

- PISIR 26 -

Procédures Interservices de Sécurisation des Intervenant sur les Routes de la Drôme



Sur les routes, chaque pas est un danger



Toute intervention sur route présente des risques contre lesquels il est indispensable de se protéger.

Ce document est le fruit d'une réflexion conjointe de tous les services qui interviennent sur des opérations de secours sur les routes du département de la Drôme.

Il définit des principes de protection et des consignes de sécurité que chacun doit respecter.

La mise en application des cas opérationnels prévus est assujettie aux moyens à disposition des services au moment de l'intervention (cas d'interventions simultanées etc..).

Sommaire

Préambule.....	Page 6
I. Missions des intervenants.....	Page 8
I.1 Rôle du SDIS.....	Page 9
I.2 Rôle des forces de sécurité intérieure.....	Page 9
I.3 Rôle du SAMU et des SMUR.....	Page 9
I.4 Rôle des exploitants de voies directionnelles.....	Page 10
I.5 Rôle des exploitants de voies bidirectionnelles.....	Page 10
I.6 Rôle des garagistes.....	Page 10
II. Coordination entre les intervenants.....	Page 12
III. Consignes générales de sécurité.....	Page 14
III.1 En déplacement sur les lieux de l'intervention.....	Page 15
A. <i>Cas particuliers de l'accès sur voie directionnelle à péage.....</i>	<i>Page 15</i>
III.2 Vous arrivez sur les lieux de l'intervention.....	Page 16
III.3 Sur les lieux de l'intervention.....	Page 16
A. <i>Les zones de dangers.....</i>	<i>Page 18</i>
III.4 En quittant les lieux de l'intervention.....	Page 20
A. <i>Cas particuliers de la sortie sur voie directionnelle à péage.....</i>	<i>Page 20</i>
IV. Schémas de positionnement voies directionnelles.....	Page 22
IV.1 Principes généraux voies directionnelles.....	Page 24
IV.2 Arborescence des dispositifs opérationnels.....	Page 25

Cas 1 : Premier intervenant

Schéma 1 : Accident sur Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) sur 2x2-2x3 voies.....	Page 26
Schéma 2 : Accident sur voie de Droite (VD) sur 2x2 voies.....	Page 27
Schéma 3 : Accident sur voie de Gauche (VG) sur 2x2 voies.....	Page 28
Schéma 4 : Accident sur VD ou voie Médiane (VM) ou VD/VM sur 2x3 voies.....	Page 29
Schéma 5 : Accident sur VG ou VG/VM sur 2x3 voies.....	Page 30

Cas 2 : Dispositif de secours

Schéma 1 : Accident sur Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) sur 2x2-2x3 voies.....	Page 31
Schéma 2 : Accident sur voie de Droite (VD) sur 2x2 voies.....	Page 32
Schéma 3 : Accident sur voie de Gauche (VG) sur 2x2 voies.....	Page 33
Schéma 4 : Accident sur VD ou voie Médiane (VM) ou VD/VM sur 2x3 voies.....	Page 34
Schéma 5 : Accident sur VG ou VG/VM sur 2x3 voies.....	Page 35

Cas 3 : Dispositif de secours balisé

Schéma 1 : Accident sur Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) sur 2x2-2x3 voies.....	Page 37
Schéma 2 : Accident sur voie de Droite (VD) sur 2x2 voies.....	Page 38
Schéma 3 : Accident sur voie de Gauche (VG) sur 2x2 voies.....	Page 39
Schéma 4 : Accident sur VD ou voie Médiane (VM) ou VD/VM sur 2x3 voies.....	Page 40
Schéma 5 : Accident sur VG ou VG/VM sur 2x3 voies.....	Page 41
Schéma 6 : Evacuation sanitaire – Posé d'hélicoptère.....	Page 42
Schéma 7 : Procédure contre-sens.....	Page 43

V. Schémas de positionnement voies bidirectionnelles.....	Page 44
IV.1 Principes généraux voies directionnelles.....	Page 46
IV.2 Arborescence des dispositifs opérationnels.....	Page 47

Cas 1 : Premier intervenant

Schéma 1 : Accident sur Voie de Droite (VD) sur 1x1 voie - 2x1 voie - 1x2 voies.....	Page 48
Schéma 1bis : Accident sur VD sur 1x1 - 2x1 - 1x2 voies (circulation opposé).....	Page 49
Schéma 2 : Accident sur Voie de Gauche (VG) sur 1x2 voies.....	Page 50
Schéma 3 : Accident dans un giratoire (extérieur).....	Page 51
Schéma 3bis : Accident dans un giratoire (intérieur).....	Page 52
Schéma 4 : Accident dans un virage.....	Page 53
Schéma 5 : Accident dans un carrefour en T.....	Page 54

Cas 2 : Dispositif de secours

Schéma 1 : Accident sur Voie de Droite (VD) sur 1x1 voie - 2x1 voie - 1x2 voies.....	Page 55
Schéma 1bis : Accident sur VD sur 1x1 - 2x1 - 1x2 voies (circulation opposé).....	Page 56
Schéma 2 : Accident sur Voie de Gauche (VG) sur 1x2 voies.....	Page 57
Schéma 3 : Accident dans un giratoire (extérieur).....	Page 58
Schéma 3bis : Accident dans un giratoire (intérieur).....	Page 59
Schéma 4 : Accident dans un virage.....	Page 60
Schéma 5 : Accident dans un carrefour en T.....	Page 61

Cas 3 : Dispositif de secours balisé

Schéma 1 : Accident sur Voie de Droite (VD) sur 1x1 voie - 2x1 voie - 1x2 voies..... Page 62

Schéma 1bis : Accident sur VD sur 1x1 - 2x1 - 1x2 voies (circulation opposé)..... Page 63

Schéma 2 : Accident sur Voie de Gauche (VG) sur 1x2 voies..... Page 64

Schéma 3 : Accident dans un giratoire (extérieur)..... Page 65

Schéma 3bis : Accident dans un giratoire (intérieur)..... Page 66

Schéma 4 : Accident dans un virage..... Page 67

Schéma 5 : Accident dans un carrefour en T..... Page 68

VI. Retour d'expérience et amélioration continue..... Page 70

VII. Cartographie des réseaux routiers..... Page 74

VIII. Annuaire partagé..... Page 78

Préambule

Le présent document définit les consignes et principes pour la protection des zones d'intervention par les services de secours, pour faire face à un événement qui s'est déroulé sur un axe de circulation, dans l'attente du ou des services compétents.

Il a pour objectif de fixer un cadre pour que les interventions se déroulent au mieux et que la sécurité de l'ensemble des personnels soit garantie, en tenant compte des contraintes de chacun des services.

Ces instructions ne dédouanent en aucun cas de la responsabilité des agents. A chaque intervention, l'analyse de la situation et l'évaluation des risques doivent permettre d'adapter les présentes consignes afin d'optimiser la sécurité des agents et des usagers.

