchés, le conducteur est soumis à un certain stress dû à l'engagement à venir sur la place sinistrée, à la conduite inhabituelle avec feu bleu et avertisseur à sons alternés, à la densité du trafic, au comportement inadapté d'autres usagers de la route, aux conditions météorologiques éventuellement défavorables et au fait que le véhicule d'intervention au volant duquel il se trouve lui est moins familier que sa propre voiture.

■ Josef Landolt

Expert en circulation et moniteur
de conduite, Näfels

Des études réalisées en Allemagne démontrent que la probabilité d'accident lors de courses d'urgence est huit fois plus élevée que sans l'utilisation de moyens prioritaires. En Allemagne, les véhicules de la police ont causé en une seule année 13 000 accidents représentant des dommages matériels pour 15 millions de francs. Les intersections sont des emplacements typiques d'accident, notamment celles équipées de signaux lumineux, lorsque le conducteur du véhicule d'intervention passe au rouge.

Pour réduire le nombre d'accidents et pour clarifier les questions de culpabilité en cas d'accident, le Conseil fédéral a adapté l'ordonnance concernant les exigences techniques requises pour les véhicules routiers (OETV).

Dorénavant, tous les véhicules équipés d'un feu bleu et d'un avertisseur à deux sons alternés devront être équipés d'un enregistreur de données (une «blackbox»).

Cet enregistreur doit mémoriser la vitesse, l'allumage des feux stop et des indicateurs de direction, le statut du feu bleu et de l'avertisseur à deux sons alternés ainsi que l'allumage ou non des feux de croisement pendant au moins les 30 dernières secondes avant l'événement (collision etc.) ou pendant les 250 derniers mètres parcourus. Cet enregistrement doit ne pouvoir être ni effacé ni falsifié.

L'entrée en vigueur de cette disposition est fixée au 1^{er} avril 2003; elle s'applique à tous les véhicules qui sont mis en circulation à partir de cette date.

Pour les véhicules qui ont été mis en circulation entre le 1^{er} janvier 1993 et le

31 mars 2003, ces dispositions s'appliqueront à partir du 1^{er} janvier 2006.

La Confédération n'exige actuellement pas de formation ou d'examen spécial pour conduire des véhicules équipés de feu bleu ou d'avertisseur à deux sons alternés. Elle a toutefois réglé les courses de service urgentes dans les «Instructions concernant la délivrance d'autorisations pour équiper les véhicules de feu bleu et d'avertisseur à deux sons alternés ainsi que l'utilisation de ceux-ci», du 20 août 1998.

Le présent document se fonde essentiellement sur ces instructions. Son objectif suprême est de garantir ou d'améliorer la sécurité routière et d'expliquer les prescriptions légales régissant l'utilisation des feux bleus et des avertisseurs à deux sons alternés.

Équipement des véhicules

Les véhicules ci-après peuvent être équipés d'un feu bleu et d'un avertisseur à deux sons alternés; cet équipement requiert une autorisation de l'autorité d'homologation:

- Véhicules des services du feu.
- Véhicules privés des officiers professionnels du service du feu lorsqu'ils sont de permanence (le feu bleu doit être démonté pour les courses privées).
- Véhicules officiels et privés d'intervention spécialement équipés pour la défense chimique ou la lutte contre les hydrocarbures et qui peuvent être réquisitionnés par les organisations officielles pour les interventions urgentes.
- Véhicules des services de santé (ambulances).
- Véhicules de la protection civile qui sont équipés comme les véhicules des sapeurs-pompiers ou des services de santé pour les interventions de pre-



Supplément 1/03 (f)

mier secours, et qui sont attribués en temps de paix à une organisation officielle d'aide en cas de catastrophe qui engage également ces véhicules.

- Véhicules de la police.
- Véhicules privés des officiers de police.
- Véhicules privés des fonctionnaires de police lorsqu'ils sont de piquet.

Les véhicules doivent être équipés d'un feu bleu et de l'avertisseur à deux sons alternés. L'autorisation ne peut pas être accordée pour le feu bleu ou l'avertisseur à sons alternés seuls. L'avertisseur à sons alternés doit être connecté au feu bleu de telle manière qu'il ne puisse être enclenché que lorsque ce dernier est allumé. Un témoin lumineux doit indiquer au conducteur que le feu bleu fonctionne. La perception des véhicules d'intervention par les autres usagers de la route est la principale condition préalable pour que le conducteur puisse faire valoir ses droits particuliers lors des courses urgentes. Les autres usagers de la route ne peuvent céder le passage aux véhicules prioritaires que s'ils les perçoivent en temps utile. La prise de conscience de la présence d'un tel véhicule dépend de la perception optique du véhicule et, en dehors du champ de vision, de celle du signal acoustique.

Sur de nombreux véhicules, les feux bleus sont cachés partiellement par le montage subséquent, sur le toit, de superstructure ou d'instruments de travail tels que des échelles, des tuyaux etc. Les prescriptions précisent cependant que les feux bleus doivent être montés de telle manière qu'ils puissent être vus à la hauteur des yeux, entre 1 et 2 mètres:

- de devant et latéralement à une distance de 10 à 100 m,
- de derrière à une distance de 50 m au moins.

