



ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

**UV J.S.P. 4**

**Module : PPBE**



**D.O.**

**Voies rapides**

Version 1



## ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Ce cours regroupe les DO 2005-017, 2005-020 et 2005-031 qui traitent des opérations de secours sur les voies rapides.

On entend par « voies rapides », les axes routiers à fort risque de sur-accident compte tenu de leur fréquentation et de la vitesse potentielle des véhicules y circulant (autoroute, voie rapide, boulevard périphérique, voie urbaine, route nationale, route départementale importante, autre cas en fonction de l'appel au CTA/CODIS ou sur demande du COS).

L'ensemble des mesures qui suivent, s'inspirent de deux principes fondamentaux qui sont d'une part, la mise en oeuvre précoce d'un moyen de balisage efficace, et d'autre part la limitation du nombre d'intervenants au strict nécessaire.

### **I. PRINCIPES, OBJECTIFS, RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES :**

#### **A. DEUX PRINCIPES DE BASE :**

1. La protection des intervenants, pour être efficace, doit-être réalisé dès le début de l'intervention.
2. La limitation du nombre d'intervenants au strict nécessaire réduit les risques collectifs lors d'un sur-accident.

Ces mesures sont prises dans le but de limiter les risques potentiels de sur-accidents, et donc d'assurer une meilleure protection des intervenants sur les voies rapides. Cependant, ces risques demeurent toujours présents et appellent l'extrême vigilance de tous les intervenants.

#### **B. OBJECTIFS :**

Assurer toutes les missions de l'intervention SR (protection incendie, désincarcération...) tout en assurant la sécurité des intervenants.

#### **C. MOYENS POUR Y PARVENIR :**

1. **Individuels** : EPI ;
2. **Collectifs** : Activation d'un véhicule de présignalisation.



## ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Pour toute intervention sur voies rapides et en l'absence sur les lieux, au moment de l'alerte, de services spécialisés chargés de la signalisation (DDE, société d'autoroute, police, gendarmerie), un engin supplémentaire assurant une fonction de balisage sera systématiquement engagé.

Cette mission de présignalisation en amont de l'accident, sera affectée dans la majorité des cas, soit à un :

- ↗ VIDP (Véhicule d'Intervention Diverse et de Présignalisation),
- ↗ VTUT,
- ↗ autre engin.



Lors des interventions sur autoroutes certains centres utilisent des moyens (type VTU, FPT,...) en pré-signalisation d'urgence qui ne correspondent pas à la totalité des caractéristiques d'un engin de pré-signalisation.

Dans ce cas il convient d'appliquer strictement la consigne suivante :

- ↗ sur autoroute, en cas d'absence d'engin de pré-signalisation (VIDP ou VTUT), stationner systématiquement l'engin pris en complément sur la bande d'arrêt d'urgence.

Le terme « présignalisation » ne recouvre pas les notions réglementaires et normatives dévolues aux services ou organismes spécialisés dans ce domaine. Il ne s'agit donc pas de se substituer à ces professionnels du balisage, mais uniquement d'atteindre un objectif de protection des intervenants, dès les premiers instants qui suivent notre arrivée sur les lieux de l'accident.

L'adjonction du véhicule de présignalisation ne s'effectuant qu'en l'absence des services spécialisés sur les lieux de l'accident au moment de l'alerte des secours, cet engin pourra être amené à être désengagé par le commandant des opérations de secours, lorsque ceux-ci auront pris le relais avec leur propre dispositif.



## ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

La directive opérationnelle 2005-020 relative au COS et à la sécurité des intervenants stipule que sur la voirie, les sapeurs-pompiers s'ils arrivent les premiers sur les lieux, prennent des dispositions pour protéger les primo intervenants du suraccident avec leurs propres moyens et quand les forces de l'ordre, DIR, sociétés d'autoroutes et divers gestionnaires de voirie se présentent ils mettent en place le dispositif de protection de l'opération de secours en intégrant le risque de suraccident sous leur responsabilité et sous l'autorité des forces de l'ordre, en liaison avec le COS.

Ces mesures sont prises dans le but de limiter les risques potentiels de sur-accidents, et donc d'assurer une meilleure protection des intervenants sur les voies rapides. Cependant, ces risques demeurent toujours présents et appellent l'extrême vigilance de tous les intervenants.

L'ensemble des sapeurs-pompiers et de leurs hiérarchies opérationnelle et fonctionnelle s'attacheront à la stricte application de ces directives qui touchent directement à la sécurité des personnels engagés.

