

Contexte opérationnel

Le vendredi 22 décembre à 18h17 à la veille du week-end de Noël, les secours sont engagés pour un carambolage sur autoroute A71 entre une quinzaine de véhicules, à l'appel, sans précision sur le nombre de victimes et leur état.

Moyens engagés

Primo-intervenants :

2x VSAV, VSR, FPTSR, ISP, CDG

Renforts :

4 VSAV, 1 VML

Forces de sécurité publiques (FSP)

APRR, présent à l'arrivée des secours

Situation à l'arrivée des secours

2 AVP distincts distants de 400m. L'ensemble des véhicules impliqués est arrêté sur la voie de gauche. Sur chaque site, plusieurs piétons déambulent sur les voies, sur la BAU et derrière les glissières de sécurité. La circulation est totalement à l'arrêt en amont du second AVP.

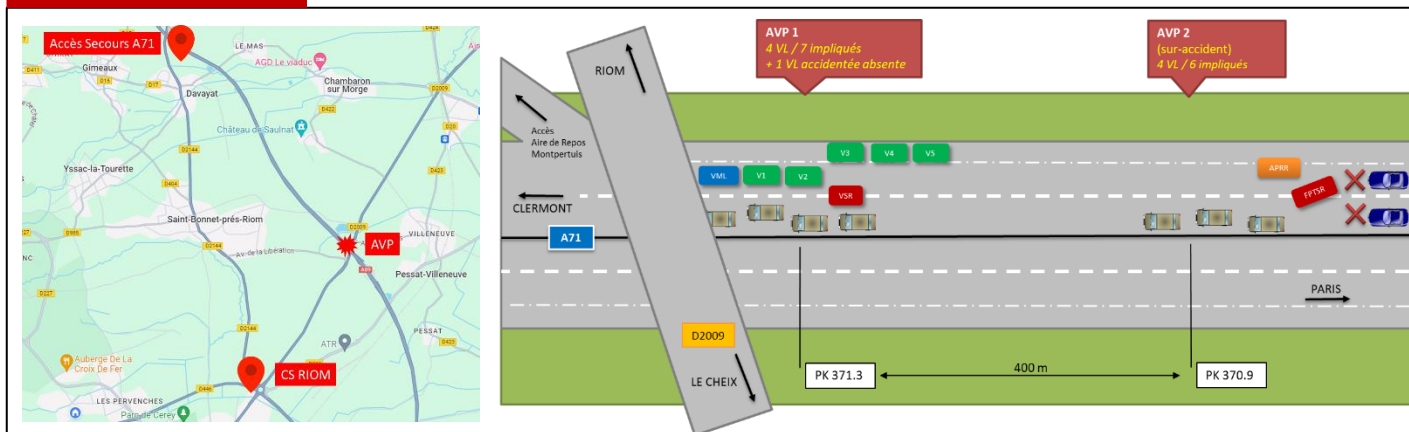
1 patrouilleur APRR est déjà sur les lieux.

La situation sur la présence de blessés est confuse avec des informations contradictoires.