Au besoin, on placera plusieurs feux

La perception des véhicules d'intervention est notablement améliorée par l'allumage des feux de croisement, de jour aussi.

bleus mais au maximum quatre. Il n'est pas autorisé de monter plus de feux bleus qu'il n'en faut pour remplir les exigences. Si nécessaire, deux feux bleus, au maximum, dirigés vers l'avant peuvent être montés.

Règles concernant la priorité

Les véhicules des sapeurs-pompiers, des services de santé et de la police qui roulent feu bleu allumé et avertisseur à deux sons enclenché ont la priorité sur tous les autres usagers de la route, aux signaux lumineux également. Les conducteurs de tels véhicules peuvent déroger aux règles de la circulation en faisant preuve de l'attention requise.

Accident lors d'une course d'urgence: la police poursuit un fugitif; la voiture de police entre en collision avec un train au moment du franchissement d'un passage à niveau avec des demi-barrières. Un policier décède et l'autre est grièvement blessé.

Photo: Josef Rittler.



Accident lors d'une course d'urgence: une voiture de police dépasse un véhicule qui oblique à gauche. La collision ne cause aucun blessé mais les dommages s'élèvent à plus de CHF 100 000.—.

Photo: Police BL.

Les autres usagers de la route doivent faire de la place

La route doit immédiatement être libérée pour le passage des véhicules des sapeurs-pompiers, des services de santé et de la police qui circulent avec les moyens prioritaires enclenchés. Les autres usagers de la route s'arrêteront si nécessaire. Si cela se révèle indispensable pour libérer immédiatement la chaussée, les autres usa-



gers de la route monteront prudemment sur le trottoir. Les véhicules suivant un véhicule prioritaire doivent maintenir une distance d'au moins 100 m.

Utilisation du feu bleu et de l'avertisseur à deux sons alternés

Les véhicules qui font usage du droit spécial de priorité en actionnant le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés présentent foncièrement un risque élevé pour les autres usagers de la route et sont eux-mêmes exposés à des dangers majeurs. Les feux bleus et les avertisseurs à sons alternés ne doivent dès lors être enclenchés qu'aussi longtemps que la course de service est urgente et qu'il est impossible de respecter les règles de la circulation. Sont réputées urgentes les courses à l'engagement, appelées courses d'urgence, qui ont pour objet de permettre aux sapeurs-pompiers, aux services de santé ou à la police d'arriver le plus rapidement à l'emplacement requis pour sauver des vies humaines, écarter un danger pour la sécurité ou l'ordre public ou conserver des choses de valeur, ou encore la poursuite de fugitifs. La notion d'urgence doit être interprétée de manière restrictive. Ce qui est déterminant, c'est la mise en danger de biens juridiquement protégés dont les dommages peuvent être considérablement aggravés par une petite perte de temps. Pour apprécier le degré d'urgence, les conducteurs de véhicules et les chefs d'intervention doivent se fonder sur la situation telle qu'elle se présente à eux au moment de l'intervention. Les conditions du trafic doivent être telles qu'on risque d'être considérablement retardé dans l'intervention si l'on ne déroge pas aux règles de circulation ou si l'on ne fait pas usage du droit spécial de priorité.

Conséquence:

- **Le principe de proportionnalité doit absolument être respecté lors des courses de service urgentes, c'est-à-dire que les risques pris en compte ne doivent pas être disproportionnés par rapport aux raisons de l'intervention.**

Une course de service n'est pas automatiquement urgente. Toute utilisation abusive des dispositifs d'alarme spéciaux doit être évitée afin de ne pas atténuer l'effet que ces dispositifs doivent produire dans un cas grave. L'emploi abusif du feu bleu et de l'avertisseur à deux sons alternés équivaut à une violation des dispositions de l'ordonnance sur les règles de la circulation et sera dénoncé.

Conséquence:

- **Les exercices et les courses de retour à la suite d'une intervention ne sont pas des courses urgentes.**

Mise en action des dispositifs d'alarme

En principe, le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés doivent être actionnés simultanément. Les véhicules ne bénéficient du droit spécial de priorité que si le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés sont actionnés simultanément.

Courses de service de nuit

Lors de courses d'intervention urgentes de nuit (de 22 h 00 à 05 h 00), le conducteur peut, pour éviter de faire du bruit, actionner le feu bleu sans l'avertisseur à deux sons alternés aussi longtemps qu'il lui est possible d'avancer rapidement sans déroger de manière flagrante aux règles de la circulation et, surtout, sans revendiquer une priorité spéciale.

Il n'existe cependant aucun droit spécial de priorité tant que seul le feu bleu est enclenché. Si le conducteur veut revendiquer ce droit, il a l'obligation, la nuit aussi, d'actionner simultanément le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés.

Comportement en présence d'animaux

Le législateur prescrit qu'en présence d'attelages et d'animaux, il faut conduire de manière à ne pas effrayer les animaux.