Lexique

- B.A.U. : Bande d'Arrêt d'Urgence
- C/A : Chef d'agrès
- C.D.G. : Chef de Groupe
- C.E.S.A.R. : Centre d'Exploitation, de Sécurité et d'Assistance Routière pour les autoroutes AREA
- C.I.C. : Centre d'Information et de Commandement
- C.O.R.G. : Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
- C.O.S. : Commandant des Opérations de Secours
- C.T.A.-C.O.D.I.S. : Centre de Traitement de l'Alerte – Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
- D.I.R.C.E : Direction Interdépartementale des Routes Centre Est
- D.O.S. : Directeur des Opérations de Secours
- E.P.I. : Equipement de Protection Individuelle
- F.L.R. : Flèche Lumineuse de Rabattement
- F.L.U : Flèche Lumineuse d'Urgence
- F.P.T.S.R. : Fourgon Pompe-Tonne et Secours Routier
- F.S.R./V.S.R. : Fourgon de Secours Routier – Véhicule de Secours Routier
- G.N. : Gendarmerie Nationale
- P.C. : Poste de Commandement
- P.C. VINCI ASF : Poste de Commandement ASF VINCI pour A7 (District Bourg les Valence et district Chanas)
- P.C.HYRONDELLE : Poste de Coordination DIR CE pour LACRA – N7 – N532
- P.K. : Point Kilométrique
- P.M.V. : Panneau à Message Variable
- P.N. : Police Nationale
- P.R. : Point de Repère
- S.A.M.U. : Service d'Aide Médicale Urgente
- S.D.I.S. : Service Départemental d'Incendie et de Secours
- S.M.U.R. : Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
- T.P.C. : Terre Plein Central
- V.D. : Voie de droite
- V.G. : Voie de Gauche
- V.L. : Voie Lente
- V.M. : Voie Médiane
- V.R. : Voie Rapide
- V.S.A.V. : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes
- V.S.E.C. : Véhicule de SECurité



- PISIR 26 -

Partie I. Missions des intervenants



Sur les routes, chaque pas est un danger

I. Missions des intervenants

I.1 Rôle du SDIS :

➤ Missions de SECOURS :

- Commandement des Opérations de Secours (COS) en collaboration avec les autres services.
- Secours d'urgence aux victimes
- En cas de gravité, déclenchement de l'intervention des SMUR via le SAMU.



➤ Missions de PROTECTION :

- Missions de protection des personnes, des biens et de l'environnement.
- Dans le cadre d'un accident impliquant des matières dangereuses, le COS veillera à dresser un point de situation avec l'exploitant en fin d'intervention.
- Veille à la sécurité des intervenants engagés au sein de l'opération de secours.

I.2 Rôle des forces de sécurité intérieure :

➤ Missions de PROTECTION :

- Mise en sécurité des biens et des personnes.
- Mise en œuvre des premières mesures d'urgence.
- Mise en œuvre des restrictions de la circulation et de la sécurité rapprochée immédiate.
- Aide à la progression des véhicules de secours et de dépannage.
- En l'absence de l'exploitant, organisation de l'enlèvement des véhicules accidentés.
- Maintien de l'ordre public.
- Décident du rétablissement de la circulation dès que possible en lien avec le COS et le DOS et après avis de l'exploitant routier sur l'état de l'infrastructure.



➤ Missions JUDICIAIRES :

- Réalisation des constatations.
- Recueil des informations nécessaires à l'enquête.

I.3 Rôle du SAMU et des SMUR :

➤ Missions de SECOURS :

- Prise en charge, traitement et médicalisation des victimes.
- Décide du choix du vecteur de transport et d'acheminement des victimes vers un établissement de santé.



I.4 Rôle des exploitants de voies directionnelles :

➤ **Missions de BALISAGE et de PROTECTION :**

- Protection des intervenants par la mise en place de signalisation selon les procédures existantes des services et les conditions rencontrées.
- Information des usagers (PMV, radio 107.7, plan de gestion du trafic...).
- Appel des différents intervenants depuis le PC d'intervention.
- Organisation de la circulation sur la(es) voie(s) en relation avec les forces de l'ordre et les autorités préfectorales.
- Organisation de l'enlèvement des véhicules accidentés. (hors DIRCE)
- Faciliter l'enlèvement des véhicules accidentés. (DIRCE)
- Organisation de l'évacuation du fret en lien avec le transporteur.
- S'assurer de la mise en sécurité des accidentés non blessés
- Remise en état des lieux après intervention.



I.5 Rôle des exploitants de voies bidirectionnelles :

➤ **Missions de BALISAGE et de PROTECTION :**

- Protection des intervenants par la mise en place de signalisation selon les procédures existantes des services et les conditions rencontrées.
- Information des usagers.
- Organisation de la circulation sur la voie en relation avec les forces de l'ordre et les autorités préfectorales.
- Organisation de l'évacuation du fret en lien avec le transporteur.
- Remise en état des lieux après intervention.



I.6 Rôle des garagistes :

- Enlèvement des véhicules accidentés.
- Evacuation du fret en lien avec le transporteur.

Afin de faciliter le déroulement des opérations, les responsables de chaque service porteront sur le terrain des chasubles répondant aux normes en vigueur et portant l'appellation de leur fonction.