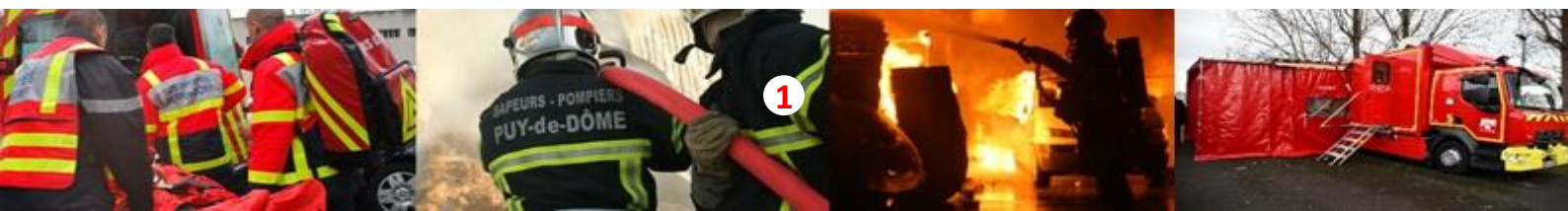
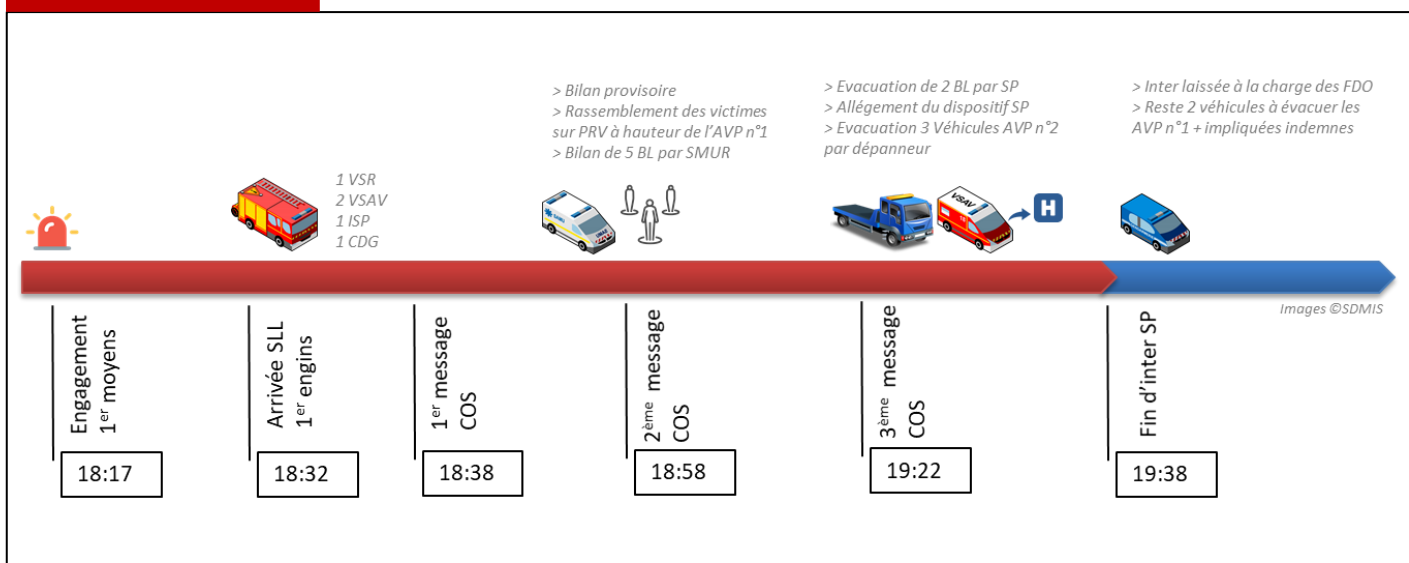
Premières actions engagées

- Répartition des secours sur les 2 sites.
- Dénombrement des victimes et impliqués ;
- Sécurité incendie des véhicules accidentés.

Zone d'intervention



Chronologie principale



Difficultés rencontrées

- Difficulté d'accès en raison de l'important embouteillage ;
- Situation type « multiples victimes » avec plusieurs impliqués « mobiles » et des personnes non impliquées sorties de leur véhicule perturbant le dénombrement ;
- Présence de 2 sites distants de 400 mètres ;
- Présence d'1 seul patrouilleur APRR ;
- Concertation limitée, voire difficile entre les FSP, ici gendarmerie nationale (GN), le représentant du concessionnaire autoroutier et le COS, en particulier sur la nécessité de conserver la fermeture de l'autoroute. Sans validation du COS, des véhicules de particulier ont été autorisés à passer le barrage routier et ont été amenés à traverser l'AVP n°2. A l'issue de cet incident, le COS a dû insister auprès de la GN de la nécessité de conserver la fermeture de la circulation.
- Difficulté de transmission radio :
 - Certains chefs d'agrès ne veillaient pas la fréquence chantier (DIR NORD 654) malgré la demande du COS.
 - Pas de liaison radio possible avec les services partenaires.

