



ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

UV J.S.P. 4

Module : PPBE

The background of the page is a large, semi-transparent image of firefighters. Several young men in blue fire uniforms and helmets are visible. One person is lying on a stretcher, being attended to by the others. The scene is set against a warm, orange-red background, possibly inside a fire station or at an emergency scene. The text 'Interventions sur Voies rapides' is overlaid in the center of this image.

Interventions sur Voies rapides

Version 1



ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

L'arrêté préfectoral du 27 juillet 2023, fixe les Procédures Interservices de Sécurisation des Intervenant sur les autoroutes et routes du département du Rhône et de la métropole de Lyon (P.I.S.I.R. 69).

Le PISIR 69 est commun à tous les services intervenants :

- ↗ SDMIS
- ↗ Forces de l'ordre : Police, CRS, gendarmerie
- ↗ SAMU
- ↗ Sociétés gestionnaires des autoroutes : ASF – AREA - APRR
- ↗ BPNL : Boulevard Périphérique Nord de Lyon
- ↗ DIRCE : Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est
- ↗ Conseil départemental du Rhône et la métropole de Lyon



Le PISIR 69 présente l'alerte et la diffusion d'informations, les schémas de principe d'intervention et les règles de sécurité relatives à l'intervention sur le réseau des routes et autoroutes du département du Rhône et de la métropole de Lyon qui prennent en compte les risques liés à la circulation.

Dans notre cours nous parlerons uniquement des règles et procédures que doit connaître un équipier sapeur-pompier.

Il est évident que les schémas proposés dans le PISIR 69 et repris dans ce cours sont des schémas de principe et devront être adaptés en fonctions des situations rencontrées sur le terrain. Ces schémas ne sont pas exhaustifs mais ils permettent de traiter les situations les plus fréquentes.

I. CHAMP D'APPLICATION ET DOMAINES CONCERNES :

Le PISIR 69 s'applique sur toutes les routes et autoroutes du département du Rhône et de la métropole de Lyon, qu'elles soient concédées ou non et hors agglomération.

Voies bidirectionnelles :



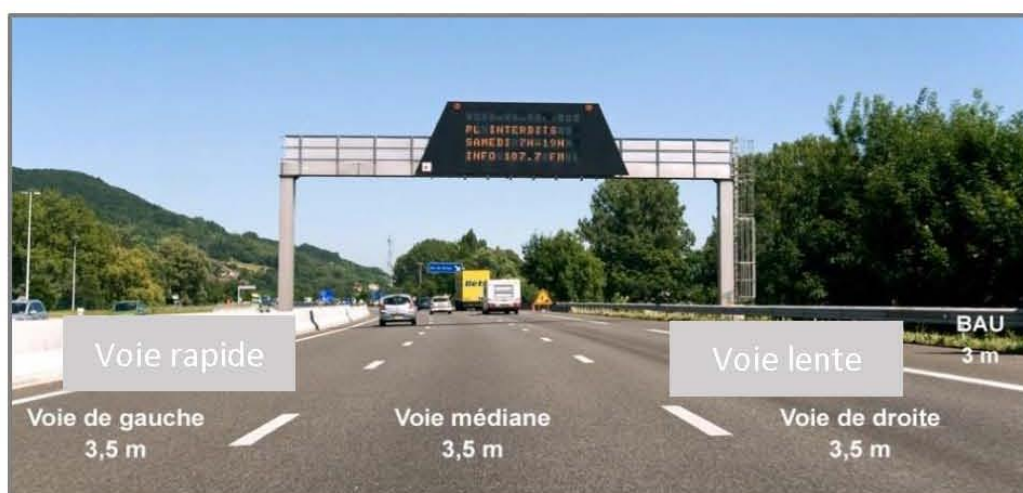


ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS



Routes à chaussées séparées :

2 X 2 voies ou 2 X 3 voies ou 3 X 3 voies :



Toutefois certaines recommandations et définitions peuvent être appliquée sur un réseau bidirectionnel en agglomération.



II. MISSIONS DES INTERVENANTS :

Missions des forces de l'ordre :

Missions de PROTECTION :

- ✧ Mise en sécurité des personnes et des biens.
- ✧ Régulation de la circulation et de la sécurité rapprochée immédiate.
- ✧ Mise en oeuvre des premières mesures d'urgence.
- ✧ Mise en oeuvre des alternats et/ou restrictions de la circulation.
- ✧ Aide à la progression des véhicules de secours et de dépannage.
- ✧ Organisation de l'enlèvement des véhicules accidentés.
- ✧ Réalisation de la fermeture complète des voies de circulation.
- ✧ Maintien de l'ordre public.
- ✧ Rétablissement de la circulation normale au plus tôt.



Missions JUDICIAIRES :

- ✧ Réalisation des constatations d'usage.
- ✧ Recueil des informations nécessaires à l'enquête.
- ✧ Dans le cas d'un décès, les forces de l'ordre pourront procéder à la réquisition d'un médecin.



B. Missions du SDMIS :

Missions de COMMANDEMENT :

- ✧ Commandement des opérations de secours.



Missions de PROTECTION :

- ✧ Balisage de l'accident par la mise en place d'une signalisation temporaire d'approche dans l'attente de la sécurisation du chantier par l'exploitant.
- ✧ Traitement des produits dangereux éventuellement déversés.

Missions de SECOURS :

- ✧ Secours d'urgence aux victimes.
- ✧ Sauvetage et dégagement des victimes (désincarcération le cas échéant).
- ✧ Extinction des feux de véhicules ou de végétation.
- ✧ Dans les cas graves, demande la présence du SAMU si pas engagé à l'appel.
- ✧ Opérations diverses à caractère exceptionnel.



C. Rôle du SAMU et du SMUR :

Missions de SECOURS :



- ↳ Médicalisation des victimes d'accident.
- ↳ En cas de multi victimes, ou de suspicion d'emblée de gravité, un pré DSM (VL DSM) est envoyé en appui du ou des SMUR déclenchés.

D. Rôle des exploitants routiers :

Le rôle du gestionnaire est d'apporter les moyens en vue de renforcer la sécurité des usagers et des intervenants, limiter le risque suraccident, de rétablir la viabilité de l'autoroute ou encore de faciliter la gestion du trafic.

À ce titre, le gestionnaire, entre autres, assure les tâches suivantes :

Sécurisation et accès à la zone d'intervention :

Dégagement ou remise en état des voies :

Gestion du trafic

Coordonner avec les forces de l'ordre l'assistance des naufragés de la route avec le maire de la commune concernée par l'évènement.

Remarques :

Réseau communal :

Pour la gestion de la voirie communale, les maires sont investis des pouvoirs de police de circulation et de conservation du domaine public.

La mise en œuvre des moyens nécessaires à l'exploitation du réseau communal est de leur responsabilité dans leur agglomération et sur l'ensemble de la voirie communale.

L'organisation des astreintes est de ce fait propre à chaque commune.

Réseau départemental

Pour la gestion de la voirie départementale hors agglomération, le président du conseil départemental est investi des pouvoirs de police de circulation et de conservation du domaine public.

La mise en œuvre des moyens nécessaires à l'exploitation du réseau départemental est de sa responsabilité.



ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Le réseau routier départemental comprend l'ensemble des voies à l'exception des voiries communales et des axes inclus dans le réseau routier national.

Les agents du département assurent l'entretien du réseau routier départemental pour garantir confort et sécurité à tous les usagers, y compris dans des situations d'urgence et exceptionnelles (intempérie, accident).

Réseau national non concédé :

Les directions interdépartementales des routes nationales (DIR) sont compétentes en matière d'entretien, d'exploitation et d'ingénierie routière pour les routes nationales et les autoroutes non concédées restant sous la responsabilité de l'État.