## **II. MOYEN À METTRE EN OEUVRE :**

### **A. REALISATION D'UN BOUCHON MOBILE /**

La pré-signalisation et la signalisation de position sont étendus à la voie N+1, dans certains cas par les SP et d'une manière générale par les services partenaires.

### **B. PRESIGNALISATION /**

assurée par SP sauf si partenaire présent sur place (DIR, société d'autoroute, police...)

Entre 250 et 300 mètres en amont de l'incident sur autoroute en fonction de la visibilité, au moyen du véhicule dédié.

Entre 150 et 200 m en amont et en aval hors autoroute.

**Attention :** La mission de pré signalisation sur la voie de gauche d'une autoroute ne peut être assurée qu'avec un VIDP

### **C. SIGNALISATION DE POSITION :**

A 100 mètres sur la voie concernée par l'accident FPT en amont de l'incident.



## **D. RECOMMANDATIONS GÉNÉRALES ET RAPPELS DE RÈGLES DE SECOURS ROUTIER :**

Le principe affiché est que la circulation est maintenue sur une ou plusieurs voies.

Le COS peut cependant être amené à provoquer l'interruption totale du trafic routier (risque non maîtrisable pour les SP ou pour les usagers du réseau, utilisation d'un hélicoptère...).

### **1. VIDP :**

L'équipage du véhicule de pré signalisation, gilet réflectorisant revêtu, doit se mettre en sécurité derrière les rails métalliques ou béton dès lors que son travail est réalisé (positionnement du véhicule et mise en oeuvre des signaux optiques, balisage aval dans le cas d'une voie à double sens de circulation...).

↪ Le personnel du VIDP peut être sollicité pour travailler avec les autres équipages.

### **2. FPT :**

↪ Le personnel du FPT descend coté protégé (opposé à la circulation)

↪ Le conducteur du FPT assure une vigilance de tous les instants, prêt à donner l'alerte.

↪ Le FPT est positionné à 50 m en amont du véhicule accidenté. La prévision du feu étant réalisable grâce au dévidoir tournant.

↪ Les 4 premiers cônes de signalisation sont posés serrés sur les premiers mètres.

### **3. VSRM :**

↪ Si VSRM présent, il prend la place de la RSR sur les schémas qui suivent.

↪ La RSR (ou FSRM ou FSRL) doit être positionnée à environ 10 m en amont du véhicule accidenté de façon à limiter le bruit pour les victimes et les sauveteurs. Les dévidoirs de 20 m de flexibles hydrauliques permettent le respect de cette règle.

↪ Les mâts (RSR, FSRM, FSRL, gyrophares + projecteurs) et ballons d'éclairage sont déployés pour contribuer à l'amélioration du balisage.

### **4. CDG :**

Le CDG désengage les moyens le plus rapidement possible.

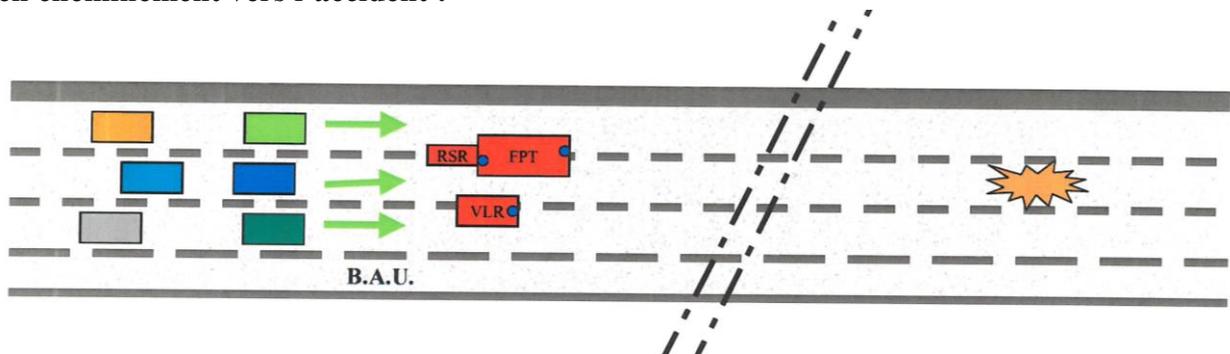
### III. POSITIONNEMENT DU DISPOSITIF :