- PISIR 26 -

Partie II. Coordination entre les intervenants



Sur les routes, chaque pas est un danger

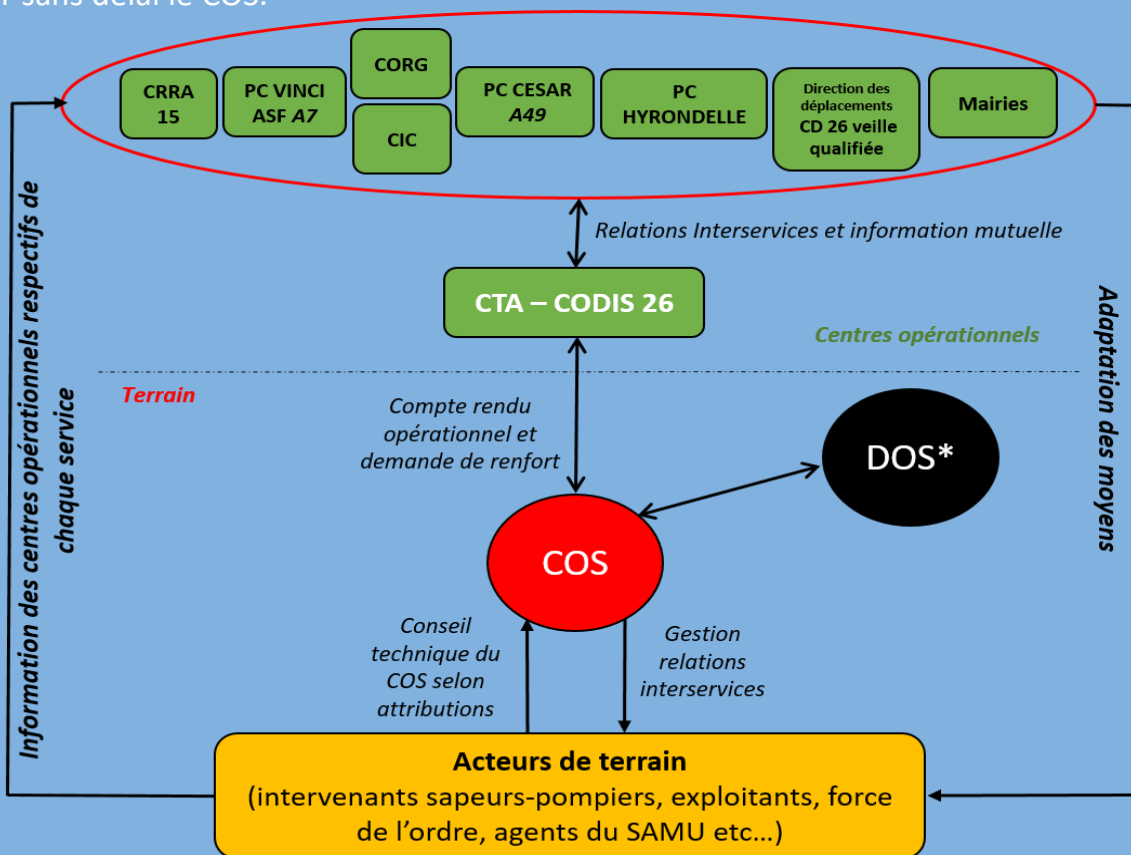
II. Coordination entre les intervenants

La coordination des interventions est assurée par le Commandant des Opérations de Secours (COS) pendant la phase des secours. Elle est confiée au responsable des forces de sécurité intérieure dans les autres situations (hors opération de secours). Le premier service avisé d'un accident, s'assurera que les partenaires sont informés de l'événement et de sa nature afin d'anticiper au plus vite sur l'engagement des moyens nécessaires. A ce titre, l'exploitant routier veillera à informer le CODIS du délai approximatif d'arrivée sur les lieux de ses moyens de balisage.

Tous les acteurs doivent se référer à leur arrivée sur les lieux au COS. Ce dernier s'assurera que les différents services ont été informés de la situation et de son évolution, soit physiquement, soit via le CODIS.

Le commandant des opérations de secours veillera à informer les exploitants des voies directionnelles à péages de l'évacuation effective de victime par voie terrestre afin que les passages aux barrières de péages soient facilités.

En cas d'engagement d'hélicoptère, le service à l'origine de l'engagement du vecteur aérien veillera à informer sans délais les autres partenaires, ceci afin que le CODIS soit en capacité d'aviser sans délai le COS.



* Le Préfet de département assurera la Direction des Opérations de Secours (DOS) en cas d'activation de dispositions ORSEC

- PISIR 26 -

Partie III. Consignes générales de sécurité



Sur les routes, chaque pas est un danger

III. Consignes générales de sécurité

➤ III.1 EN DÉPLACEMENT SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

- Mettre la ceinture de sécurité.
- Respecter le code de la route :

Sur ce trajet, les véhicules de secours ont le statut de **véhicule d'intérêt général prioritaire** (art. R 311-1 alinéa 21 du code de la route).



A ce titre, le conducteur du véhicule peut choisir de déroger à certaines règles d'usage des voies si et seulement si les 3 conditions suivantes sont réunies :

- ✓ Demander la priorité par l'emploi des avertisseurs spéciaux (*lumineux et sonores*),
 - ✓ La mission doit être urgente,
 - ✓ Ne pas mettre en danger la vie d'autrui.
-
- Actionner les feux de croisement.
 - Maîtriser son véhicule en toutes circonstances et adapter sa vitesse aux conditions de circulations et aux lieux.
 - Rester maître de son véhicule en faisant preuve de **prudence** : rester attentif au comportement des autres usagers.

« Aller vite c'est bien, arriver sur les lieux c'est mieux ! »

A. CAS PARTICULIERS DE L'ACCES SUR VOIE DIRECTIONNELLE A PEAGE

Par une gare de péage :

- Actionnez votre 2 tons à l'approche de la gare et réglez votre vitesse.
- Passez par une voie d'entrée fléchée verte et prenez un ticket pour ouvrir la barrière



Par un échangeur (Cas des exploitants autoroutiers) :

Accéder à l'évènement en respectant le sens de circulation (*sauf cas de procédure « contre-sens » décrite dans le livret des procédures*)

- Sens 1 : sens des Points Kilométriques (PK) croissants
- Sens 2 : sens des PK décroissants

Par un portail de service :

- Si vous êtes le dernier véhicule à s'engager par un portail, fermer le portail avant de s'insérer sur les voies. Il sera admis qu'il soit fermé sans être verrouillé (si dispositif de fermeture mécanique). Une information sera transmise à l'exploitant via le COS.
- Après le portail, marquez l'arrêt pour vérifier la possibilité de s'engager.
- Prenez de la vitesse en utilisant la BAU comme une voie d'accélération.
- S'insérer sur la voie lente lorsque vous avez atteint une vitesse adaptée.
- Cédez le passage aux véhicules déjà sur cette voie et circulant à une vitesse plus élevée.

ATTENTION, LA BAU PEUT-ETRE ENCOMBRÉE

(agents, panneaux, véhicules, chantiers...)

➤ III.2 VOUS ARRIVEZ SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

- **Ne vous arrêtez pas** et ne stationnez pas si vous vous trouvez **dans l'autre sens de circulation**, au niveau de l'accident. Faites **demi tour au prochain portail** de service (*si vous êtes sur l'autoroute*) ou **plus loin** si vous êtes sur voie bidirectionnelle.
- Ralentissez et maintenez votre **signalisation lumineuse**, en arrivant sur les lieux.
- **Positionnez vous conformément aux différents schémas de principe** édictés par le livret des procédures.
- Si le patrouilleur est déjà en place, s'insérer dans le dispositif conformément au schémas de principe **et ne jamais stationner en AMONT du ou des véhicules de balisage** de l'exploitant.

➤ III.3 SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

- Avant de descendre de votre véhicule, vérifier que la circulation le permet.
- Monter ou descendre des véhicules à l'opposé des voies de circulation.
- Le **port du gilet haute visibilité (GHV)** est obligatoire pour toutes interventions sur voie publique, de jour comme de nuit.
- Port des EPI définis dans les procédures internes de chaque service.