La DIRCE assure la gestion, l'entretien, l'exploitation, la maintenance et la modernisation du réseau national non concédé de son territoire d'intervention, par itinéraire, pour mieux répondre aux attentes des usagers.

Réseau de la Métropole de Lyon :

Pour la gestion de ces voies, la Métropole de Lyon est investie des pouvoirs de police de circulation et de conservation du domaine public. La mise en œuvre des moyens nécessaires à l'exploitation du réseau métropolitain est de sa responsabilité.

La métropole de Lyon, est compétente en matière d'entretien, d'exploitation et d'ingénierie routière pour les voies métropolitaines. La métropole de Lyon assure aussi la maintenance ainsi que la modernisation de son réseau, par axes ou par territoires, pour mieux répondre aux attentes des usagers.

III. SIGNALISATION TEMPORAIRE :

Sans signalisation ou avec une signalisation inappropriée à la configuration, les intervenants ne seront pas en sécurité.

La signalisation doit être mise en place dès le début de l'intervention.

Cette signalisation peut-être :

- ↳ **Traditionnelle** : c'est-à-dire des panneaux posés au sol, sans emploi de véhicule de signalisation et d'intervention équipé d'un dispositif lumineux.



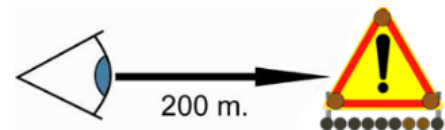
ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS



➤ **Portée** : c'est-à-dire à utiliser le véhicule de signalisation et d'intervention comme seul élément du dispositif

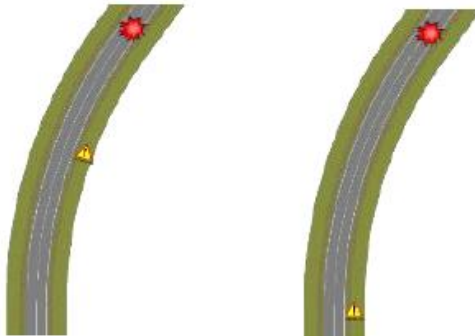
➤ **Mixte** : combinant la traditionnelle et la portée. Généralement utilisée sur les voies à double sens.

Les signaux rencontrés par les usagers doivent être visibles à au moins 200 mètres sur autoroutes et voies rapides.



NON

OUI



Sur routes bidirectionnelles, la signalisation ne doit pas être installée dans ou en sortie de virage, de bosses, etc.

Le panneau danger et à message variable (PMV) ne doit jamais être posé sur la route (sauf sur la BAU : bande d'arrêt d'urgence).

A. DIFFERENTES ZONES :

Une intervention de manière générale comprend 3 zones :

1. Zone évènement :

Pour une intervention d'urgence, plusieurs services peuvent être sollicités, selon la nature ou la gravité de l'évènement, chacun dans le cadre de ses missions.

A minima, l'un des services peut se retrouver seul lorsqu'il s'agit de réaliser une intervention dont il a seul la charge.

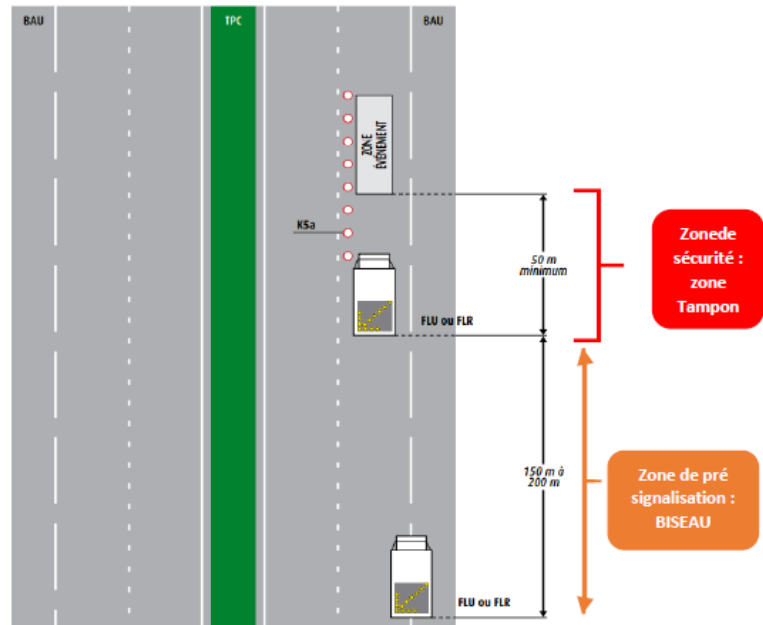
Cette zone évènement comprend différents secteurs de travail selon l'importance de l'intervention.

2. Zone de sécurité : cette zone correspond à la zone tampon.

La zone tampon est située entre le balisage frontal, l'aval du biseau de raccordement ou du véhicule de signalisation et d'intervention d'une part, et la zone événement d'autre part.

Cette zone d'une longueur de 30 à 50 mètres dans le cas général, est dépourvue en permanence de tout obstacle et n'est pas destinée au stationnement des véhicules.

Au cas où un véhicule viendrait heurter la signalisation (traditionnelle par panneaux posées au sol ou portée par véhicule de signalisation), cette zone est destinée :



- À permettre à ce véhicule de s'arrêter avant de pénétrer dans la zone événement.
- À éviter que la signalisation ne soit projetée sur les intervenants.

Le principe général est de mettre en place une zone tampon quel que soit le niveau de signalisation.

3. Zone de pré signalisation : Cette zone correspond au biseau.

Le biseau est la zone en amont de la zone tampon et de la zone événement qui annonce (à l'aide des panneaux mobiles ou d'un véhicule avec Flèche Lumineuse).

B. RISQUES POUR LES INTERVENANTS :

Parmi les zones et les secteurs décrits ci-dessus, les intervenants peuvent être soumis à un risque de heurt ou de suraccident.

Selon la zone où se situent les intervenants, le risque peut avoir différents niveaux. Ce risque pourra être **acceptable**, **élevé (tolérable)** ou **absolu**.

Le schéma ci-dessous montre la localisation de ces risques sur un événement en voie lente sur route monodirectionnelle à 2 x 2 voies.



VERT = risque acceptable

On réalise le brancardage et on met en sécurité les impliqués et les personnels en attente d'engagement.

Se placer si possible derrière les glissières de sécurité.

ORANGE = risque élevé

Ce principe est à adapter aux autres situations par augmentation, réduction ou symétrie.

Les agents ne doivent s'y trouver que lorsque nécessaire (premiers secours, désincarcération, information des usagers...).

Zone interdite aux non intervenants.

ROUGE = risque absolu

Accès strictement interdit.

S'il est nécessaire d'y accéder, faire couper la circulation.



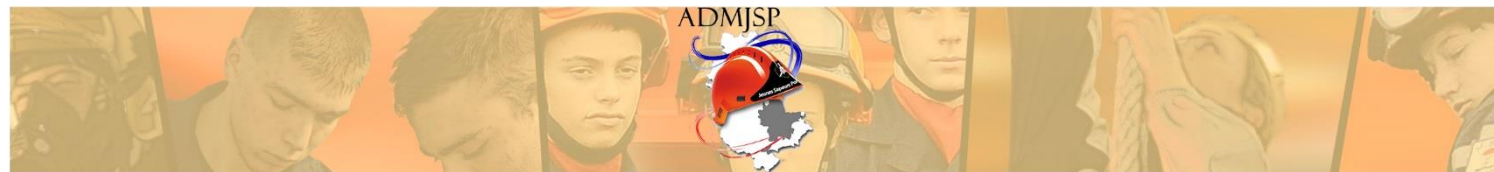
Ne pas intervenir à partir de la chaussée opposée à l'évènement et ne pas traverser les voies, sauf cas de force majeure et si les conditions de sécurité le permettent.