Éléments favorables

- Circulation entièrement stoppée, permettant un travail en sécurité sur les 2 sites (plus de 50 piétons sur l'ensemble des voies, en incluant les impliqués et les services de secours et d'assistance) ;
- Délai de transit de l'ensemble des moyens avec une arrivée en convoi pour les secours venant du CIS Riom ;
- Aucun blessé grave ;
- SMUR SLL ayant permis un bilan et une coordination médicale rapide, permettant d'alléger les dispositifs SP ;
- Conditions météo malgré la tombée de la nuit.

Axes d'améliorations

- **Proposition de départ :**

À la vue de l'envergure de cette situation, les moyens engagés semblent bien proportionnés pour le dénombrement et la prise en charge de « blessés », mais semblent moins adaptés pour la notion de « nombreux impliqués » qu'elle génère et dont il est nécessaire de mettre en sécurité (évacuation de la ZI vers une aire de repos ou de services) et/ou de les protéger des conditions climatiques (pluie/neige).

Aussi, la notion de sectorisation (2 AVP distincts) laissait penser à une difficulté de gestion opérationnelle.

Les solutions pouvant être envisagées sont :

- ✓ Ajouter au départ un ou plusieurs VTP, pour la prise en charge des impliqués ;
- ✓ Renforcer le maillon commandement à l'initiative du CODIS ou sur demande du COS.

- **Relation COS / FSP / APRR / SAMU :**

Initier des échanges en dehors du contexte OPS réguliers entre APRR / FSP / SP / SAMU afin de favoriser la communication en intervention.

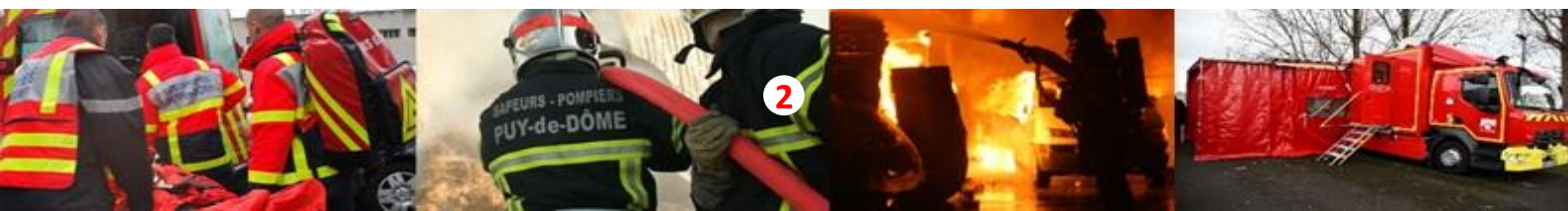
- **Transmission radio :**

Pour les SP, insister dans les actions de formation sur :

- L'importance des moyens radio en intervention ;
- Penser à faire suivre les portatifs au CIS avant les départs ;
- Basculer sur la fréquence chantier définie par le COS.

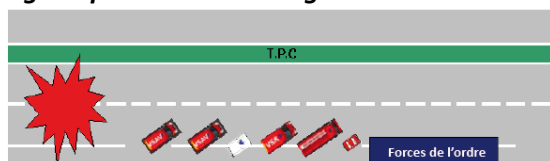
Pour les partenaires :

- Mettre en œuvre un moyen radio (Moyen radio spécifique proposé par les partenaires autoroutiers ou à défaut proposer un des moyens radio de la VL CDG).