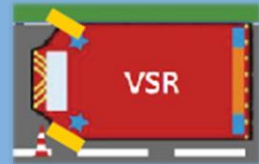
*Illustration pour le SDIS 26 : Equipements attendues pour les agents du VSEC : tenue de service et d'intervention complète (veste textile si nécessaire), gants et **casque F2 orange**. Lampe à utiliser au besoin notamment en signalisation de nuit (réfléchissement du gilet haute visibilité pour accentuer le signalement aux usagers)*

- Sur voie directionnelle, **ne vous déplacez jamais sur les voies circulées**.
- En l'absence de balisage, déplacez vous sur la BAU en marchant si possible, **derrière les glissières de sécurité si elles existent**.
- Ne vous déplacez pas sur les chaussées en courant (*risque de chute*)
- Si il existe, ne pas traverser le terre-plein central pour intervenir à l'opposé sur les voies de circulation.

- Faire attention à l'effet de masque : véhicule caché par un PL quand il le double.
- Ne stationnez jamais sur une voie encore ouverte à la circulation.
- Pendant vos déplacements sur la chaussée et pour voir les véhicules arriver :

FAIRE FACE A LA CIRCULATION EN PERMANENCE

- Ne pas rester dans un véhicule en attente sur la BAU ou voie neutralisée.
- Lors de l'arrêt du véhicule, veiller à braquer les roues (*axe de projection de l'engin en cas de choc*)
- Si vous arrivez les 1^{er} sur les lieux de l'accident, vous devez systématiquement **réaliser un balisage pour permettre à tous les intervenants de travailler en sécurité**, en attendant le renfort des forces de sécurité intérieure et de l'exploitant de la voirie qui réaliseront un balisage plus conséquent. La mise en place d'un alternant de circulation sur voies bidirectionnelles n'est pas du ressort des sapeurs-pompiers.



TECHNIQUE BALISAGE

Le balisage doit informer l'utilisateur, le guider et le convaincre de modifier son comportement pour l'adapter à une situation qui lui est inhabituelle.

Il doit donc être : **VISIBLE, COMPRÉHENSIBLE, ADAPTÉ AU DANGER** et **AUX CARACTÉRISTIQUES** suivantes :

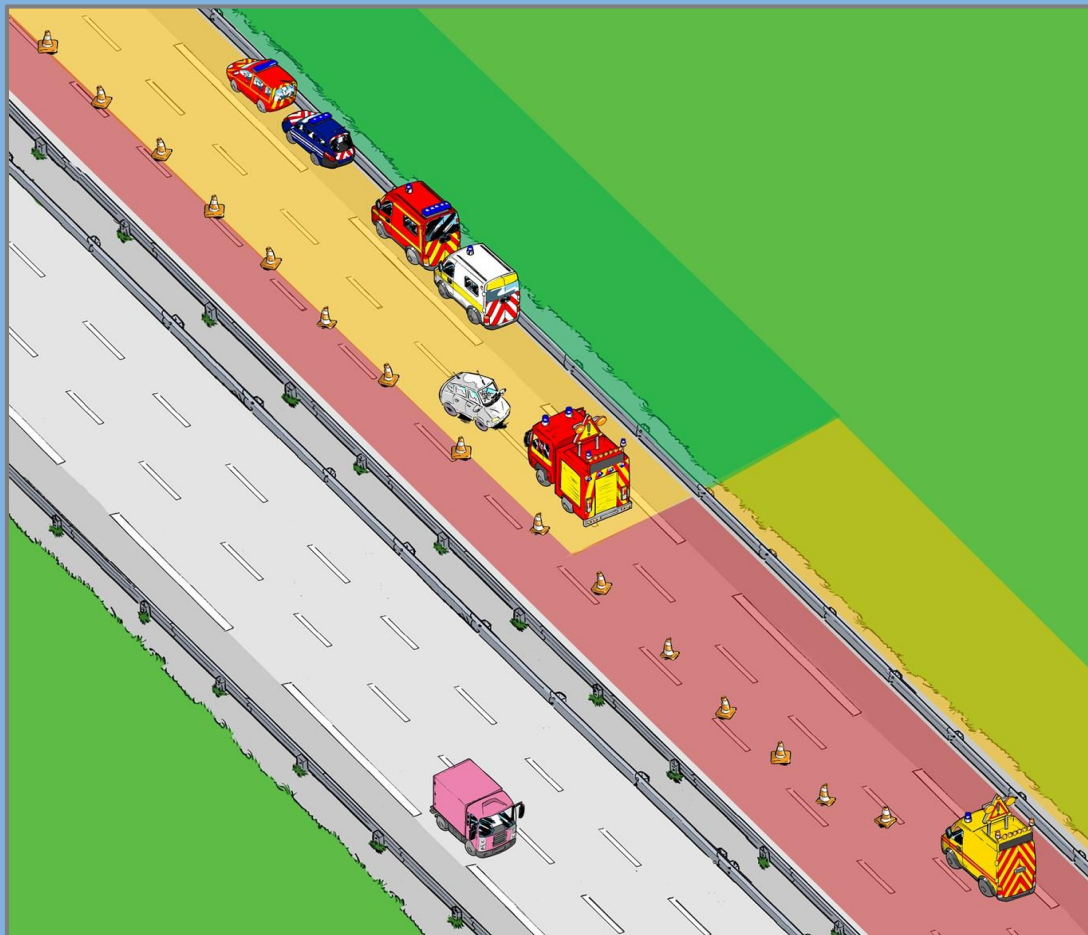
- ✓ Particularités de la Voie (*chaussée étroite, large, route à 2 voies, à 3 Voies*) et conditions ambiantes (*brouillard, nuit...*)
- ✓ Localisation, importance du Chantier, vitesse des véhicules, importance du trafic, ...

Les principes opérationnels de ce livret constituent des règles élémentaires de sécurité qui peuvent être adaptées en fonction de l'environnement réel de la zone d'intervention

A. Les zone de danger sur voie publique

3 ZONES DE DANGER SUR VOIE PUBLIQUE

(chacune présentant un niveau de risque différent pour les intervenants)



VERT = Zone de risque acceptable

Zone de mise en sécurité des impliqués et les personnels en attente d'engagement. Se placer si possible derrière les glissières de sécurité.

ORANGE = Zone de risque élevé

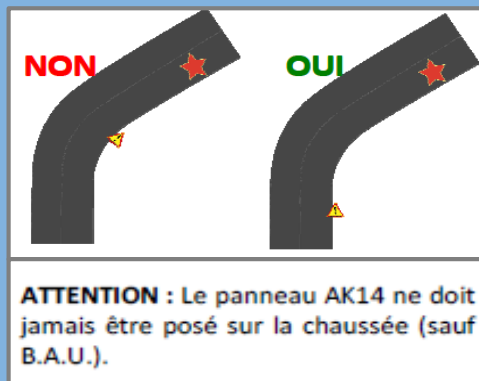
Les agents ne doivent s'y trouver que lorsque nécessaire (*exercice du commandement, premiers secours, désincarcération...*).
Zone interdite aux non intervenants.

