



## A10 sens Province-Paris

### AVP VL contre VL = AVP PL contre PL contre VCG

Le vendredi 31 août 2012, à 13h57, le VSAV, le VCG et le FPTSR Beaugency prennent départ pour un AVP entre 2 VL sur l'autoroute A10 dans le sens Province-Paris au PK 119.

A 14h10 les véhicules se présentent sur les lieux :

Une reconnaissance précoce fait état de 2 victimes, sorties par leurs propres moyens du véhicule accidenté dans le fossé. Les impliqués du 2<sup>nd</sup> véhicule, indemnes, sont en sécurité 200m en aval de la zone d'intervention.

#### Message d'ambiance du chef de groupe à 14h13:

« AVP entre 2 VL, A10 sens Province/Paris PK 119, 6 impliqués dont 2 blessés légers, en cours de bilan par VSAV 62, Gendarmerie sur les lieux, poursuivons reconnaissance. »

#### Moyens engagés au départ

- FPTSR BEAUGENCY
- VSAV BEAUGENCY
- VCG BEAUGENCY



Le balisage et le positionnement des engins de secours (voir schéma du dispositif en page 3) sont réalisés conformément au règlement en vigueur (note de service + Mémento Balisage et signalisation), renforcés quelques minutes plus tard par le véhicule patrouilleur COFIROUTE qui affine la sécurisation de la zone d'intervention et neutralise la voie lente (passage de 3 à 2 voies de circulation pour les usagers).

À 14h40, alors que le VSAV s'apprête à quitter les lieux pour transporter les 2 blessés légers vers le CHRO, et que le chef de groupe s'apprête à passer un message de renseignements depuis le FPTSR, les intervenants ne peuvent qu'entendre ou observer, impuissants, qu'un poids-lourd de 40 tonnes pénètre dans le dispositif, en percutant de plein fouet le véhicule COFIROUTE, de fait propulsé contre le VCG, l'éjectant dans le fossé, avant de terminer sa course dans le fossé à mi-chemin entre le VCG et le FPTSR, le poids-lourd parcourant de son côté environ 200m avant de s'arrêter sur la voie lente au niveau du VSAV ! (voir schéma)



En très peu de temps, le chef de groupe, COS sur les lieux, doit prioriser ses actions:

- 1) Message flash au CODIS
- 2) Prise en charge du conducteur du PL
- 3) Assurer de nouveau la sécurisation du site par un balisage
- 4) Faire une reconnaissance et un point de situation pour prendre la mesure de l'évènement



## Message « flash » du chef de groupe à 14h42:

« Sur-accident entre 2 PL et dispositif de secours, 1 blessé dans un PL, je demande 1 VSAV, FPTSR et VSAV non impactés, VCG impacté, je poursuis reconnaissance. »



Le PL, semi-remorque de 40 tonnes, a fini sa course environ 200m après le point d'impact, soit après la zone du 1<sup>er</sup> sinistre !

A son bord : Le conducteur, non incarcéré, piégé dans la cabine, blessé léger, pris en charge immédiatement par les équipes présentes.

Notez qu'une 2<sup>nd</sup>e voie a été neutralisée à l'issue du sur-accident.



Le véhicule-patrouilleur COFIROUTE, percuté de plein-fouet par l'arrière, sans personne à bord, a fini sa course, après avoir percuté le VCG sur le flanc gauche, à mi-chemin entre l'emplacement initial du VCG et le FPTSR, dans le fossé.



Le VCG Beaugency « libre de tout occupant », comme prévu par la note de service, a été percuté sur le flanc gauche et a, de fait été propulsé dans le fossé. Il joua son rôle de véhicule « bouclier ».