#### 1. Réalisation d'un bouchon mobile :

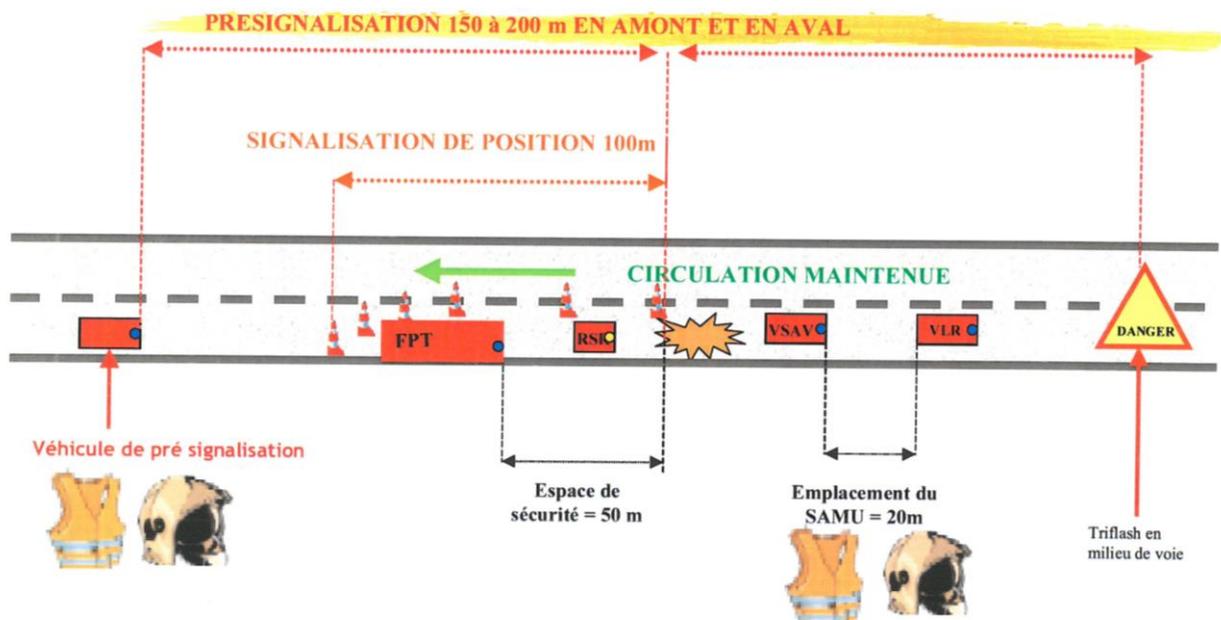
Le principe consiste, pour les premiers intervenants, à faire ralentir le flux de véhicules très en amont du site d'intervention, si possible à plusieurs véhicules de front, feux de détresse allumés (voir opérations « escargot »).

Par création d'un bouchon progressif, on évite ainsi le phénomène de ralentissement brutal, générateur de carambolage en chaîne.

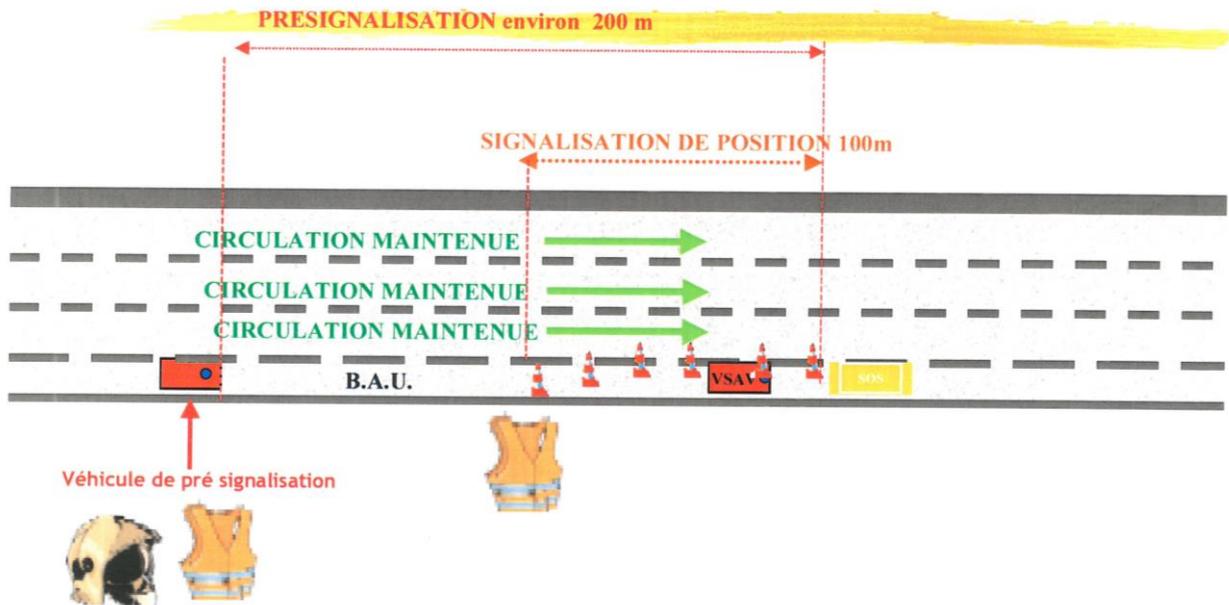
Schéma de principe de réalisation d'un bouchon mobile réalisé ici avec deux véhicules en cheminement vers l'accident :