Dans ce dernier cas, le véhicule dépose l'équipage et le conducteur regagne l'accident par le bon sens de circulation.

IV. PRINCIPES GÉNÉRAUX DE SIGNALISATION TEMPORAIRE D'URGENCE ET DE POSITIONNEMENT DES VÉHICULES DES SERVICES :

Les schémas proposés dans le PISIR 69 et repris dans ce cours sont des schémas de principe et devront être adaptés en fonctions des situations rencontrées sur le terrain. Ces schémas décrivent les principes de positionnement qu'il faut suivre, en particulier en matière de BALISAGE et de POSITIONNEMENT des intervenants...

Il ne faut toutefois jamais oublier le principe d'ADAPTATION (condition météo...).



Légende des schémas :



Événements



Fourgon du SDMIS (FPTASR / FPT + RSR)



Fourgon de Secours Routiers du SDMIS (FSR)



Véhicule d'Intervention Divers Pré-signalisation du SDMIS



Véhicule de secours et d'assistance aux victimes du SDMIS



Véhicule de Secours Médical du SDMIS



Véhicules des forces de l'ordre (PN/GN)



Véhicules de balisage des exploitants



Véhicules du SAMU / SMUR



Personnel



Panneau A K14 + PMVF + FLU



Cône de Lübeck

A. REGLES DE BASE :

La règle de base à respecter dans la mesure du possible est :

➡ **Porter systématiquement le GHV**

- ➡ De baliser en amont de l'accident afin de prévenir les usagers et de sécuriser l'opération des intervenants.
- ➡ De porter secours et assistance aux personnes impliquées.





ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Pour respecter cette règle de base, le commandant des opérations de secours peut structurer l'opération de la façon suivante :

- ↳ Les zones de pré-balisage, de balisage et tampon correspondront à un secteur Balisage/Protection
- ↳ La zone évènement regroupera les secteurs techniques, sanitaires, commandement...

Pour toutes ces interventions, leur déroulement se décompose en trois phases :

1. La première est l'action des primo-intervenants :

Elle se décrit par les mesures prises par le premier véhicule arrivé sur l'évènement dans l'attente de l'arrivée des autres moyens des partenaires.

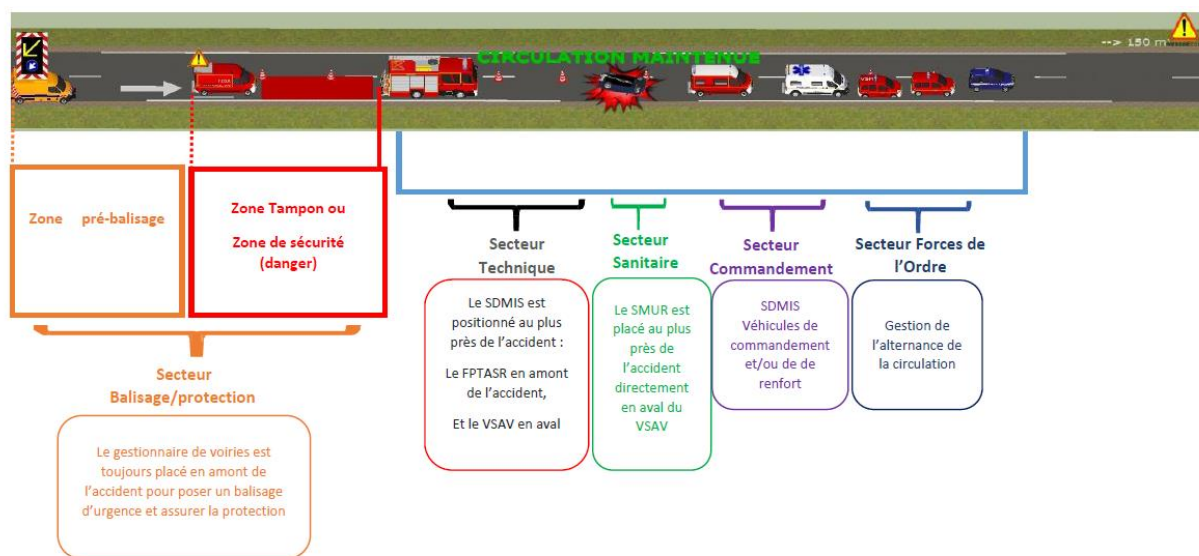
2. La deuxième est l'action interservices :

Elle correspond à la montée en puissance avec la mise en place du dispositif comprenant les mesures de tous les acteurs (forces de l'ordre, SDMIS, SAMU, exploitant du réseau routier...).

3. Le retour à la normale, :

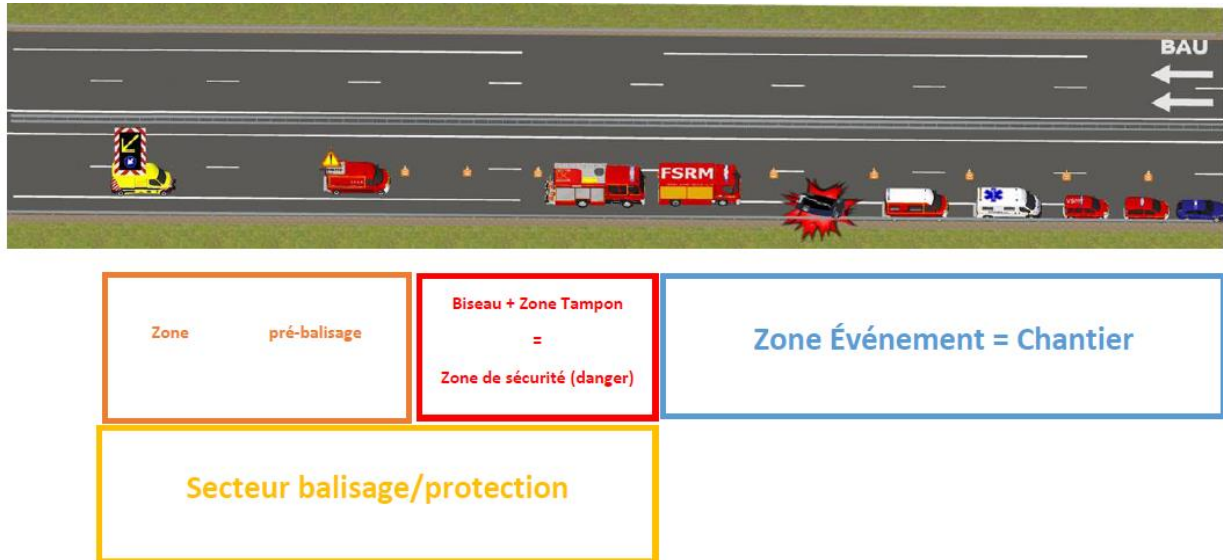
Il se traduit par le retrait progressif des moyens engagés afin de retrouver les conditions de circulations normales.

Sur les routes bidirectionnelles :





Sur chaussée séparée :



2. Schémas avec les distances à taille réelle :

Selon les voies de circulation, les limitations de vitesse définies par le code de la route ne sont pas identiques.

Par conséquent, les distances du balisage de l'évènement diffèrent pour avertir les usagers, pour diminuer le risque de suraccident et pour sécuriser l'intervention des intervenants.

Une représentation réelle de la signalisation et du positionnement du balisage est présentée ci-dessous selon le type de voie de circulation.

Moyen mnémotechnique pour mettre en place la signalisation en amont d'un accident : les traits de la bande de rive (trait sur la droite de la chaussée) sont de 33 mètres et l'espace qui les sépare de 17 mètres soit au total 50 mètres. Donc 2 traits + 2 espaces = 100 mètres.