ROUGE = Zone de danger absolu

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

- **POSE des signaux** : Le chariot doit être positionné dans le « couloir » du véhicule de sécurité. Les signaux sont mis en place dans l'ordre où l'utilisateur les rencontre, c'est à dire du point le plus éloigné de l'accident jusqu'au sinistre. Lors de la pose, le personnel doit faire face à la circulation.

Les signaux rencontrés par les usagers doivent être visibles d'au moins 200m sur voies directionnelles; sur voies bidirectionnelles, la signalisation ne doit pas être installée dans ou en sortie de virage, bosses etc...



- **RÉCUPÉRATION des signaux** : Le chariot doit être positionné dans le « couloir » du véhicule de sécurité. Les signaux sont enlevés dans l'ordre inverse de la pose, c'est à dire de l'accident au point le plus éloigné de celui-ci.

Lors de la récupération des signaux, le personnel doit faire face à la circulation.

Une bonne analyse du sinistre permet d'adapter les moyens nécessaires à l'intervention et de limiter le nombre d'intervenant sur la chaussée

➤ III.4 EN QUITTANT LES LIEUX DE L'INTERVENTION

- Ne quitter les lieux de la zone sécurisée que sur ordre.
- Respecter le code de la route (*attention, le VSEC n'a plus le statut de véhicule d'intérêt général prioritaire*)
- Informez les responsables des forces de sécurité intérieure et les exploitants de la gravité des dégâts corporels et du lieu d'acheminement des blessés (*pour prévenir le péage concerné par votre sortie*)
- Suivre les consignes de circulation données par les forces de sécurité intérieure pour quitter la voie neutralisée.
- Réintégrez la circulation, depuis la voie neutralisée, avant de vous rabattre sur les voies circulées.



- En VSAV, après vous être insérés dans la circulation, si vous roulez à l'allure normale sans transporter de blessé, arrêtez la signalisation lumineuse. Les règles du code de la route s'appliquent sans dérogation.

A. CAS PARTICULIERS DE LA SORTIE DE VOIE DIRECTIONNELLE A PÉAGE

Par une gare de péage :

- Régulez votre vitesse et actionnez votre klaxon 2 tons à l'approche du péage (*pour vous signaler*)
- En principe, passez par la voie de sortie en service la plus à droite de la gare ou suivre les indications de l'exploitant

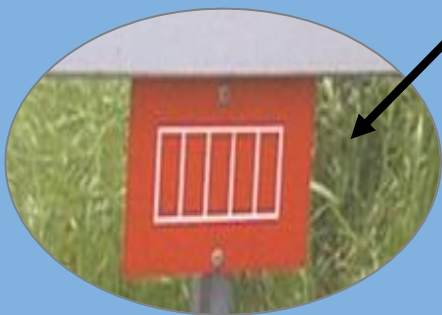
Par un portail de service :

- Dès que vous êtes à proximité du portail, utilisez la BAU comme voie de décélération pour quitter le flot de circulation (*après avoir activé votre signalisation lumineuse*)
- Le portail est pré-signalé par une plaquette de couleur rouge (*voir ci-dessous*)
- Attention celle-ci peut être très proche du portail
- Fermer le portail.
- Adapter son insertion dans le réseau routier bidirectionnel.

*Prendre garde aux piétons et aux autres usagers.
Attendre que les barrières soient bien levées.*



exemple de plaquette



- PISIR 26 -

Partie IV. Schémas de positionnement VOIES DIRECTIONNELLES



Sur les routes, chaque pas est un danger

IV. Schémas de positionnement

Tous les schémas proposés sont des schémas de principe qui doivent permettre de traiter les situations les plus fréquemment rencontrées. Toutefois, ils ne couvrent pas tous les cas possibles. Néanmoins, la règle de base à respecter dans la mesure du possible est la suivante :

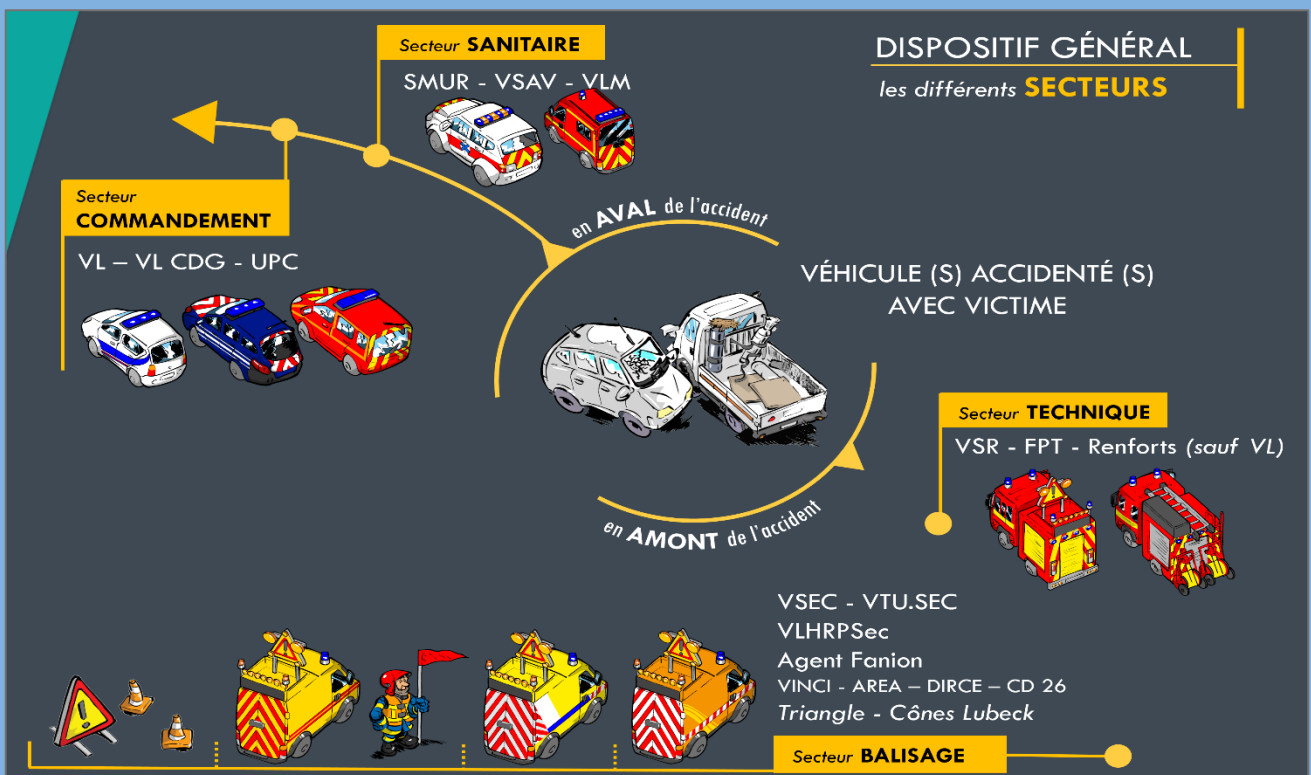
Dans le sens de la circulation, **avant l'événement (amont)**, mise en place :

- d'une pré-signalisation et d'un secteur balisage,
- d'une zone de sécurité INTERDITE À TOUS,
- d'un secteur technique.

