



ASSEMBLÉE NATIONALE

15ème législature

Dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente

Question écrite n° 24820

Texte de la question

Mme Bérengère Poletti attire l'attention de M. le ministre de l'intérieur sur les dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente. L'article L. 721-2 du code de la sécurité indique que « Les missions de sécurité civile sont assurées principalement par les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires des services d'incendie et de secours ainsi que par les personnels des services de l'État et les militaires des unités qui en sont investis à titre permanent. Concourent également à l'accomplissement des missions de la sécurité civile les militaires des armées et de la gendarmerie nationale, les personnels de la police nationale et les agents de l'État, des collectivités territoriales et des établissements et organismes publics ou privés appelés à exercer des missions se rapportant à la protection des populations ou au maintien de la continuité de la vie nationale, les membres des associations ayant la sécurité civile dans leur objet social, ainsi que les réservistes de la sécurité civile ». Cette mosaïque d'acteurs et leurs compétences permettent toute l'efficacité du système de sécurité civile français. Si cette spécificité est souvent mise en avant, on occulte cependant volontiers de souligner le caractère particulièrement hétérogène de la signalisation de leurs véhicules d'intervention, de sécurité et de secours. En effet, celle-ci s'est établie sur la base d'un arrêté de 1987, particulièrement éloigné des réalités actuelles et opérationnelles. À l'heure de la simplification administrative, la France devrait prendre exemple sur ses voisins européens, disposant de réglementations en la matière beaucoup plus pragmatiques. La réglementation actuelle crée une différenciation importante et non justifiée, entre les différents acteurs concourant aux secours et prive de dispositifs de sécurité, des entités qui travaillent pourtant conjointement sur le même type d'interventions, en de mêmes lieux, en même temps et pour servir le même objectif d'assistance. L'arrêté du 20 janvier 1987 fut à plusieurs reprises sporadiquement modifié, mais n'a jamais bénéficié d'une refonte complète et n'est plus adapté aux réalités et contraintes opérationnelles de terrain. Il conduit à la fois à de nombreuses inégalités en matière de sécurité, mais également à des situations dangereuses dues à de mauvaises interprétations. Enfin, il plonge dans la « non-conformité » des entités ne cherchant qu'à servir l'intérêt général dans les meilleures conditions. Les exemples de l'incohérence et du dépassement de la législation actuelle sont malheureusement nombreux. Ainsi, le balisage réfléchissant bleu et jaune des véhicules de gendarmerie ou de police municipale n'est mentionné dans aucune disposition réglementaire et n'est pas homologué. Les véhicules des unités d'instruction et d'intervention de la sécurité civile ou des services de la direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises du ministère de l'intérieur, à l'exception des démineurs, ne disposent à l'heure actuelle d'aucun encadrement réglementaire. Les services mobiles d'urgence et de réanimation (SMUR) apposent quant à eux, quasi systématiquement, des bandes alternées jaune et rouge sur leurs véhicules sans y être légalement autorisés (art. 2 ter de l'arrêté du 20 janvier 1987 relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention urgente et des véhicules à progression lente). Les ambulances privées peuvent en fonction de leurs missions, engagées ou non par le centre 15, soit bénéficier d'une facilité de passage ou bénéficier d'une priorité de passage. Dans le premier cas, elles ne peuvent pas franchir un feu tricolore, dans l'autre elles y sont autorisées. L'automobiliste averti et au fait de la réglementation, devra donc, dans le court laps de temps dont il dispose, analyser la situation et interpréter hypothétiquement l'avertisseur sonore à deux ou trois tons, afin de prédire, si oui ou non, l'ambulance franchira le feu. Le franchissement des feux tricolores est donc devenu quasi systématique face à l'incompréhension des usagers. Les véhicules d'intervention des conseils départementaux, des directions interdépartementales des routes ou