Sur voie bidirectionnelle

Pré-Balisage : distant de 100 m en amont de l'évènement,

Balisage/protection : distant de 50 m en amont de l'évènement. Il est matérialisé par les cônes posés jusqu'au premier engin stationné sur la voie impactée. Il correspond à la zone de sécurité (biseau + zone tampon).

Le chantier (ou la zone évènement) : débutent à partir du premier engin stationné sur la voie impactée.



Sur chaussée séparée :

Pré-Balisage : distant de 200 m en amont de l'évènement,

Balisage/protection : distant de 50 m en amont de l'évènement. Il est matérialisé par les cônes posés jusqu'au premier engin stationné sur la voie impactée.



B. ACTIONS DU PRIMO-INTERVENANT :

1. Accident en ligne droite :

Sur voie bidirectionnelle :

De manière générale, les actions des primo-intervenants seront matérialisées par :

- Une pré-signalisation 100 m minimum en amont.
- Une zone de sécurité INTERDITE À TOUS (stationnement de véhicules inclus)
- Une zone de pré-signalisation dans le sens opposé.

Si le premier véhicule arrive dans le sens inverse de l'accident, il doit dépasser l'accident de 100 m et faire demi-tour.

La gestion de l'alternance de la circulation est du ressort des forces de l'ordre.





ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Le véhicule intervient avec gyrophares, feux de détresse et signalisation lumineuse en action.

Action de pré-signalisation : le véhicule arrivant sur les lieux s'arrête « à la vue de l'accident » soit 200 mètres environ en amont de l'accident.

L'un des occupants met en place un panneau AK 14 et active le tri flash.

Action de mise en place de la zone de sécurité : le véhicule se remet à rouler au ralenti en comptant 2 « traits », s'arrête à nouveau pour former un biseau et une zone tampon :

- ↳ soit à l'aide de cônes
- ↳ soit avec un véhicule muni d'une signalisation portée (VIDP).

Dans les zones où la visibilité est réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire. Les occupants sortent par le côté droit. Le véhicule doit rester vide de tout occupant.

Sur chaussée séparée :

De manière générale, les actions des primo-intervenants seront matérialisées par :

- Une pré-signalisation 200 m minimum en amont.
- Une zone de sécurité INTERDITE À TOUS (stationnement de véhicules inclus).

Le véhicule intervient avec gyrophares, feux de détresse et signalisation lumineuse en action.

Action de pré-signalisation : à la vue de l'accident soit environ 500 mètres environ en amont de l'accident, le véhicule ralentit de manière progressive et active les moyens de signalisation dont il dispose (AK 14 ou AK 31 à défaut feux de détresse...)

Action de mise en place de la zone de sécurité : Pour créer cette zone, le premier véhicule qui arrive sur les lieux se positionne au minimum à 50 mètres en amont de l'accident pour protéger les primo-intervenants ainsi que les potentiels blessés situés dans le véhicule accidenté.

Quant au deuxième véhicule arrivant sur les lieux, il se positionne à environ 100 mètres minimum en amont du premier véhicule afin de créer la zone tampon. Ce véhicule a pour but de signaler l'accident. Pour cela, il est préférable que cet engin dispose d'une signalisation portée (action spécifique au SDNIS avec VIDP et VTUTP).

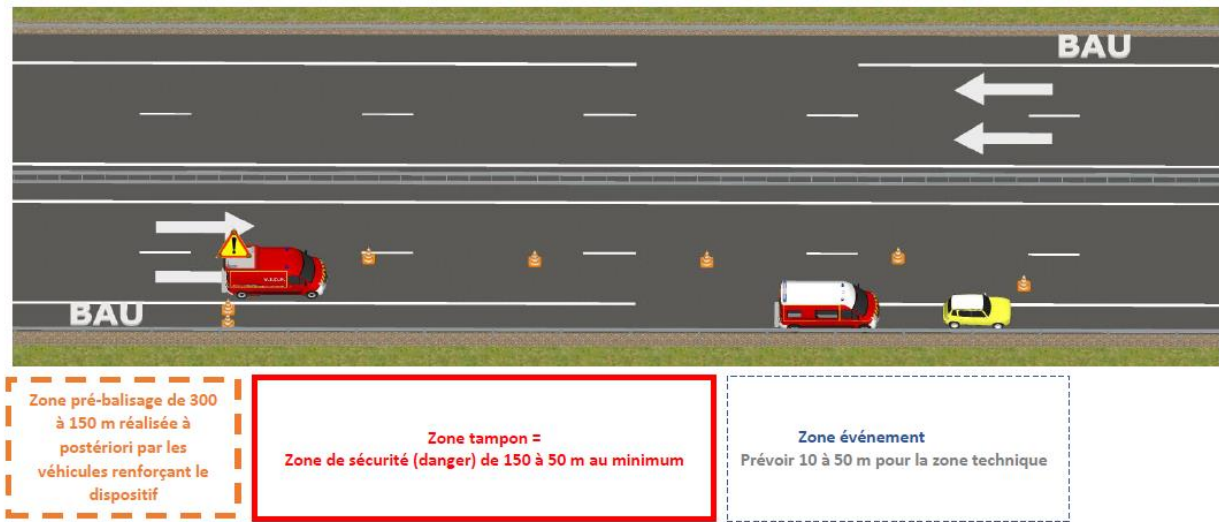
Les occupants de ce véhicule de balisage sortent impérativement côté opposé à la circulation et procèdent de même pour le déchargement des matériels. Le véhicule doit rester vide de tout occupant.

Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

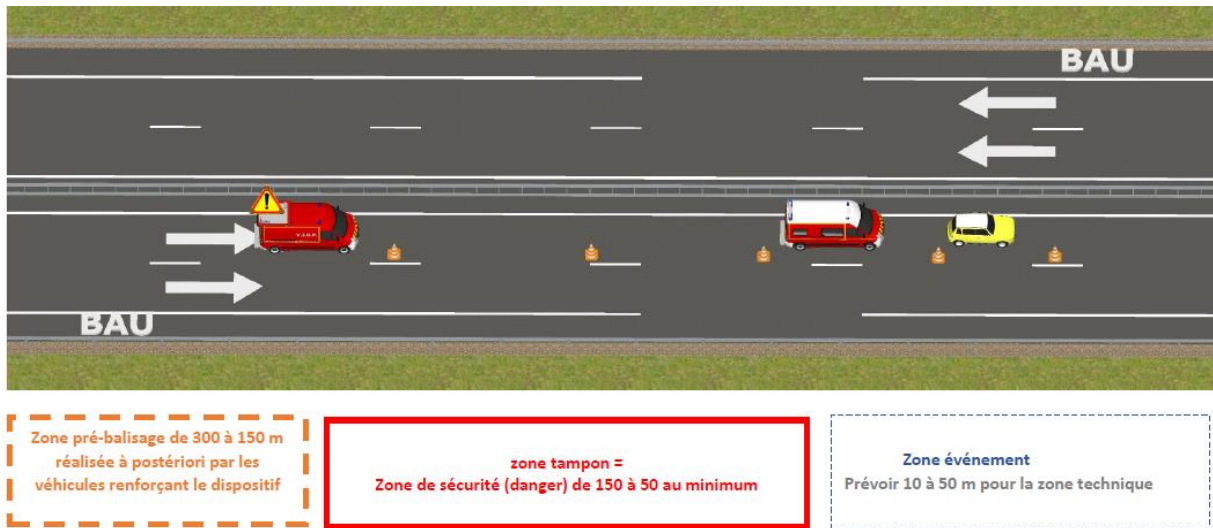


Assistance aux personnes : l'objectif est la mise en sécurité des personnes (mise à l'abri de la circulation...), faire remonter ce que l'on voit avec le nombre de blessés et, enfin, secourir dans la mesure du possible.