Si des animaux d'une certaine taille, comme par exemple des chevaux ou des vaches, ou encore des transports d'animaux doivent être croisés ou dépassés lors d'une course de service urgente, il faudra si possible renoncer à l'avertisseur à deux sons alternés pour ne pas effrayer les animaux (risque d'accident).

Le droit spécial de priorité disparaît toutefois avec le déclenchement de l'avertisseur à sons alternés.

Feu bleu enclenché sur les véhicules à l'arrêt

Lors d'accidents sur les autoroutes et les semi-autoroutes, les feux bleus peuvent rester enclenchés sur les véhicules d'intervention à l'arrêt jusqu'à ce que d'autres mesures de sécurité aient été prises pour signaler le lieu de l'accident.

Manière de circuler lors des interventions urgentes

Le conducteur d'un véhicule prioritaire qui se rend compte que les conditions du trafic exigent qu'il déroge aux règles de la

circulation et revendique la priorité spéciale doit actionner à temps le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés. Les autres usagers de la route doivent être avertis assez tôt pour qu'ils aient suffisamment de temps pour laisser la place aux véhicules prioritaires.

Le fait d'avertir à temps les autres usagers de la route ne dispense pas le conducteur d'un véhicule prioritaire d'adapter sa conduite aux conditions du moment. Il doit tenir compte du fait que certains usagers de la route ne le percevront peut-être pas ou pas suffisamment tôt, ou qu'ils pourront réagir de façon inappropriée.

Il ne faut pas surestimer l'audibilité de l'avertisseur à deux sons pour les autres usagers de la route, notamment en raison du fait que cette perception est entravée, par exemple, par les installations radio / stéréo, par le bruit de la ventilation du véhicule et par d'autres sources d'interférences. Les arbres, les maisons et d'autres objets peuvent réduire fortement la portée de l'avertisseur à sons alternés.

La règle fondamentale de l'art. 26 de la loi sur la circulation routière s'applique également pour les interventions urgentes.

Cette règle fondamentale dit ce qui suit:

Chacun doit se comporter, dans la circulation, de manière à ne pas gêner ni mettre en danger ceux qui utilisent la route conformément aux règles établies.

Il se peut, lors de courses urgentes, que nous entravions l'usage normal de la chaussée par les autres usagers de la route, mais nous ne devons **en aucun cas** les mettre en danger.

Ce même article de la loi dit encore:

Une prudence particulière s'impose à l'égard des enfants, des infirmes et des personnes âgées, et de même s'il apparaît qu'un usager de la route va se comporter de manière incorrecte.

Il est fréquent, lors des courses urgentes, qu'un usager de la route *ne se comporte pas de manière adéquate* en présence d'un véhicule prioritaire. Le comportement inapproprié d'usagers de la route est souvent dû à une réaction de panique lorsqu'ils voient le feu bleu et entendent l'avertisseur à sons alternés. Dans de telles situations, il faut garder la vue d'ensemble et, si nécessaire, renoncer à la priorité pour éviter toute situation dangereuse, voire un accident.

Il ne faut pas rester fixé sur la route lors de courses d'intervention: le trottoir, les sorties et les routes latérales doivent



Accident lors d'une course d'urgence: un véhicule des sapeurs-pompiers veut passer une intersection au rouge; il y a collision latérale avec une voiture qui passait au vert. La conductrice de la voiture décède et la passagère est grièvement blessée.

Photo: Aargauer Zeitung

également être observés. Il faudra également rechercher le contact visuel avec les usagers de la route qui doivent céder la priorité et se tenir prêt à freiner si la situation l'exige.

Circuler avec des véhicules civils

Lors des courses exécutées avec le propre véhicule, il n'est pas permis de dépasser les vitesses autorisées. Par conséquent, les règles de la circulation doivent toujours être respectées lors de courses avec le véhicule civil jusqu'au magasin des sapeurs-pompiers ou jusqu'au lieu de l'engagement.

Violation des prescriptions sur la vitesse

Le conducteur d'un véhicule prioritaire peut également déroger aux prescriptions sur la vitesse, en faisant preuve de la prudence imposée par les circonstances, qu'il s'agisse de limitations générales (p. ex. la limitation générale à 50 km/h), de limitations indiquées par des signaux (p. ex. 80 km/h en dehors des localités et 120 km/h sur autoroutes) ou de limitations applicables seulement à certaines catégories de véhicules (p. ex. 80 km/h pour les voitures automobiles lourdes). Il n'est par contre pas permis, pour des raisons de sécurité routière, de dépasser la vitesse maximale inscrite dans le permis de circulation avec les véhicules dont la vitesse a été limitée pour des raisons techniques par l'autorité d'immatriculation, même lors d'interventions d'urgence. Des raisons de limiter la vitesse sont, par exemple, un grand porte-à-faux, l'absence de suspensions, un centre de gravi-

té élevé etc. Les échelles remorquées sont des exemples de tels véhicules; vouloir rouler trop vite dans de telles situations cause obligatoirement des accidents.

Le savoir-faire du chauffeur ne doit pas non plus être surestimé et les limites physiques du véhicule d'intervention doivent être appréciées correctement, indépendamment de l'existence de dispositifs actifs ou passifs de sécurité.