Dans le sens de la circulation, **après l'événement (aval)**, mise en place :

- d'un secteur sanitaire,
- d'un secteur de commandement.

A leur arrivée, les véhicules des exploitants se positionnent dans la zone de pré-signalisation.

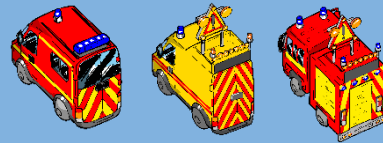


Chaque responsable doit apprécier les mesures à prendre suivant les situations rencontrées et les moyens disponibles immédiatement ou dans un certain délai.

Une application réfléchie de la règle de base reste nécessaire, cette règle ne doit pas être perçue comme contraignante seule applicable pour un cas déterminé

Ordre de Départ pour les véhicules pour le SDIS

- 1^{er} départ : Véhicule de 1^{er} secours
- 2^{ème} départ : Véhicule de sécurité
- Départs suivants : Véhicules techniques, commandement...



Le **véhicule de 1^{er} secours** a pour mission d'effectuer l'abordage mais également une reconnaissance rapide qui lui permettra de transmettre **un message flash sur l'OPE DROME afin d'informer le CODIS**, les véhicules de secours en transit et notamment le véhicule de sécurité afin :

D'INFORMER LE VÉHICULE DE SÉCURITÉ DU POSITIONNEMENT DU/DES VÉHICULES

PK, voies, nombre et position du ou des véhicules, avant ou après un virage...

DE DEMANDER LE POSITIONNEMENT DU VÉHICULE SÉCURITÉ ET LA CONDAMNATION DE LA/LES VOIES

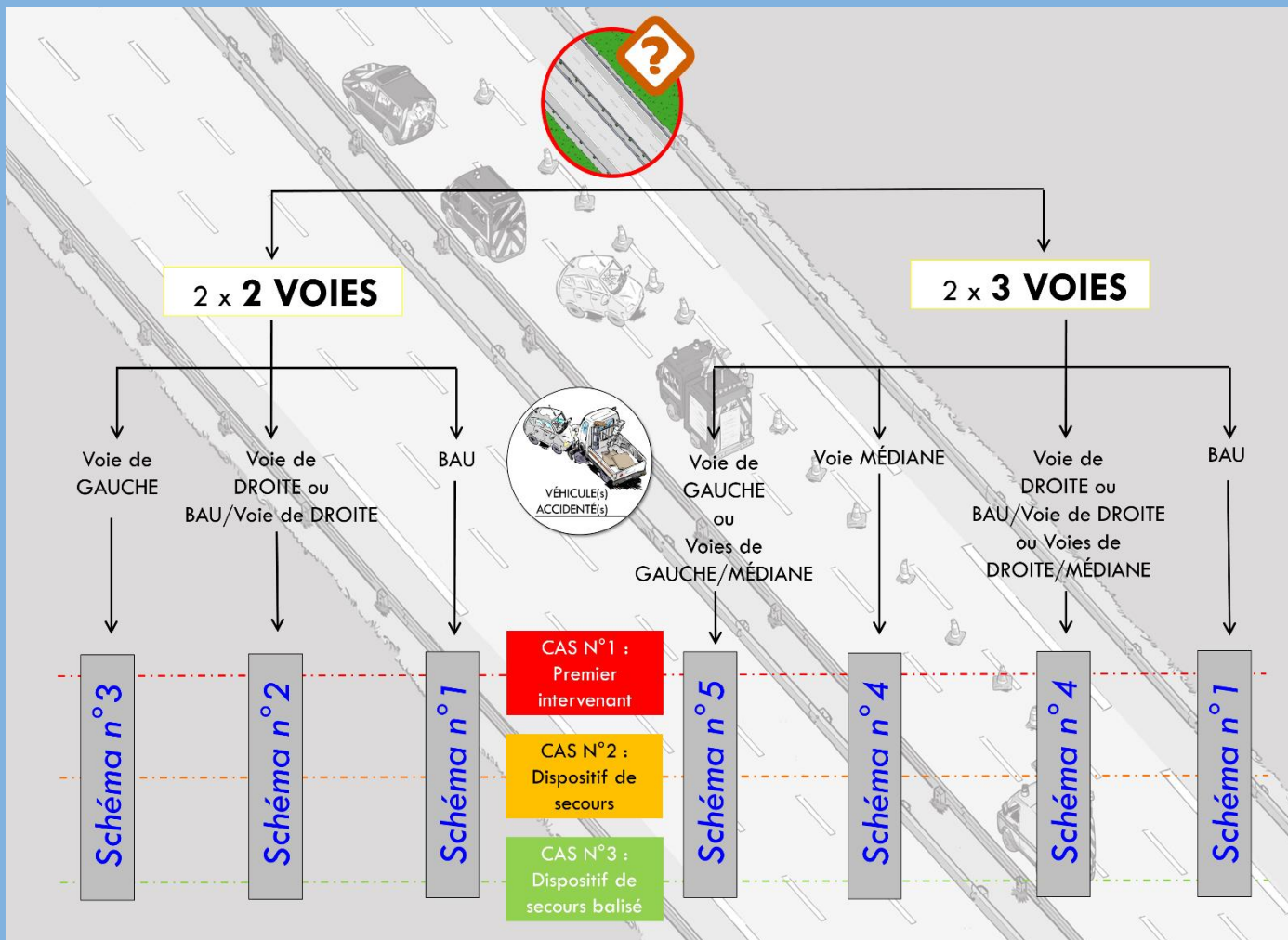
conformément aux principes opérationnels retranscrits dans les schémas de positionnements...