Accident sur BAU ou sur la voie de droite :



Accident sur voie de gauche :



Si les glissières de sécurité sont accolées : les SP du véhicule de signalisation se mettent en sécurité en aval du véhicule accidenté.

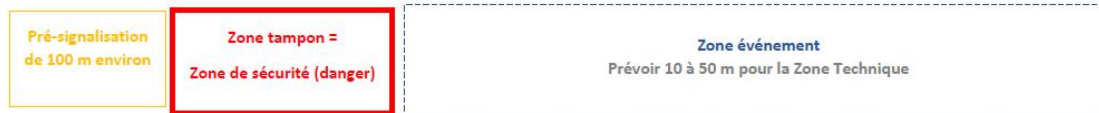


C. ACTIONS INTERSERVICES : ACCIDENT SUR UNE LIGNE DROITE

Ainsi, le dispositif mis en place répond à un triple objectif de sécuriser la zone événement, de porter assistance ou de secourir les personnes en difficulté et de gérer la continuité du flux de la circulation.

Pour cela, chaque service engagé a un rôle selon ses domaines de compétences. Ils sont présentés ci-dessous.

Sur Voie bidirectionnelle :



Sécurisation de la zone événement : Il s'agit d'assurer la continuité de l'action de pré-signalisation et de renforcer le balisage effectué par le primo-intervenant.

Dans l'attente de l'arrivée du service gestionnaire du réseau, les forces de l'ordre (ou le SDMIS) se mettront en lien pour garantir la sécurité des intervenants.

Cette concertation sera validée par le COS.

Assistance et secours des personnes : le SDMIS et le SAMU assureront ces missions d'assistance et de secours.

Gestion de la continuité du flux de circulation : Les forces de l'ordre prendront en charge la gestion de la circulation dans l'attente de l'arrivée du service gestionnaire du réseau tout en étant coordonné avec le COS.

Sur chaussée séparée :

Accident sur BAU ou sur voie de droite (ou voie lente) :

Sécurisation de la zone événement : Il s'agit d'assurer la continuité de l'action de pré-signalisation et de renforcer le balisage effectué par le primo-intervenant.

Le service gestionnaire du réseau, les forces de l'ordre ou le SDMIS se mettront en lien pour garantir la sécurité des intervenants. Cette concertation sera validée par le COS.



ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Assistance et secours des personnes : le SDNIS et le SAMU assureront ces missions d'assistance et de secours.

Gestion de la continuité du flux de circulation : Le service gestionnaire du réseau assure la gestion de la circulation en étant coordonné avec le COS.



Accident sur la voie de gauche :



D. Cas particuliers :

Ces cas particuliers concernent :



➤ **Pour les routes bidirectionnelles :**

- Les situations dans un virage.
- À une intersection et dans un rond-point.

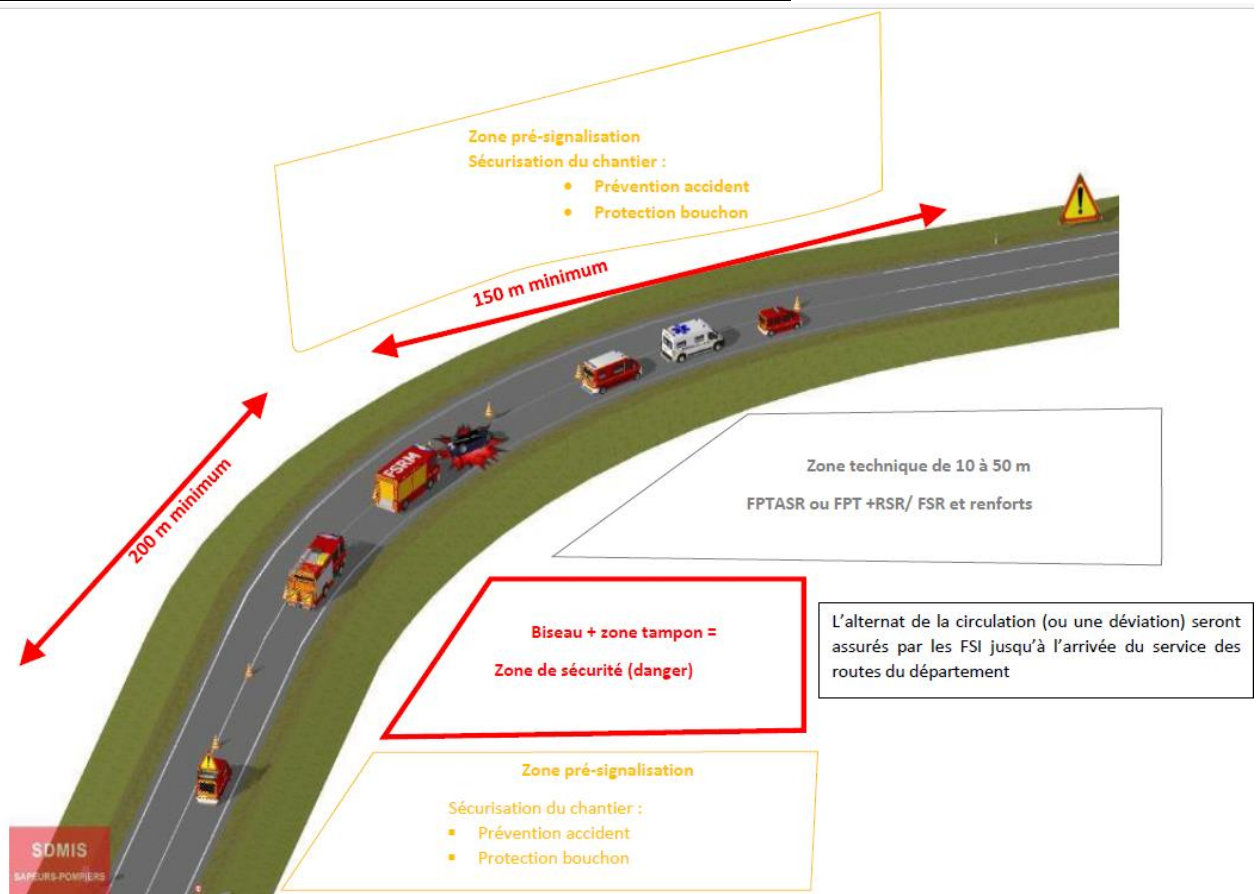
➤ **Pour les voies rapides :**

- Le bouchon mobile.
- L'action des exploitants en primo-intervenants.
- L'accident sur une bande médiane.
- La pose d'un hélicoptère pour une évacuation sanitaire.
- L'accident en tunnel ou viaduc.

Les actions des primo-intervenants (actions de pré-signalisation et actions de mise en place de la zone de sécurité) ainsi que les actions interservices sont à l'identique à celles décrites pour un accident en ligne droite sur une route bidirectionnelle.

Dans ces situations particulières, le principe d'adaptation sera la clef pour baliser, sécuriser la zone d'intervention et positionner les véhicules des intervenants.

1. Accident dans un virage sur une route bidirectionnelle :





ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Afin de garantir le triple objectif (sécuriser la zone événement, porter assistance ou secourir les personnes en difficulté et gérer la continuité du flux de la circulation), les intervenants veilleront à augmenter les distances de pré-signalisation selon la visibilité de l'accident dans la courbe.