La vitesse doit toujours être adaptée aux circonstances, notamment aux particularités du véhicule et de la charge ainsi qu'aux conditions de la route, du trafic et de visibilité. Le conducteur doit toujours maîtriser suffisamment son véhicule pour être en mesure de remplir son devoir de prudence.

Différences de distances d'arrêt lors de vitesses différentes de circulation

Examinons un exemple: deux véhicules des sapeurs-pompiers circulent à des vitesses différentes sur des voies parallèles. Lorsqu'ils sont à la même hauteur, les deux conducteurs voient simultanément un enfant pénétrer sur la chaussée. Le véhicule qui roule à 50 km/h est stoppé après 34 m, peu avant l'enfant. L'autre véhicule des sapeurs-pompiers, qui roule à 60 km/h, avance encore à près de 40 km/h lorsqu'il arrive à la hauteur de l'enfant. Cette différence de vitesse de 10 km/h représente un gain de temps de 12 secondes sur une distance de 1 km.

Cet exemple démontre clairement qu'une conduite risquée n'apporte aucun gain de temps ou un gain réduit seulement, tandis que l'on met en danger les autres usagers de la route, soi-même et les passagers.

Dépassements

Les dépassements d'autres véhicules sont autorisés lors de courses d'urgence malgré les interdictions et l'éventuelle ligne de sécurité.

Comportement lors des dépassements

- Enclencher suffisamment tôt le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés.
- Adapter la vitesse à la situation.
- Contrôler s'il y a du trafic en sens inverse et si un dépassement est possible.
- Contrôler que l'on aura la possibilité, après le dépassement, de rentrer sur la voie de droite de la chaussée, prêter attention aux éventuels obstacles.
- Observer les véhicules suivant avant de commencer le dépassement.
- Lors du dépassement, conserver toujours un espace latéral suffisant par rapport au véhicule dépassé et toujours enclencher l'indicateur de direction.

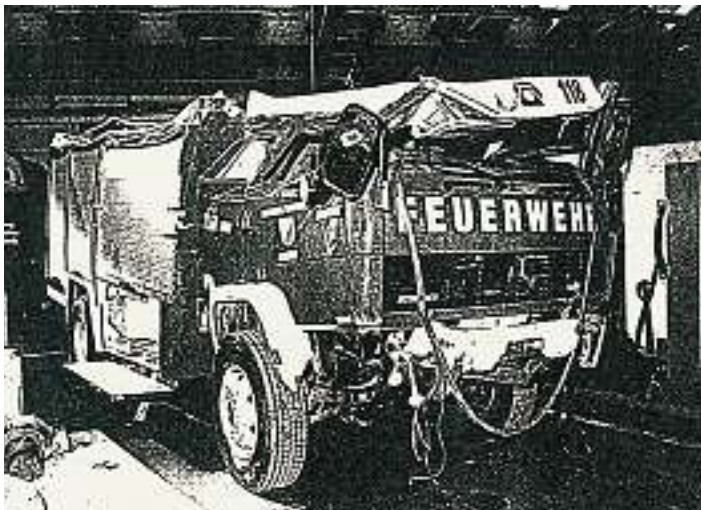
Il est interdit de dépasser dans les courbes sans visibilité, peu avant les passages à niveau sans barrières et avant les dos d'âne.

Dépasser aux bifurcations

- Ne dépasser aux bifurcations que si la visibilité le permet.
- Sur les routes prioritaires (p. ex. les routes principales, les croisements avec des routes sans priorité ou aux signaux lumineux), nous avons également le droit de dépasser aux bifurcations sans visibilité.
- Il est interdit de dépasser aux bifurcations sans visibilité lorsque nous nous trouvons sur une route non prioritaire.

Cas particuliers de dépassement

- Il ne faut jamais dépasser les véhicules arrêtés devant un passage pour piétons (si cela se révélait malgré tout nécessaire, prendre garde à la présence éventuelle de piétons sur le passage



Accident lors d'une course d'urgence: le véhicule des sapeurs-pompiers est accidenté au moment de l'arrivée sur la place sinistrée. Le camion tonne-pompe traverse la glissière de sécurité dans une courbe, fait une chute de huit mètres et est fort heureusement retenu par un arbre. Quatre sapeurs-pompiers sont blessés. Motif de l'accident: une vitesse excessive dans la courbe.

Photo: ZVG.

Exercice des sapeurs-pompiers sur l'autoroute; bien assurer le lieu de l'accident, tous les sapeurs-pompiers portent les vêtements de protection; ne jamais oublier pendant les travaux les véhicules qui passent à côté du lieu de l'accident et toujours les garder à l'œil. Pas de précipitation sur le lieu de l'accident.

Photo: Police GL.



pour piétons et rouler à une vitesse permettant encore de s'arrêter en temps utile).