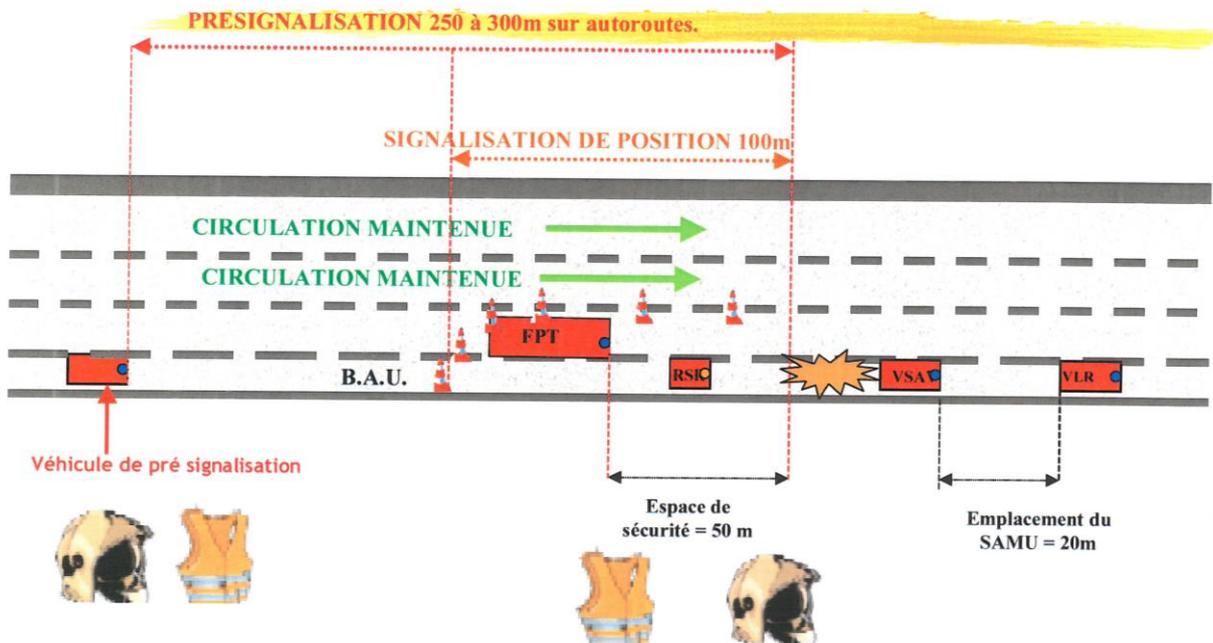
#### 2. Accident sur voie à double sens de circulation :