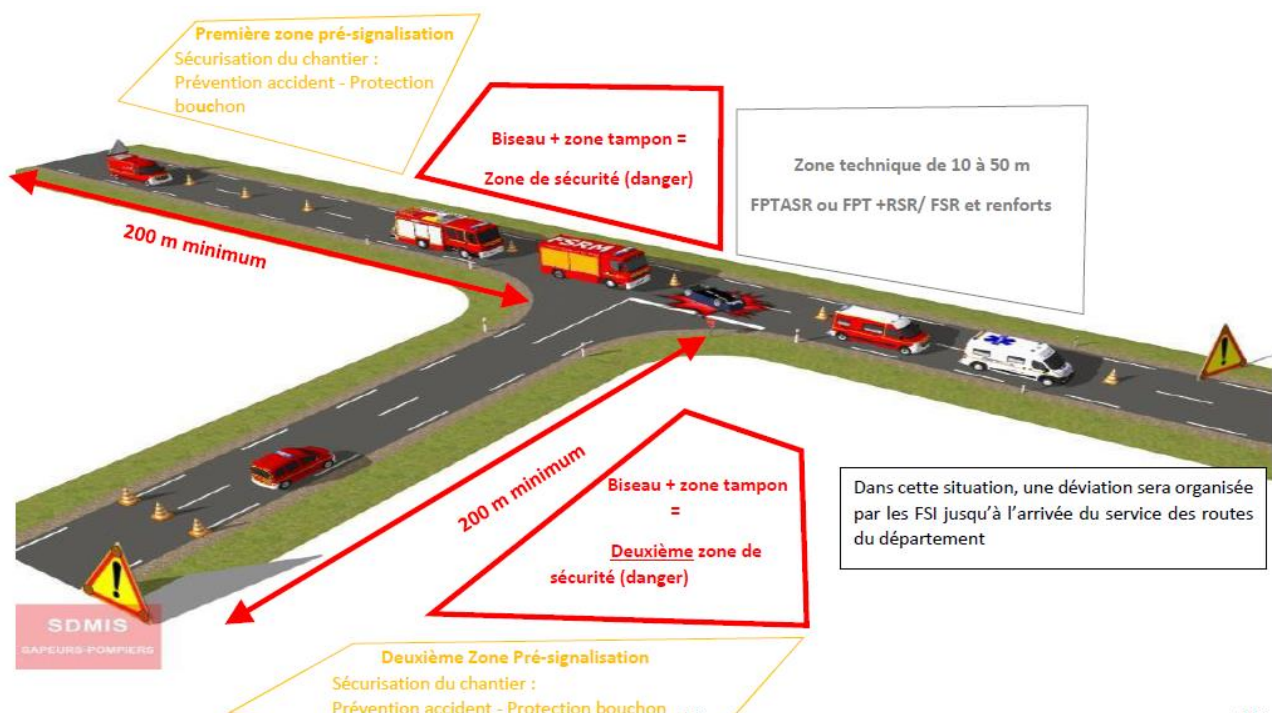
Cette configuration particulière peut faire l'objet d'une demande de renforts.

SDMIS : En cas d'absence de VIDP (ou durant l'attente de l'arrivée du VIDP), une personne pourra être détachée à l'action de pré-signalisation (protection) selon l'appréciation de la situation par le 1^{er} COS de la situation afin de prévenir le suraccident.

2. Accident à une intersection sur une route bidirectionnelle :

Dans cette configuration, la difficulté sera de garantir le triple objectif (sécuriser la zone événement, porter assistance ou secourir les personnes en difficulté et gérer la continuité du flux de la circulation) étant donné qu'il y a deux axes de circulation à sécuriser.

Afin d'atteindre cet objectif, les primo-intervenants pourront demander immédiatement des renforts (SDMIS : 2^{ème} VIDP ou force de l'ordre ou/et DIR) pour une deuxième action de pré-signalisation et pour la mise en place d'une deuxième zone de sécurité.



3. Accident dans un rond-point sur des routes bidirectionnelles :

Dans cette configuration, la difficulté sera de garantir le triple objectif (sécuriser la zone événement, porter assistance ou secourir les personnes en difficulté et gérer la continuité du flux de la circulation) étant donné qu'il y a quatre axes de circulation à sécuriser.

Afin d'atteindre cet objectif, les primo-intervenants pourront demander immédiatement des renforts (forces de l'ordre et DIR) pour les actions de présignalisation



4. Sur voie rapide : dispositif de bouchon mobile

Au cours de leurs déplacements pour se rendre sur les lieux d'intervention, les primo intervenants (forces de l'ordre, SDMIS...) peuvent former, au moyen de leurs véhicules et grâce aux feux spécifiques de ces derniers, un bouchon mobile afin de réduire très sensiblement la vitesse des autres usagers.

Ce dispositif de bouchon mobile est la plupart du temps utilisé par les forces de l'ordre.



ZONE DE RALENTISSEMENT (1 km du lieu supposé de l'accident)



ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Pour le SDMIS, ce dispositif de bouchon mobile peut être mis en place lorsque tous les engins (VIDP, FPTASR, VSAV et VLPC) partent du même centre de secours.

A plus d'un kilomètre du lieu supposé de l'accident, le bouchon mobile peut être constitué de la manière suivante :

- ↪ Le véhicule du COS roule en éclaireur et détermine la vitesse d'approche.
- ↪ Le VIDP roule le plus à droite des voies et signale l'accident par sa signalisation propre (panneau danger AK 14 + PMV). Il stationne sur la BAU à environ 200 mètres du sinistre conformément aux schémas ci-après.
- ↪ La VSAV roule sur la voie centrale.
- ↪ Le FPTASR ou FSRM roule sur la voie la plus à gauche.

5. Actions des primo-intervenants voie médiane :

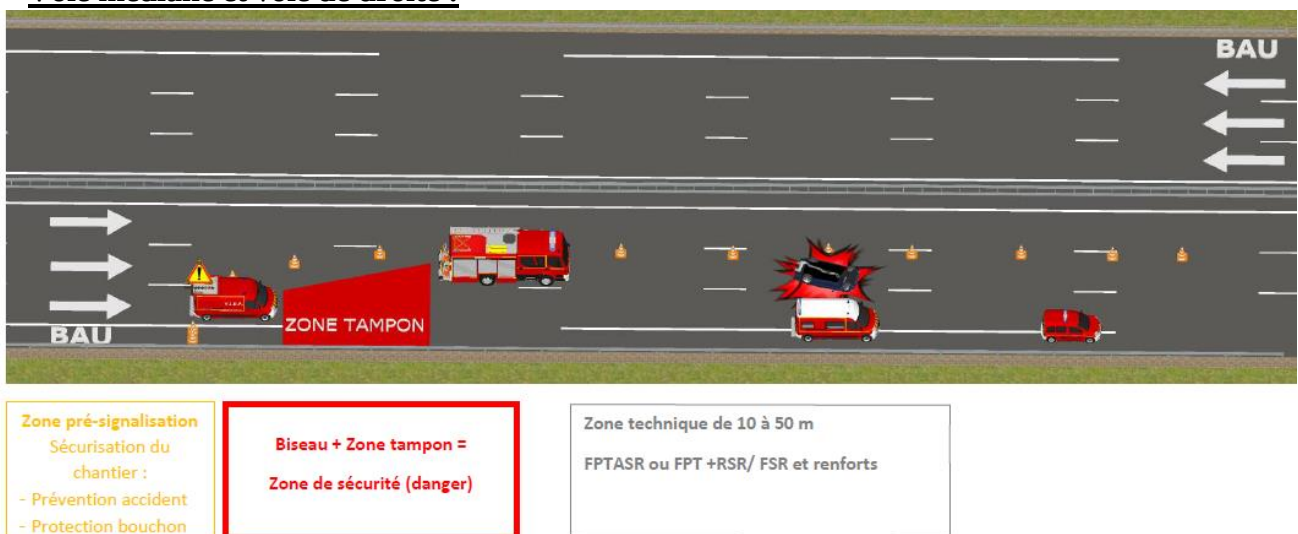
Dans le département du Rhône, des portions d'autoroutes disposent d'une voie médiane ou parfois deux dans les zones des échangeurs.