- Les véhicules qui sont en présélection pour tourner à gauche ne peuvent être dépassés que par la droite.
- Dans les tunnels, il est interdit de dépasser des véhicules à moteur dans un sens pour lequel il n'existe qu'une voie s'il y a du trafic en sens inverse (recommandation: s'il n'y a pas de possibilité de dépassement, les signaux avertisseurs seront déclenchés car on traversera ainsi plus rapidement le tunnel et les autres usagers de la route ne seront pas désécurisés).

● Le dépassement est la plus dangereuse des manœuvres, NE JAMAIS dépasser en cas de doute.

Respect des règles de la circulation

Les conducteurs peuvent déroger aux règles de la circulation à la condition d'apporter l'attention requise à la situation.

Les signaux indiquant des limites de dimensions et de poids doivent toutefois être respectés également lors de courses d'urgence, pour des raisons de sécurité; ceci signifie, par exemple, que la largeur maximale, la hauteur maximale, la lon-

gueur maximale, le poids par essieu et le poids total doivent être respectés.

Les véhicules d'intervention doivent aussi respecter le signal «chaînes à neige obligatoires».

Circulation à contresens sur des routes à sens unique

Les routes à sens unique sont des voies sur lesquelles il n'est autorisé de circuler que dans le sens indiqué; ce sens de circulation doit être respecté également lors des courses d'urgence.

Exceptions:

- Sur indication expresse de la police.

- Lorsqu'une planification d'itinéraire détaillée le prévoit.
- Lorsqu'on a la vue d'ensemble sur tout le tronçon, de la fin de la rue jusqu'au lieu de l'intervention, et si la place est libre.

Franchissement d'intersections équipées de signaux lumineux

Le franchissement d'une intersection équipée de signaux lumineux alors que le signal est au *Comportement en présence de signaux lumineux*

- Réduire la vitesse en présence d'un feu rouge.
- Approcher lentement l'intersection et poursuivre à la vitesse du pas.
- Renoncer si possible à un arrêt de sécurité qui pourrait faire croire aux autres usagers de la route qu'on entend leur céder le passage.
- N'accélérer à nouveau que lorsque le conducteur s'est assuré qu'il peut passer sans risque l'intersection.
- Enclencher l'indicateur de direction pour obliquer.

- Rechercher et établir le contact visuel avec les autres usagers de la route.
- Prendre garde aux piétons.

Circulation dans des intersections

La traversée d'intersections alors que d'autres usagers de la route auraient la priorité nécessite la plus grande attention.

Il existe plusieurs situations en matière de priorité aux intersections :

- La priorité de droite s'applique sur les routes secondaires.
- Les véhicules obliquant à gauche doivent céder la priorité à ceux circulant en sens inverse.
- La priorité peut être réglée au moyen de signaux: «stop» ou «céder le passage».
- Les véhicules qui se trouvent sur la route principale sont prioritaires.

Comportement dans de telles situations :

- Enclencher suffisamment tôt le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés.
- Réduire la vitesse avant l'intersection.
- Entrer lentement dans l'intersection et poursuivre à la vitesse du pas.
- Renoncer si possible à un arrêt de sécurité qui pourrait faire croire aux autres usagers de la route qu'on entend leur céder la priorité. Cette dernière règle s'applique également en présence d'un signal stop, ce qui signifie que nous avons le droit, dans une telle situation, de faire un stop «roulé».
- N'accélérer à nouveau que lorsque le conducteur s'est assuré qu'il peut passer sans danger l'intersection.
- Enclencher l'indicateur de direction pour obliquer.
- Rechercher et établir le contact visuel avec les autres usagers de la route.
- Prendre garde aux piétons.

Le simulateur d'engagement pour la police EiSim Pol est le premier moyen d'entraînement permettant un entraînement réaliste des courses d'urgence. Ce système a été développé par la firme Oerlikon Contraves en collaboration avec les corps de police de Berne et de Zurich et il a été adapté aux conditions que l'on rencontre en Suisse.

Photo: Oerlikon Contraves.



Un tel simulateur d'engagement permet d'entraîner régulièrement des situations à risque dans diverses conditions météorologiques. Pour la première fois, il est possible d'entraîner dans un simulateur ce qui ne pouvait pas l'être auparavant: une vraie course d'urgence comportant toutes les composantes du cas réel.

Photo: Oerlikon Contraves.

Circulation dans des passages resserrés et sur des routes étroites

La circulation dans des passages resserrés alors que les véhicules venant en sens inverse auraient la priorité nécessite la plus grande attention.

Comportement dans des passages resserrés:

- Enclencher suffisamment tôt le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés.
- Réduire la vitesse avant le passage étroit.
- Entrer dans le passage resserré avec une vitesse adaptée.
- N'accélérer à nouveau que lorsque le conducteur s'est assuré qu'il peut franchir sans risque le passage resserré.

Comportement sur des routes étroites sinueuses (routes de montagne):

- Enclencher suffisamment tôt le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés.
- Adapter la vitesse de manière à pouvoir s'arrêter sur la demi-distance de visibilité.
- **Important: toujours laisser enclenché l'avertisseur à deux sons afin que les véhicules circulant en sens inverse puissent pénétrer en temps utile sur une place d'évitement.**

Courses d'intervention sur les autoroutes

Comme les autoroutes disposent d'une chaussée séparée pour chaque sens, avec des entrées et des sorties souvent fort éloignées et des raccordements ou échangeurs parfois compliqués, il faut s'informer très précisément sur le lieu de l'engagement et veiller à ce que l'itinéraire choisi conduise effectivement sur le lieu de l'intervention.