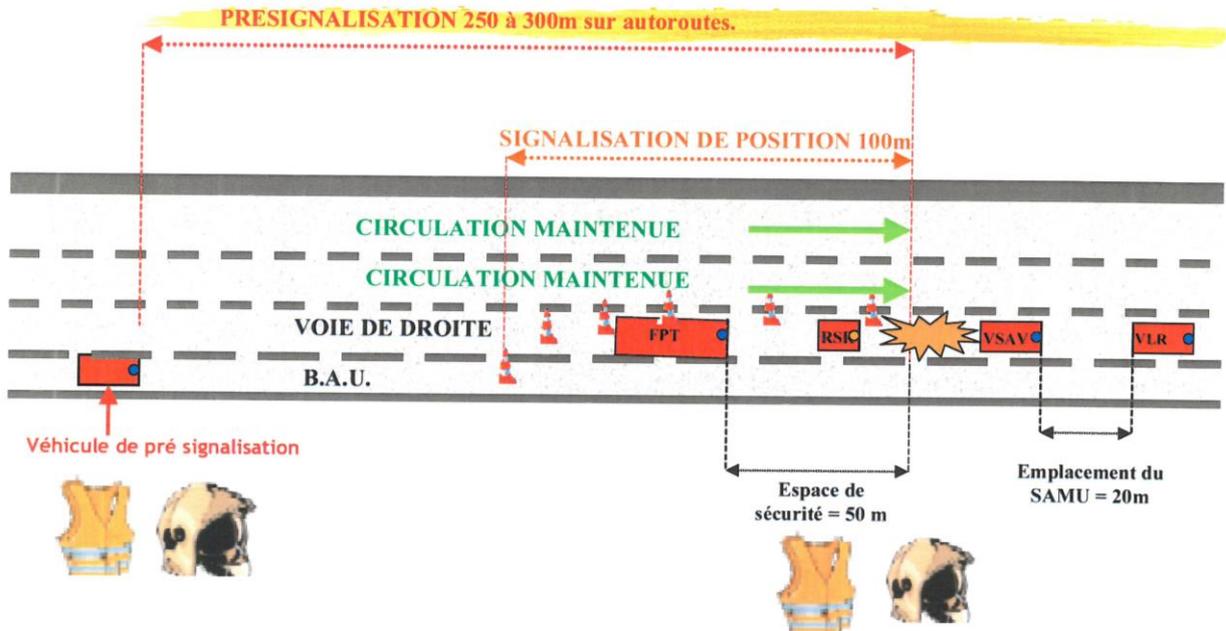
3. SUAP sur BAU (bande d'arrêt d'urgence) :



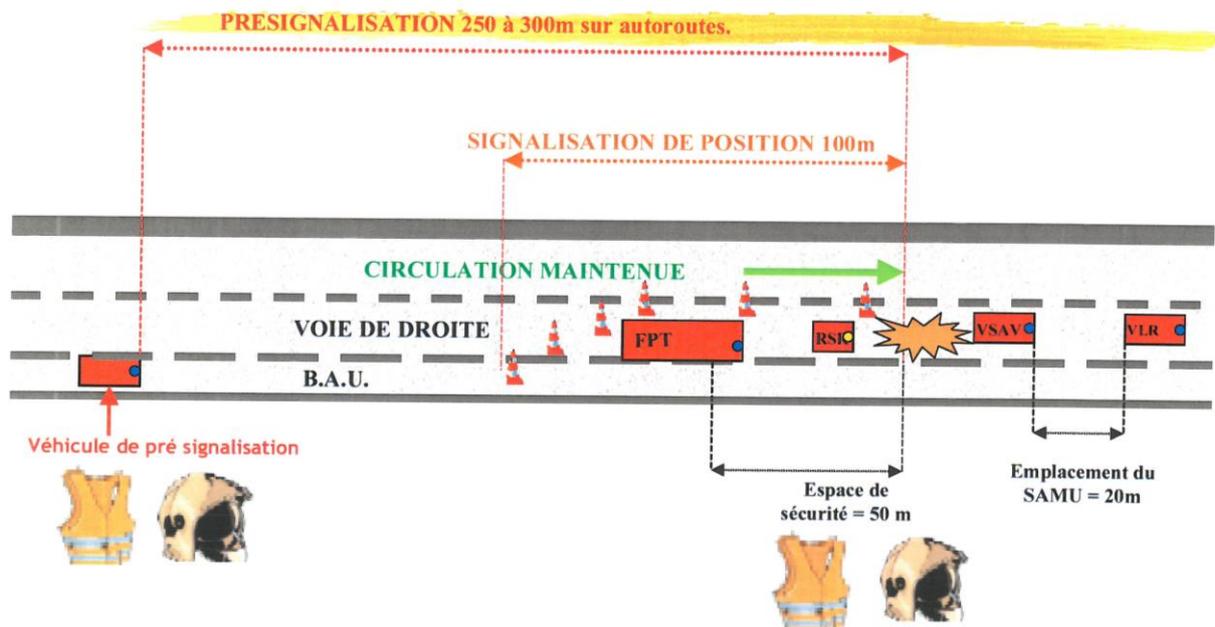
4. Accident sur BAU :