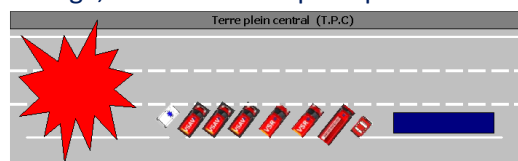


A Retenir

- **Accès secours par un portail de service** : refermer le portail après chaque passage d'engin et informer le CODIS du lieu d'entrée et/ou de sortie ;
- **Progression vers l'accident** : lors de congestion des voies de circulation les secours progressent par la BAU en veillant à rester maîtres de leurs véhicules, avertisseurs lumineux et sonores actionnés. Ils doivent garder à l'esprit que la BAU peut être encombrée ;
- **Restriction de circulation** : La régulation, le changement de voie de circulation, la fermeture ou le rétablissement de l'autoroute n'incombent pas aux sapeurs-pompiers. C'est le rôle des FSP, *en accord avec l'exploitant et le COS*. Le COS peut demander la fermeture de l'axe de circulation aux FSP *si les conditions d'intervention sont trop délicates*.
- **Sécurité des personnes et du personnel** : *Responsabilité du COS*, en concertation avec les autres services. Le balisage d'urgence et la protection en fin d'embouteillage sont assurés par la société concessionnaire d'autoroute. (Le balisage d'urgence d'une intervention peut être effectué par le SDIS en qualité de primo-intervenant dans l'attente de l'exploitant).
- **Rôle du COS** : Le COS assure la coordination de l'ensemble des moyens de secours. Il travaille en collaboration avec les FSP et le représentant de la société concessionnaire autoroutière. **Le COS ne conserve que les moyens nécessaires au bon déroulement de l'intervention en toute sécurité et libère dès que possible les moyens inutiles.**
- **Balisage et placement des engins** : Dans le cadre d'un carambolage, les schémas de principe sont les suivants :



Autoroute 2x2 voies



Autoroute 2x3 voies

- **Groupes Constitués :**

APPELATION	COMPOSITION MATÉRIELLES	HUMAINES	CAPACITÉS
Groupe SAP	<ul style="list-style-type: none"> • 1 CDG • 3 VSAV • 1 VSRM ou FPTSR 	16 SP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prise en charge de 3 BG ou 6 BL + indemnes ✓ Désincarcération
Groupe RAMEVAC <small>RAMassage d'EMbarcadour</small>	<ul style="list-style-type: none"> • 1 CDG • 3 VSAV • 1 VTP • 1 VLI* • Lot de l'avant* <p><small>*si nécessaire</small></p>	12 SP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Prise en charge de 3 BG ou 6 BL + indemnes
Groupe EXTRACTION SECOURS	<ul style="list-style-type: none"> • 1 CDG • 2 EP de l'agglomération • 1 CID • 1 VSAV • 1 VLI SSO 	20 SP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ A engagé dans le cadre de tuerie de masse type attentat. Lot balistique + Lot tuerie de masse à mettre dans le CID
Groupe TRANSPORT SINISTRES OU IMPLIQUES	<ul style="list-style-type: none"> • 1 CDG • 4 VTP 	9 SP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ Evacuation jusqu'à 28 personnes. 1 Chef d'agrès par VTP
Groupe PMA	<ul style="list-style-type: none"> • 1 CDG • 1 CDG SINUS • 2 VPMA • 1 EP • 1 VLI • 1 CID PUI 	14 SP	<ul style="list-style-type: none"> ✓ PEC jusqu'à 20 victimes/heures (10 par PMA) dont 5 UA ✓ Utilisation des tentes en PRV ✓ CDG assure la fonction OFF PMA Penser à Dispositif SINUS + Lot de l'avant
Groupe DESINCA LOURDE	<ul style="list-style-type: none"> • 1 CDG en VL HR • 2 VSRM • 1 CESD • 1 VTP ou CID • 1 CCFM 	21 SP	<ul style="list-style-type: none"> • Matériel de levage lourds (max 200 T), • Lot TRAM et/ou SNCF • Treuil CCFM et VSRM • Eclairage

Références

- ✓ *Guide des bonnes pratiques Interventions sur autoroute et axes à grande circulation ; version 2020 => document en cours de révision*
- ✓ *NSP/OPS/2011/006 : « engagement des moyens SDIS lors de sinistres sur autoroutes »*

Contributions : LTN TANTOT / GPO-SOPS / Domaine SR.