Comportement:

- Aussi longtemps que la sécurité du trafic l'autorise, les véhicules d'intervention respecteront également les règles de la circulation.
- Il est interdit d'entrer par une sortie d'autoroute ou de semi-autoroute, même lorsque les signaux avertisseurs sont enclenchés.
- Exceptions:
 - Sur indication expresse de la police, lorsqu'un plan détaillé de l'itinéraire le prévoit.
 - Lorsqu'on a la vue d'ensemble sur toute la sortie, de sa fin jusqu'au lieu de l'accident, et que l'espace est libre.
- Même lorsque le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés sont enclen-

chés, il est strictement interdit de faire demi-tour sur l'autoroute ou d'obliquer là où cette manœuvre est interdite aux autres usagers de la route.

- Exceptions:
 - Lorsqu'une telle manœuvre est ordonnée sur place par la police.
 - Lorsque le véhicule des sapeurs-pompiers est précédé d'un véhicule de la police qui lui ouvre la route.
 - Lorsqu'un itinéraire planifié le prévoit et en conduisant avec l'attention requise.
- Si un véhicule d'intervention approche exceptionnellement le lieu de l'intervention sur la chaussée destinée à la circulation dans l'autre sens, il devra dans tous les cas dépasser le lieu de l'accident et tourner à la prochaine sortie.
- Exception:
 - Dans le cas où la police a fermé la chaussée opposée et indique de s'arrêter.

Dépassement sur les autoroutes:

- Nous roulons normalement sur la voie de droite; pour dépasser, nous passons sur la voie de gauche (c'est-à-dire que nous dépassons toujours à gauche).
- Là où les véhicules n'avancent plus qu'en accordéon ou sont arrêtés, nous continuons feu bleu et avertisseur à deux sons alternés en utilisant le couloir médian laissé libre entre les deux colonnes de véhicules; les feux de croisement seront en outre allumés.
- Il faudra à tout prix éviter d'utiliser la bande d'arrêt d'urgence, même s'il peut être tentant d'emprunter la bande d'arrêt d'urgence en raison des difficultés de la progression dans le couloir entre les deux colonnes de véhicules. Les cas dans lesquels la chaussée est bloquée par des véhicules accidentés font exception.

Circulation dans les tunnels autoroutiers:

Il faudra respecter ce qui suit lors de la circulation avec des véhicules d'intervention dans des tunnels autoroutiers:

- Le tube destiné à la circulation en sens inverse ne peut être emprunté que sur l'indication expresse de la police et en faisant preuve de la plus grande prudence.
- Les voies dont l'utilisation est interdite par des signaux lumineux (croix rouge) ne peuvent également être empruntées qu'avec l'assentiment de la

police et en faisant preuve de la plus grande prudence (trafic en sens inverse possible).

Sécurité du lieu de l'accident:

- Si nous arrivons sur le lieu de l'accident avant la police, il faut tout d'abord garantir une sécurité suffisante du lieu de l'accident.
- Tous les sapeurs pompiers portent des vêtements de protection.
Vêtements de protection = assurance-vie.
- Ne jamais oublier, lors des travaux sur le lieu de l'accident, que des véhicules continuent d'emprunter cette chaussée et ne jamais les perdre de vue.
La précipitation peut être mortelle sur l'autoroute.

Circulation dans des zones piétonnes

La circulation dans des zones piétonnes lors de courses d'urgence recèle des dangers particuliers puisque les piétons ne s'attendent pas à l'apparition d'un véhicule d'intervention circulant rapidement.

Comportement dans des zones piétonnes:

- Enclencher le feu bleu et l'avertisseur à deux sons alternés (respecter le principe de la proportionnalité en ce qui concerne l'enclenchement de l'avertisseur).
- Circuler à la vitesse du pas.
- Ne pas mettre en danger les personnes.
- Ne pas endommager de biens.

Passages à niveau et comportement en présence de trams

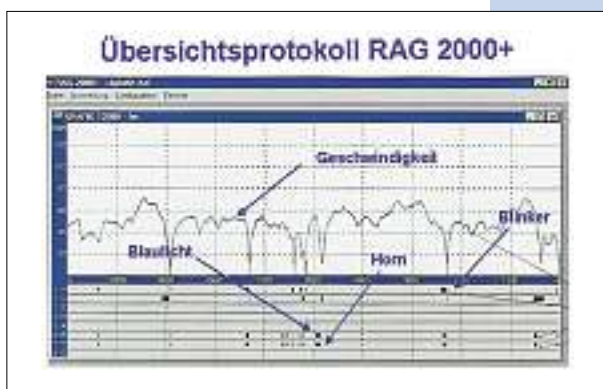
Le franchissement de passages à niveau et le comportement en présence de trams et de véhicules ferroviaires comportent des risques particuliers qui nécessitent la plus grande attention.

