

RETOUR D'EXPERIENCE

CDIS 26

AVP A7 PL/VL AVEC SURACCIDENT
Autoroute A7 N/S PK 128 - DONZERE

RETEX SAP
GSO-DEP N°35

Contexte Opérationnel

Le 19 mai 2017 à 10h30, le VSAV et le VSEC du CIS Val de Berre ainsi que le VSRM de Pierrelatte sont engagés pour un **AVP PL/VL sur l'autoroute A7 sens N/S, PK 128 à hauteur de Donzère**. Au cours de l'opération, alors que l'ensemble des véhicules sont positionnés sur la BAU, un PL de 38 tonnes circulant sur la voie de droite arrive au niveau de la zone de l'accident. Le chauffeur qui est au téléphone (SMS) se déporte sur la BAU puis redresse sa course après avoir vu le **SP positionné en amont de l'accident équipé de son fanion**. Malgré sa manœuvre d'évitement, son véhicule **accroche le côté gauche du VSEC**.



Moyens engagés au départ



1 VSRM



1 VSEC



1 VSAV



1 CDG

Situation à l'arrivée

- AVP A7 N/S PK 128 – VL/PL
- VL sur BAU, n'empiète pas sur voie de droite
- 1 blessé (conducteur VL)
- 1 équipage GN primo-intervenant

Premières actions engagées

➤ Actions engagées par le CDG :

- **Positionnement des agrès** sur la BAU et balisage du dispositif par le VSEC (intégrant mise en place d'un agent fanion en amont du VSEC, derrière la barrière de sécurité)
- **Prise en charge de la victime** blessé léger extraite du VL et de nationalité étrangère (non francophone)
- Désengagement du VSRM