Lors de la survenue d'un accident sur une voie médiane, plusieurs voies sont généralement impactées par celui-ci. Selon les voies impactées (voie médiane et voie de gauche ou voie médiane et voie de droite) le dispositif pour sécuriser la zone de l'évènement ne sera pas similaire. Il dépendra des deux voies impactées.

En cas de nécessité pour manoeuvrer autour des véhicules (désincarcération, extraction de victimes, extinction...) le balisage pourra être élargi d'une voie.

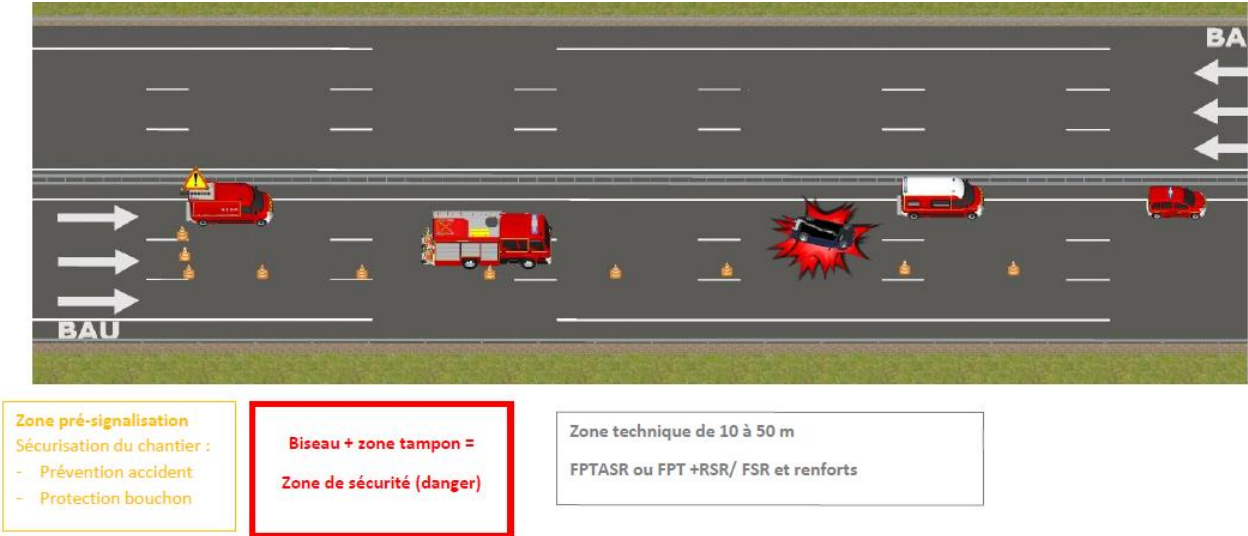
Cette décision s'effectuera sur demande du COS après s'être concerté avec les forces de l'ordre et l'exploitant.

Voie médiane et voie de droite :





Voie médiane et voie de gauche :



6. Interservices voie rapide médiane :

Sécurisation de la zone évènement : il s’agit d’assurer la continuité de l’action de pré-signalisation et de renforcer le balisage effectué par le primo-intervenant.
Le service gestionnaire du réseau, les forces de l’ordre ou le SDMIS se coordonneront pour garantir la sécurité des intervenants. Cette concertation sera validée par le COS.

Assistance et secours des personnes : le SDMIS et le SAMU assureront ces missions.

Gestion de la continuité du flux de circulation : pendant l’opération de secours, elle sera assurée par le service gestionnaire du réseau et les forces de l’ordre en se coordonnant avec tous les intervenants sous la responsabilité du COS.

Voie médiane et voie de droite :





Voie médiane et voie de gauche :

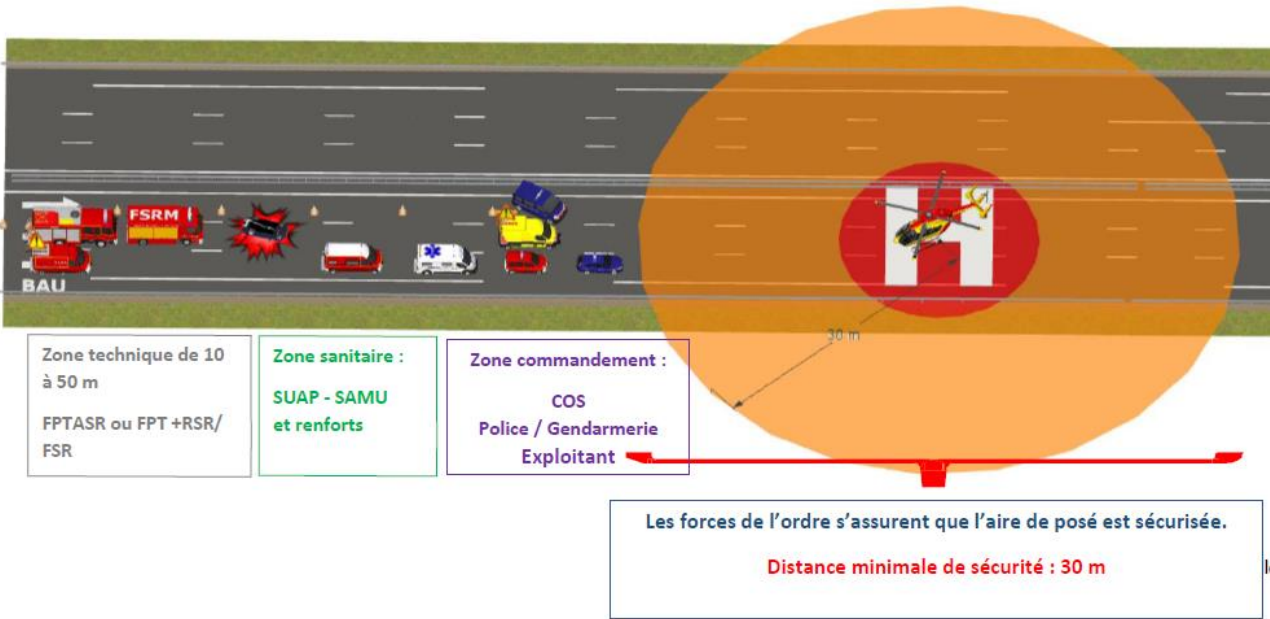


7. Pose d’hélicoptère pour une évacuation sanitaire sur une voie rapide

Cette arrivée, dépendante de la situation sanitaire, nécessite en amont une coordination entre tous les partenaires de l’intervention (forces de l’ordre, SAMU et exploitant) étant donné qu’elle impacte toutes les voies (les deux sens) de l’autoroute.

D’autre part, cette coordination permet d’informer tous les services partenaires afin d’organiser la mise en place de la fermeture des voies dans les deux sens, le temps de l’arrivée de l’hélicoptère permettant de sécuriser la zone d’atterrissage.

La pose de l’hélicoptère se réalisera prioritairement sur la chaussée impactée par l’évènement.



8. En tunnel :



Pour les tunnels, les procédures d'intervention lors d'un accident sont à appliquer de manière analogue à celles hors tunnels.

En plus d'avoir comme caractéristique d'être dans un milieu confiné, les chaussées des tunnels présentent une absence de bande d'arrêt d'urgence ce qui restreint les possibilités du commandant des opérations de secours.