Art. 45 OCR:

- Les conducteurs de tramways et de chemins de fer routiers céderont la priorité aux véhicules du service du feu, du service de santé et de la police qui se sont annoncés par des avertisseurs spéciaux.
- Nous ne pouvons pas toujours faire valoir la priorité envers les trams lors de courses d'urgence. Si un tram doit opérer un freinage d'urgence, il existe un risque qu'un nombre important de passagers se blessent lors de ce freinage.
- La distance de freinage d'un train est toujours très importante. Franchir un passage à niveau lorsque l'avertisseur annonce déjà l'arrivée d'un train est extrê-

Les données enregistrées dans le RAG 2000+ et le logiciel d'exploitation correspondant permettent de représenter d'une manière aisément compréhensible sur un graphique ou dans un tableau l'itinéraire enregistré et l'état des divers systèmes. Le RAG 2000+ est distribué par la firme Mobatime Swiss SA, Stettbachstr. 5, 8600 Dübendorf.

Photo: Mobatime Swiss SA.



L'enregistreur de fin de parcours RAG 2000+: les 12 derniers km sont enregistrés continuellement dans cet appareil. Y sont consignés l'itinéraire, la vitesse, la date, les heures ainsi que l'état des systèmes raccordés. Il est ainsi toujours possible de reconstruire indiscutablement les 12 derniers km, par exemple le moment de l'enclenchement du feu bleu ou de l'avertisseur à sons alternés, de l'indicateur de direction ou des feux de croisement.

Photo: Mobatime Swiss SA, Dübendorf

mement dangereux et donc strictement interdit.

Comportement en présence de trams et de chemins de fer:

- Il faut faire immédiatement de la place si un véhicule ferroviaire approche.
- Les véhicules à l'arrêt respecteront une distance d'au moins 1,50 m par rapport au rail le plus proche.

Comportement avant et sur les passages à niveau:

- La vitesse doit toujours être adaptée à la situation.
- Il faut s'arrêter devant les passages à niveau si les barrières s'abaissent ou si le signal indique de s'arrêter (feu rouge clignotant). En l'absence d'indicateur, il faut s'arrêter lorsque des véhicules ferroviaires approchent.
- Il est interdit de s'arrêter volontairement sur un passage à niveau.
- Il est interdit d'ouvrir, de contourner ou de passer par-dessus ou par-dessous des barrières ou des demi-barrières.
- En cas d'accident sur un passage à niveau, la compagnie ferroviaire sera avertie immédiatement.

Comportement aux passages à niveau non gardés (sans barrière ni feu clignotant):

- La vitesse doit être réduite avant le passage à niveau.
- Déclencher à temps l'avertisseur à sons alternés de manière à entendre un train approcher; attendre éventuellement jusqu'à ce que le train soit passé.
- Il est interdit d'opérer un dépassement immédiatement avant un passage à niveau sans barrières ou sur le passage à niveau (exception: dépassement de piétons et de cyclistes si la visibilité est suffisante).

Notez par ailleurs que le chemin le plus court pour rejoindre la place sinistrée n'est pas toujours le plus rapide. Nous pouvons perdre un temps précieux devant un passage à niveau fermé. Par conséquent, il faudra si possible opter pour un itinéraire d'approche de la place sinistrée exempt de passages à niveau.

Marche arrière

La marche arrière requiert l'aide d'une tierce personne si la visibilité vers l'arrière est réduite. La vitesse maximale autorisée pour la marche arrière est celle de l'hom-

me au pas. Il est interdit de faire marche arrière pour traverser des passages à niveau et des intersections sans visibilité.

Comportement en cas d'accident

Si un véhicule équipé d'un feu bleu et d'un avertisseur à deux sons alternés est impliqué dans un accident lors d'une course d'urgence, le conducteur ne peut poursuivre sa route que si les mesures ont été prises pour secourir les blessés et constater les faits.

Comportement après un accident:

- Assurer le lieu de l'accident pour éviter la mise en danger du reste du trafic (mettre en place le triangle de panne).
- Aide aux blessés et annonce à la police et à la centrale d'engagement.
- Le conducteur doit décider de cas en cas et en fonction de la situation (gravité de l'accident, disponibilité d'un autre véhicule d'intervention) et de la tâche à accomplir s'il peut poursuivre ou non la course.
- L'emplacement du véhicule accidenté doit être marqué sur la route avant de poursuivre la course.

Port des ceintures de sécurité

Le conducteur et les passagers de véhicules des sapeurs-pompiers, des services de santé et de la police sont libérés du port des ceintures de sécurité lors des courses d'urgence (art. 3a OCR).

Il ne faut pas oublier la grande force d'inertie que génère un accident.

Exemple

Un sapeur-pompier pesant 80 kg est accéléré vers l'avant à raison de 25 fois son propre poids lors d'un choc frontal à une vitesse de 50 km/h; cela correspond approximativement à 2000 kg.

S'il ne porte pas de ceinture de sécurité, il n'a pratiquement aucune chance de survie!