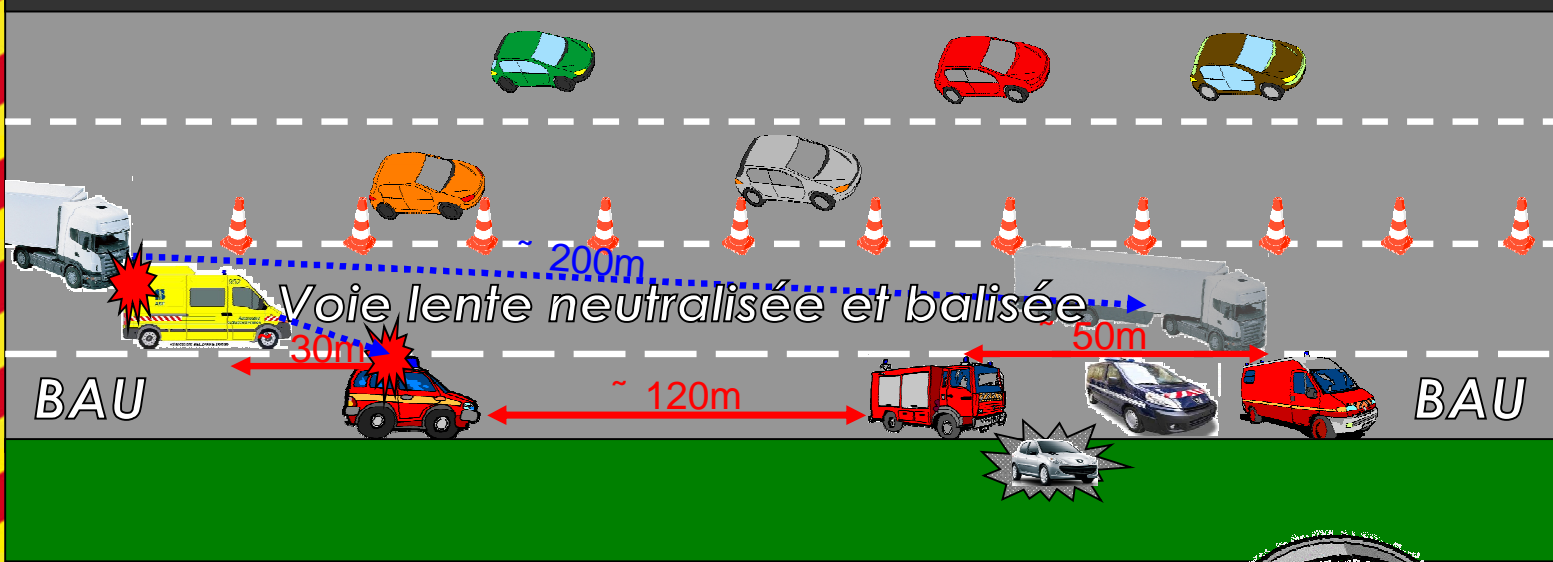
## Dispositif :

Au départ : VSAV + FPTSR + VCG

En renfort : 1 VSAV, 1 Chef de colonne



## A10 sens Province-Paris PK 119



**Bilan humain :** -AVP initial : 2 blessés légers  
- Sur-accident : 1 blessé léger (conducteur du PL)

**Bilan matériel :** - 1 véhicule-patrouilleur COFIROUTE HS  
- 1 VCG HS (Beaugency)

Éléments favorables

- Primo-balisateur précoce conforme à la doctrine départementale, renforcé rapidement par COFIROUTE
- Sang-froid des intervenants, attentifs et réactifs durant toute l'intervention malgré un impact matériel et psychologique important
- Respect de la doctrine opérationnelle relative au balisage et à la conduite à tenir en cas d'AVP (VCG « Libre de tout occupant »)
- Débriefing réalisé de retour au CS avec le personnel, le COS et le Chef de colonne Ouest
- Intervention diurne

Éléments défavorables :

- Trafic important
- Véhicule percuteur : Poids lourd de 40 tonnes

Ce qu'il faut retenir

- Un bilan humain miraculeusement modéré grâce au respect de la doctrine opérationnelle
- Le véhicule bouclier (VCG ou VTU) doit être « libre de tout occupant ». (Voir Note de service O-06-05)
- Les personnels inactifs temporairement doivent se positionner derrière la BAU.
- Les messages radio doivent être passés depuis l'engin le plus lourd du dispositif.
- Le COS et les Chefs d'agrès de chaque engin sont responsables de la sécurité de leurs personnels,

Pour en savoir plus :

**MEMENTO**  
**BALISAGE ET SIGNALISATION DES INTERVENTIONS**  
SOLDES-SPRIS/SAPEURSPOMPIERS/LOIRET

-Memento Balisage

**NOTE DE SERVICE O-06-05**

-Note de service O-06-05 du 26 juin 2006 « Balisage et signalisation des interventions »

---

COS, Chef de groupe :  
Ltn DUH

Chef de colonne Ouest :  
Cne BOUBAULT

---

Mise en œuvre opérationnelle :  
Ltn VION

Analyse opérationnelle :  
Ltn MARY