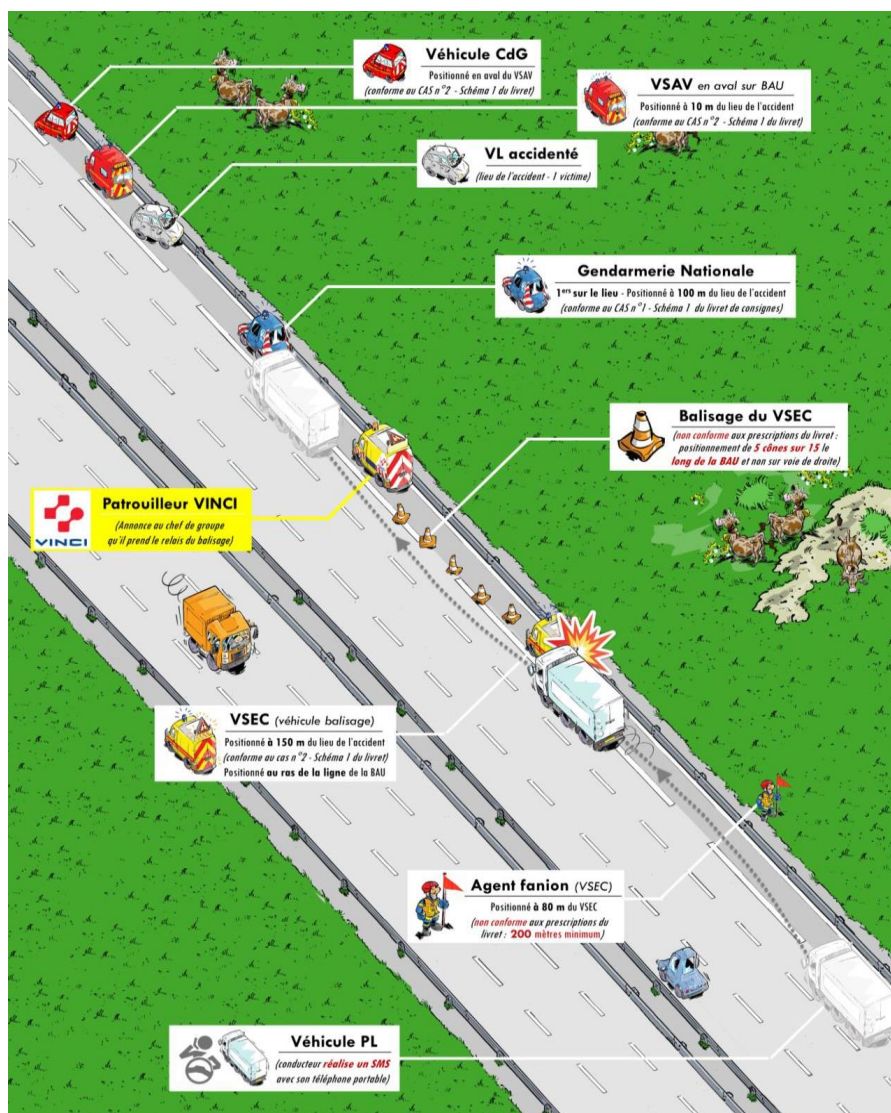
SDIS 26

Groupement
des
Services Opérationnels

Service
Doctrine, Evaluation,
Prospectives
Opérationnelles

RETOUR D'EXPERIENCE

Situation Opérationnelle



Depuis le drame de Loriol en 2002, des procédures d'interventions sur voiries conjointes avec certains partenaires ont été mises en œuvre. Ces procédures s'appuient notamment sur une organisation opérationnelle et sur l'engagement de véhicules spécifiques de sécurité (VSEC ou VLHRSEC). **L'intervention du 19 mai 2017 a encore mis en évidence cette impérieuse nécessité.** En effet, engagés pour un AVP PL/VL au niveau du PK 128 (Donzère) dans le sens N/S de l'A7, les secours sont confrontés à une intervention classique. Le conducteur du VL est le seul blessé, il s'est extrait de son véhicule et un équipage gendarmerie est au contact.

Rapidement, **les agrès se positionnent, le VSEC débute le balisage** le long de la BAU et un **agent fanion est en action de signalement** derrière la barrière de sécurité à environ 80m en amont de l'accident. Le VL accidenté n'empiète pas sur la voie de droite et le 1^{er} PL impliqué dans l'AVP n'est pas présent sur les lieux. L'équipage VSAV éprouve quelques difficultés à établir son bilan secouriste du fait de la nationalité étrangère du blessé. Le CDG renvoie rapidement le VSRM puisque son concours est jugé inutile. Le patrouilleur VINCI se présente par la suite, se positionne à l'aval du VSEC et il lui est ordonné par le CDG de prendre le relais du balisage. Quelques instants plus tard, un PL de 38 tonnes circulant sur la voie de droite arrive au niveau de la zone de l'accident. Le chauffeur qui est au téléphone (SMS) se déporte sur la BAU puis redresse sa course après avoir vu **le SP positionné en amont de l'accident équipé de son fanion.** Malgré sa manœuvre d'évitement, son véhicule **accroche le côté gauche du VSEC.**

Fort heureusement, la remorque du PL qui s'est inclinée durant la manœuvre d'évitement ne s'est pas couchée, aucun personnel à pied n'a été touché et les dégâts se limitent à de la carrosserie froissée et des rétroviseurs cassés. Des propos des équipages SP intervenants, un drame a été évité in-extremis. Ce qui conforte bien évidemment la démarche engagée il y a plus de 10 ans et doit nous rappeler que lors de nos interventions sur VP, **la vigilance doit être de tous les instants.**



Groupement
des
Services Opérationnels

Service
Doctrine, Evaluation,
Prospectives
Opérationnelles

ÉLÉMENTS DÉFAVORABLES

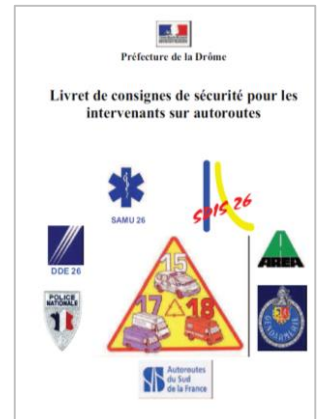
- Blessé de nationalité étrangère (non francophone)
- Exploitant n'est pas primo-intervenant (balisage exploitant absent)
- Mauvais positionnement du patrouilleur ASF
- Flux de circulation (VL et PL) important
- Agent fanion en sécurité derrière la barrière mais trop proche du VSEC (80m)
- Maintien en circulation sur la voie de droite (balisage le long de la BAU)

ÉLÉMENTS FAVORABLES

- 1 seul impliqué blessé léger à prendre en charge
- Réactivité des équipes SP présentes sur les lieux (prise en charge de la victime, mise en œuvre du premier balisage d'urgence)
- Agent fanion activé et en sécurité
- Effectif de personnel limité (désengagement du VSRM) et présent dans les zones dites de sécurité
- Personnels SP (CIS BER) régulièrement sensibilisés aux procédures d'intervention

CE QU'IL FAUT RETENIR

- Respect indispensable des procédures d'intervention sur voies directionnelles
=> Le balisage de la voie de droite doit être envisagée afin de disposer d'une zone de sécurité adaptée
- Envisager l'activation de l'agent fanion selon les possibilités opérationnelles du COS
=> L'agent fanion activé et en sécurité est un outil de signalage déterminant en l'absence de l'exploitant autoroutier
- Maintenir une vigilance individuelle et collective pour nos interventions sur VP
=> Malgré le dispositif opérationnel, l'affichage « accident » (VINCI) sur 2 panneaux avant l'AVP, des comportements irrespectueux des règles de sécurité ne doivent pas être exclus



Livret de consigne
de sécurité pour
les intervenants
sur autoroute
(PIASSI)

Fiche MOD SR.02