Selon la situation et après concertation avec l'exploitant et les forces de l'ordre, le COS peut demander une fermeture du tube concerné afin de sécuriser l'opération des secours. Cette fermeture pourra concerner toute la durée de l'intervention ou être temporaire.

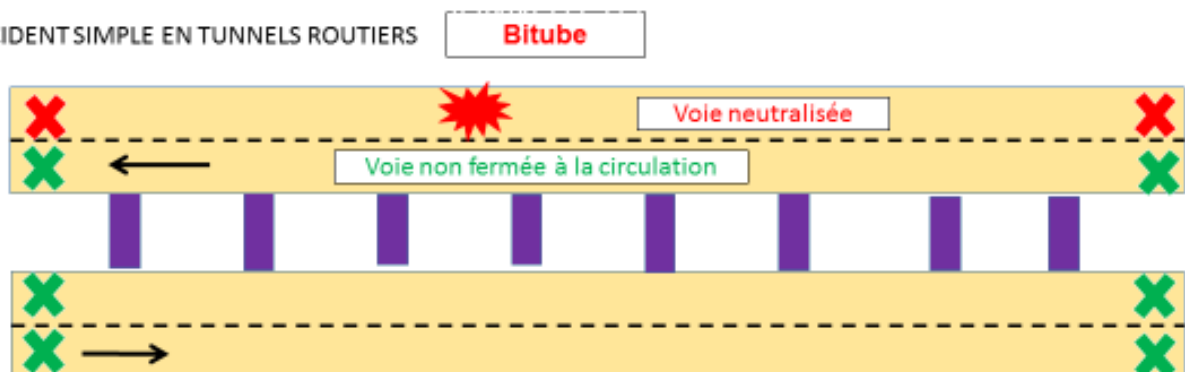
Accident simple en tunnel :

Dans le cas d'un accident simple, seule la voie concernée par l'accident est fermée à la circulation. Celle-ci est indiquée à l'entrée du tunnel selon le schéma ci-dessous.

Bien qu'une voie soit neutralisée, les primo-intervenants effectuent la pré-signalisation et le balisage avec la zone de sécurité en amont de l'évènement.

Le COS portera une vigilance particulière aux zones d'éblouissement.

ACCIDENT SIMPLE EN TUNNELS ROUTIERS





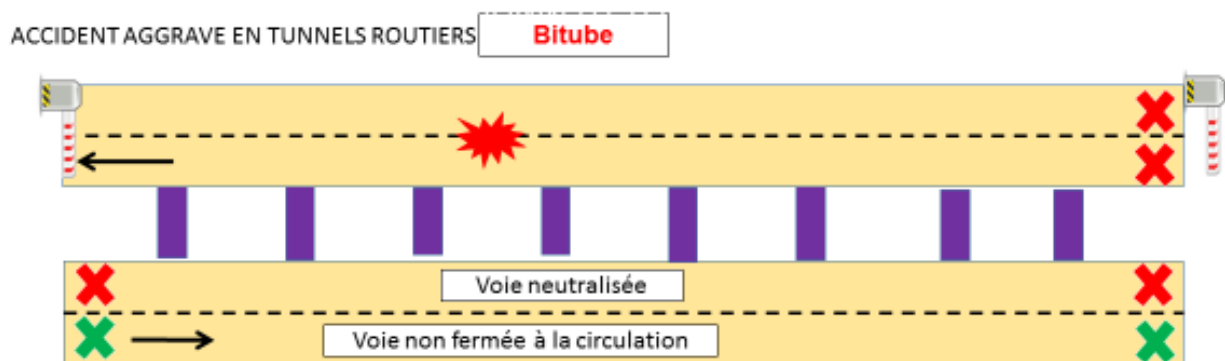
Accident aggravé en tunnel :

Les accidents dits aggravés concernent les situations suivantes :

- Plus de 4 véhicules légers et/ou,
- Un poids-lourd et/ou,
- Un transport de personnes (car, bus ou minibus, en charge ou non) et/ou,
- Au moins une personne incarcerated et/ou,
- Plus de 4 victimes.
- Impact de toutes les voies du tube.

Dans le cas d'un accident aggravé, le tube concerné par l'accident est totalement fermé à la circulation.

Concernant l'autre tube, la voie côté des inter-tubes est neutralisée également. Quant à l'autre, elle reste ouverte à la circulation



9. Sur viaduc :



Les procédures d'intervention sur les réseaux routiers sur viaduc s'appliquent à l'identique de celles évoquées dans ce chapitre D.

Elles dépendent de la configuration du réseau routier et de la voie impactée par l'accident ou l'évènement.

BAU.

Par conséquent, le COS devra inclure cette particularité dans son analyse de la zone d'intervention qui, selon les cas, conduira à un arrêt de la circulation (temporaire ou pour la durée de l'intervention) et à une demande d'organisation d'un plan de trafic par le gestionnaire du réseau routier concerné.



V. RETOUR A LA NORMALE ET REOUVERTURE :

Retour à la normale :

Le retour à la normale est la dernière phase d'un évènement. Il s'agit de la levée du dispositif de façon progressive.

De manière générale, il est initié par l'évacuation du dernier accidenté par les moyens de secours ou par le départ des moyens de secours hormis le COS.

Le COS doit informer l'ensemble des intervenants avant de quitter le dispositif s'assurant ainsi que chaque intervenant quitte les lieux de l'intervention en toute sécurité.

C'est au COS que revient l'annonce de la fin des opérations de secours. Cependant, l'opération n'est pas terminée. Par conséquent, le COS transmet la responsabilité de la poursuite de l'opération aux forces de l'ordre ou à l'exploitant du réseau selon la situation.

Cette information est transmise au CTA/CODIS au moyen d'un message radio indiquant les notions de fin d'opération de secours et de transmission de responsabilité pour la suite de l'opération.

Dès lors, le SDMIS quitte les lieux et le COS est libéré de ses responsabilités.

Les forces de l'ordre informent alors l'exploitant du réseau du départ des sapeurs-pompiers et endossent la responsabilité des opérations restantes.

Après investigations (et rendu compte au procureur de la République pour les accidents les plus graves), et en l'absence de contre-demande des équipes voies rapides, les forces de l'ordre quittent à leur tour les lieux avant la levée du balisage.

Les signaux sont enlevés dans l'ordre inverse de la pose, c'est-à-dire du point du sinistre au point le plus éloigné de l'évènement.

Réouverture à la circulation quand la circulation est totalement fermée (arrêtée) :

En cas de fermeture de la section courante (toutes les voies de circulation du sens concerné par l'évènement), le COS autorise la réouverture partielle ou totale en concertation avec FSI et exploitant.



ASSOCIATION DÉPARTEMENTALE-MÉTROPOLITAINE DES JEUNES SAPEURS-POMPIERS

Le COS reste ainsi jusqu'à la fin de l'opération de secours. Il peut autoriser, ou non, la réouverture d'une voie de circulation durant les opérations de secours pour améliorer la fluidité du trafic (la réouverture sera alors ordonnée par les forces de l'ordre).

Le COS doit veiller à ne pas conserver sur la zone d'intervention des véhicules ou des acteurs dont la mission est terminée.

Il est indispensable de tenir compte de l'évolution de la situation. La zone d'intervention est évolutive et doit être limitée à l'espace strictement nécessaire à l'intervention, et à la sécurité des intervenants, afin de conserver au mieux la fluidité du trafic.

À LA FIN DE L'INTERVENTION :

L'insertion sur la voie de circulation se fait, dans la mesure du possible, après une accélération sur une voie non circulée (BAU, voie barrée...).

Après insertion dans la circulation, et sans transport de blessés, le véhicule roule à l'allure normale sans arrêter la signalisation lumineuse.

Lorsque l'intervention est terminée, les règles du code de la route s'appliquent sans dérogation.