Cet exemple démontre clairement qu'il sied de porter les ceintures de sécurité également pour les courses d'urgence, d'autant plus que le risque d'être impliqué dans un accident est notablement plus élevé que lors de déplacements normaux.

Notons ...

... que le port des ceintures de sécurité sert notre *propre* sécurité.

Passager

Le passager d'un véhicule d'intervention peut être extrêmement utile en qualité d'aide-conducteur. Le conducteur se concentre sur le trafic tandis que le passager dessert la radio, observe le trafic, aide le chauffeur à trouver la place sinistrée et l'assiste pour les marches arrière.

Etat du conducteur

Si une personne n'est pas en mesure de prendre le volant en raison d'un excès de fatigue, des effets de l'alcool, de médicaments ou de drogues ou pour toute autre raison, elle ne prendra en aucun cas la route. Personne ne doit confier un véhicule à un conducteur qui n'est pas en état de conduire (art. 2 OCR).

Ces dispositions s'appliquent également pour les conducteurs de véhicules lors des courses d'urgence. De plus, il est interdit aux conducteurs de transports professionnels de personnes (conducteurs d'ambulance) de consommer des boissons alcooliques pendant le temps de travail et pendant les six heures qui précèdent le début du travail.

La règle qui s'applique dans tous les cas au sujet de l'alcool et du volant est:

Qui boit ne conduit pas, qui conduit ne boit pas.

Autres droits particuliers

Les courses des sapeurs-pompiers, des services de santé et de la police sont exemptées des interdictions de circuler le dimanche et la nuit. Cette règle s'applique également pour les véhicules de tiers s'ils servent à exécuter des courses d'urgence. Les conducteurs des véhicules qui bénéficient de la priorité ne sont pas non plus assujettis à l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules automobiles (OTR 1) ni à l'ordonnance sur la durée du travail et du repos des conducteurs professionnels de véhicules légers affectés au transport de personnes et de voitures de tourisme lourdes (OTR 2).

Caractère répréhensible

Les conditions de la répression lors de courses urgentes sont réglées pour les chauffeurs à l'art. 100 de la loi sur la circulation routière et aux art. 32 et 34 du Code pénal.

Art. 100 chiffre 4 LCR:

- Lors de courses officielles urgentes, le conducteur d'un véhicule du service du feu, du service de santé ou de la police qui aura donné les signaux d'avertissement nécessaires et observé la prudence que lui imposaient les circonstances ne sera pas puni pour avoir enfreint les règles de la circulation ou des mesures spéciales relatives à la circulation.

Art. 32 du Code pénal:

- «Ne constitue pas une infraction l'acte ordonné par la loi, ou par un devoir de fonction ou de profession; il en est de même de l'acte que la loi déclare permis ou non punissable.»

Art. 34 chiffre 2 du Code pénal:

- «Lorsqu'un acte aura été commis pour préserver d'un danger imminent et impossible à détourner autrement un bien appartenant à autrui, notamment la vie, l'intégrité corporelle, la liberté, l'honneur, le patrimoine, cet acte ne sera pas punissable...»

Perspectives d'avenir/Simulateurs de conduite

Un accident, un incendie, un crime ou une urgence requièrent une réaction rapide. Les conducteurs de véhicules d'intervention doivent pouvoir intervenir rapidement et avec assurance. Les interventions d'urgence ne peuvent cepen-

dant pas être entraînées réellement. Il est possible d'améliorer la maîtrise du véhicule en s'exerçant sur des tronçons fermés à la circulation, mais cela ne suffit de loin pas pour être préparés pour le cas réel. Le simulateur d'engagement pour la police EiSim Pol est le premier moyen didactique permettant d'entraîner dans des conditions réalistes les courses d'urgence. Ce système a été développé par la firme Oerlikon Contraves en collaboration avec les corps de police de Berne et de Zurich, et il a été adapté à la situation que l'on rencontre en Suisse.

Le concept du simulateur d'engagement pour la police se fonde sur le système Adams (Advanced Driving And Maneuvering Simulator), introduit au niveau international, qui est utilisé avec succès depuis des années pour la formation des chauffeurs de camion.

En janvier de 2001, plus de 200 policiers provenant de toute la Suisse ont testé intensément ce simulateur d'engagement dans le cadre d'une action coordonnée par la Communauté de travail des chefs des polices de la circulation de la Suisse et de la Principauté du Liechtenstein (CCCS). Les participants ont été enthousiasmés par le réalisme de la formation et de l'environnement simulé. Dans un tel simulateur, il est possible d'entraîner régulièrement des situations difficiles et risquées de circulation en sélectionnant les conditions météorologiques. Pour la première fois, un simulateur permet aujourd'hui d'exercer ce qui ne pouvait pas l'être auparavant: une vraie course d'urgence comportant toutes les composantes du cas réel. Les responsables de la formation de la police, des sapeurs-pompiers et des services de santé sont d'accord qu'un tel système répond à un besoin urgent pour une formation des conducteurs réaliste et exempte de risques. ♦

Conduis prudemment et avec calme, il en va de ta sécurité et de celle des autres!