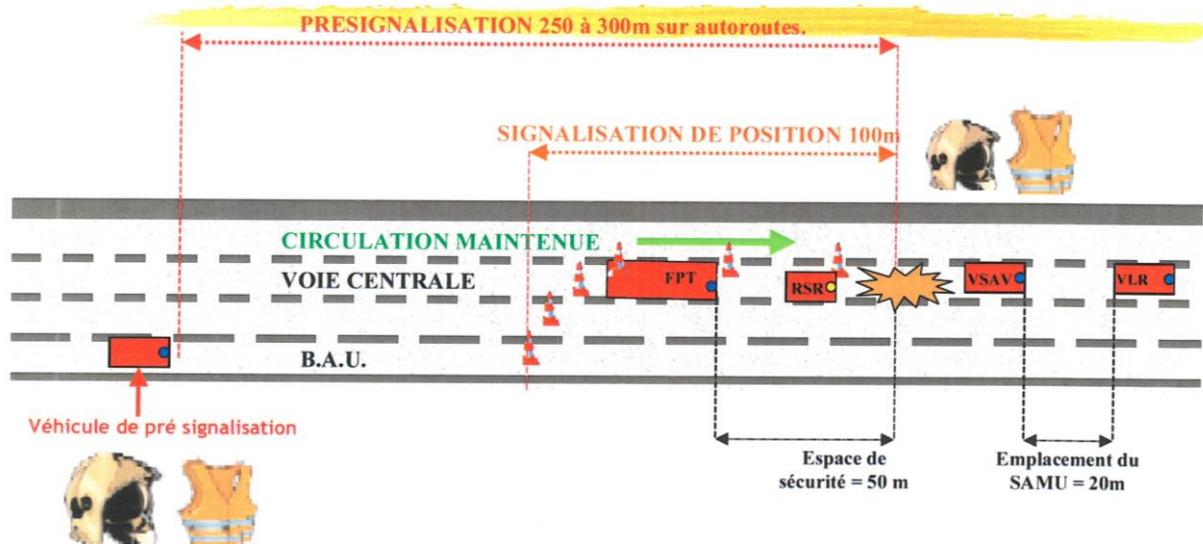
**5. Accident sur voie de droite dite lente :**



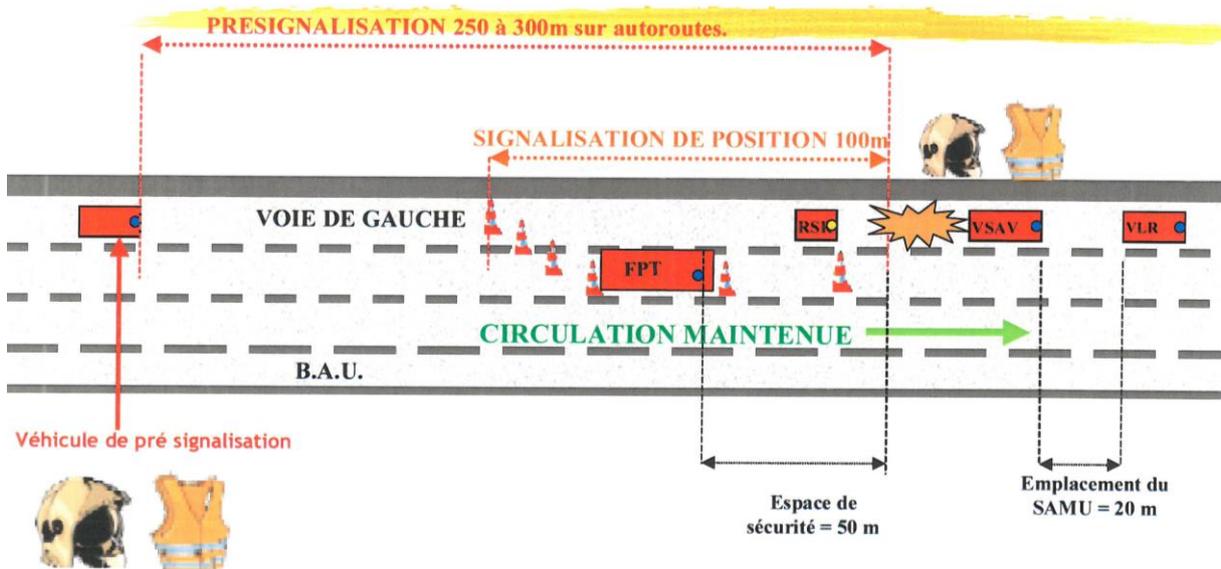
**6. Accident sur voie de droite dite lente sur autoroute à deux voies :**



**7. Accident sur voie du milieu (centrale) :**



**8. Accident sur voie de gauche dite rapide :**



**9. Accident sur voie de gauche sur autoroute à 4 voies :**