encore des sociétés privées d'autoroutes intervenant sur les accidents de circulation routière arrivent régulièrement en primo-intervenant sur les accidents de circulation. Ces véhicules ayant pour missions la protection et le balisage sont équipés de dispositifs réfléchissants rouge et blanc beaucoup moins visibles à longue distance et par mauvais temps. De plus, ils ne peuvent théoriquement apposer et utiliser des feux spéciaux bleus de catégorie B, uniquement si la route est à deux chaussées séparées (art. 5 de l'arrêté du 30 octobre 1987 relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente). Or les conseils départementaux comme les DIR interviennent sur d'autres types de chaussées non moins dangereuses. Il est par ailleurs établi que le comportement des conducteurs, notamment en termes d'attention et de réduction de vitesse, est directement lié à la couleur de l'avertisseur lumineux qu'ils perçoivent. Les feux bleus étant désormais assimilés par la majorité, comme la couleur des secours et de l'urgence. Bien qu'ils disposent souvent de dispositifs lumineux complémentaires ces véhicules censés assurer la sécurisation, sont donc globalement moins visibles, notamment de jour, que les véhicules de secours dont ils assurent la protection. Cette carence en visibilité est désormais régulièrement compensée par le recours à des peintures jaunes ou fluorescentes, qui bien qu'efficaces, représentent un surcoût important à l'achat et en entretien. La plupart des associations agréées de sécurité civile agissent dans le domaine du secours et de l'assistance aux personnes et disposent donc d'un agrément en ce sens. Toutes les structures départementales ne disposent cependant pas d'une convention relative à la permanence des soins (art. L. 725-1 et L. 725-5 du code de la sécurité intérieure), néanmoins leur parc de véhicules bénéficie dans sa globalité d'une autorisation d'apposer des feux spéciaux. Les véhicules sont alors équipés de bandes réfléchissantes alternées jaune et rouge, sans que la réglementation le prévoie explicitement (art. 2 ter de l'arrêté du 20 janvier 1987 relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention urgente et des véhicules à progression lente), de feux de catégorie B et d'avertisseurs sonores, et ce sans distinction, qu'ils s'agissent de véhicules sanitaires (art. 5 de l'arrêté du 30 octobre 1987 relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente), de véhicules de liaison, de soutien logistique, de commandement ou d'appui. Dans cette situation, il est logique que les véhicules des associations de secouristes, concourant aux opérations de secours et disposant d'un agrément de sécurité civile, puissent bénéficier de ces équipements de sécurité et de balisage. Pourtant, les autres associations nationales de secours, elles aussi agréées et concourantes aux mêmes opérations de sécurité civile, ne peuvent pas bénéficier de ces dispositifs, du simple fait que leurs prérogatives n'incluent pas le transport sanitaire. Elles interviennent pourtant également sur la voie publique, sont exposées aux mêmes risques routiers, peuvent rencontrer les mêmes difficultés de progression que les autres acteurs qui doivent être aisément et rapidement identifiées par tous. La qualité des acteurs, le nombre et la diversité des missions exécutées ont considérablement évolué. La place et l'encadrement des acteurs associatifs dans le dispositif furent largement renforcés par la loi 811-2004 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile. Il en est de même pour l'environnement dans lequel elles sont assurées. La densité du trafic routier, ou encore la nécessité d'identification rapide des unités lors des opérations de grande envergure sont des données importantes dans l'adaptation de l'organisation de la sécurité civile afin de faire face aux nouvelles menaces. Dès lors, elle lui demande de bien vouloir lui indiquer, dans un premier temps, quels sont les dispositifs existants pour actualiser la liste des véhicules d'intérêt général prioritaire et celle des véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage, puis, dans un second temps, quelles sont les mesures prises pour faire évaluer la pertinence des dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente et des dispositifs de signalisation complémentaire des véhicules d'intervention urgente ainsi que des véhicules à progression lente.

Texte de la réponse

Le code de la route, en son article R. 311-1, énumère de façon limitative et exhaustive d'une part, les catégories de véhicules d'intérêt général bénéficiant de la priorité de passage et, d'autre part, les catégories de véhicules dont il convient de faciliter la progression sans leur conférer pour autant une priorité de passage. La qualité de véhicule d'intérêt général répond par principe à des nécessités opérationnelles absolues dans le cadre d'interventions urgentes et nécessaires. Ce cadre restrictif permet de faciliter l'intervention des véhicules concernés tout en limitant les risques pour les autres usagers de la route au regard notamment de la possibilité offerte par le code de la route de déroger aux vitesses maximales autorisées. En effet, il s'agit d'éviter les abus

qui seraient de nature à diminuer l'efficacité des dispositions prises par le code de la route et qui aboutiraient à des situations incontrôlables et dangereuses compte tenu des prérogatives attachées à cette catégorie de véhicules, notamment en matière de priorité de passage et de dépassement des vitesses maximales autorisées. La dernière modification de la liste des véhicules d'intérêt général est issue du décret n° 2019-1328 du 9 décembre 2019 portant diverses mesures en matière de sécurité routière qui a notamment rétabli la qualité de véhicule d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage aux véhicules de premiers secours à personnes des associations agréées de sécurité civile, statut qui avait été perdu du fait des modifications opérées par la loi n° 2016-41 du 26 janvier 2016 de modernisation de notre système de santé. Concernant les ambulances privées, l'article R. 311-1 du code de la route établit que les ambulances peuvent être qualifiées, d'une part, de véhicules d'intérêt général prioritaires lorsqu'elles sont « des véhicules d'intervention des unités mobiles hospitalières ou, à la demande du service d'aide médicale urgente, affecté exclusivement à l'intervention de ces unités » et que les « ambulances de transport sanitaire » peuvent être qualifiées, d'autre part, de véhicules d'intérêt général bénéficiant de facilités de passage. Aussi, compte tenu de cette distinction répondant à des considérations opérationnelles, il n'est pas envisagé de modifier les dispositions du code de la route pour attribuer un statut de véhicules d'intérêt général prioritaires à l'ensemble des ambulances. Les arrêtés du 20 janvier 1987 relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention urgente et des véhicules à progression lente et du 30 octobre 1987 relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente prévoient les modalités selon lesquelles ces véhicules sont équipés de dispositifs spéciaux de signalisation et d'une signalisation complémentaire. Ces textes, qui précisent les dispositions du code de la route, font l'objet d'une mise à jour, en lien avec le ministère chargé des transports, au fur et à mesure des modifications apportées à la liste des véhicules d'intérêt général définie par l'article R. 311-1 du code de la route.

Données clés

Auteur : [Mme Bérengère Poletti](#)

Circonscription : Ardennes (1^{re} circonscription) - Les Républicains

Type de question : Question écrite

Numéro de la question : 24820

Rubrique : Sécurité des biens et des personnes

Ministère interrogé : [Intérieur](#)

Ministère attributaire : [Intérieur](#)

Date(s) clé(s)

Question publiée au JO le : [26 novembre 2019](#), page 10240

Réponse publiée au JO le : [19 mai 2020](#), page 3540