Ces informations permettront au chef d'agrès du véhicule sécurité d'anticiper sur son action (positionnement/balissage)

➤ IV.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX VOIES DIRECTIONNELLES



➤ IV.2 ARBORESCENCE DES DISPOSITIFS OPÉRATIONNELS VOIES DIRECTIONNELLES



L'arborescence des dispositifs opérationnels « voies directionnelles » est construite selon 3 cas de figure :

- **Cas N°1 : PREMIER INTERVENANT**
- **Cas N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS**
- **Cas N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ**

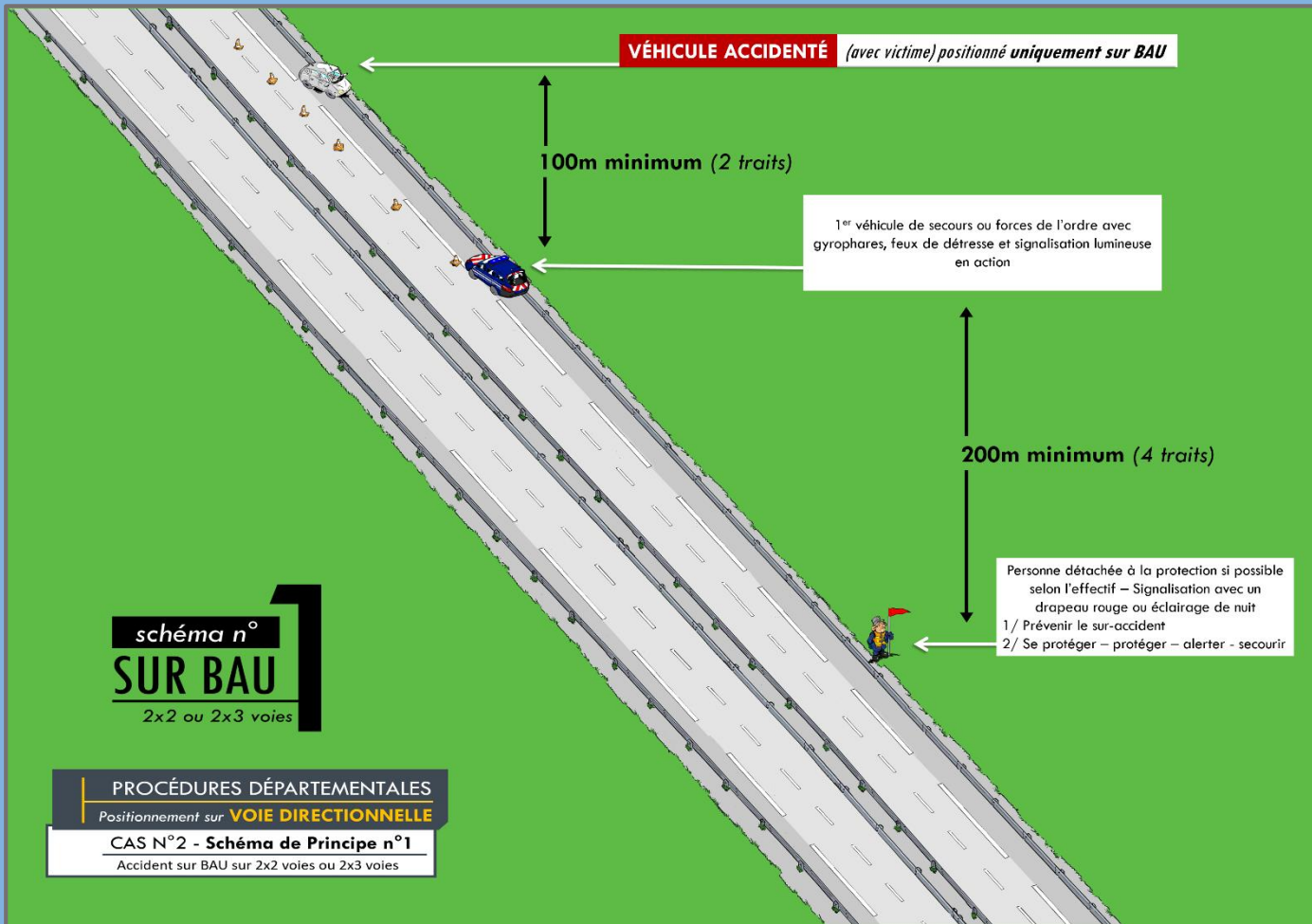
Ces 3 cas opérationnels symbolisent la montée en puissance du dispositif interservices de secours et sont accompagnés de schémas permettant de préciser les différentes configuration d'accident.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS 26 qui en sont dotés ne doivent plus être utilisés. **Il sera privilégié un message sapeurs-pompiers.**



CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°1 : Accident sur BAU sur 2x2 voies ou 2x3 voies



Dans ce cas de figure, **si le premier intervenant n'est pas l'exploitant routier**, le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

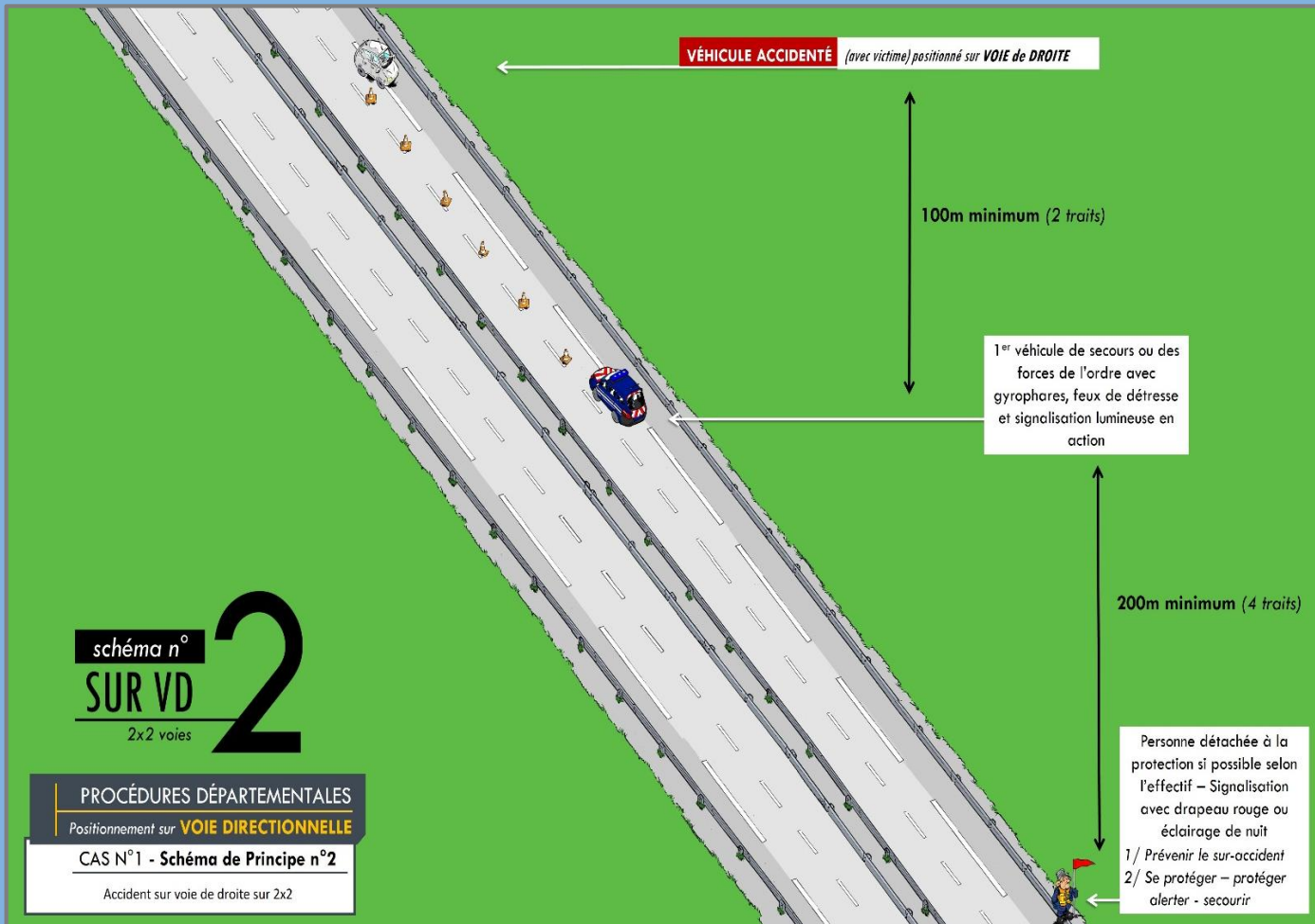
Si possible, une personne sera détachée à la protection (pré-signalisation) avec un drapeau rouge ou éclairage de nuit.

Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Si l'exploitant routier est primo-intervenant, le véhicule exploitant se positionnera (BAU) conformément aux procédures des intervenants de sécurité. A son arrivée, s'il ne s'agit pas d'un accident matériel, **le COS veillera à faire baliser la voie de droite afin d'assurer la sécurité des intervenants**. Le véhicule de sécurité du SDIS se stationnera au-delà du secteur commandement et il sera désengagé par le COS si son concours est inutile (aide à la désincarcération etc...).

CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°2 : Accident sur Voie de Droite sur 2x2 voies



Dans ce cas de figure, si le premier intervenant n'est pas l'exploitant routier, le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

Si possible, une personne sera détachée à la protection (pré-signalisation) avec un drapeau rouge ou éclairage de nuit.

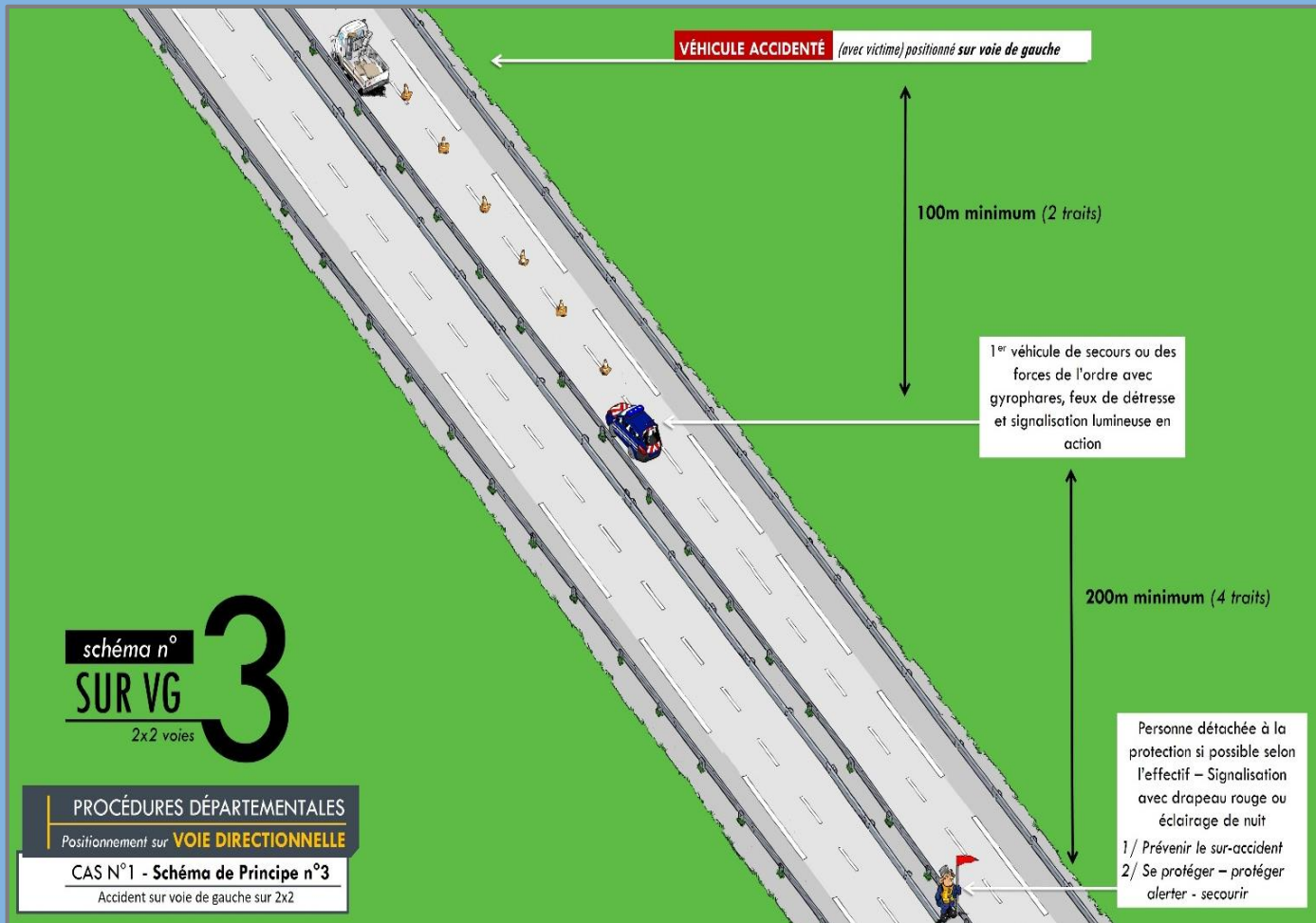
Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Si l'exploitant routier est primo-intervenant, le véhicule de sécurité du SDIS stationnera dans le secteur commandement et il sera désengagé par le COS si son concours est inutile (aide à la désincarcération etc...).



CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°3 : Accident sur Voie de Gauche sur 2x2 voies



Dans ce cas de figure, **si le premier intervenant n'est pas l'exploitant routier**, le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

Si possible, une personne sera détachée à la protection (pré-signalisation) avec un drapeau rouge ou éclairage de nuit et positionnée derrière la glissière de sécurité si la voirie dispose d'un terre-plein central suffisant large pour permettre cette action. **Cette action ne doit pas engendrer une mise en danger du personnel l'exécutant.**

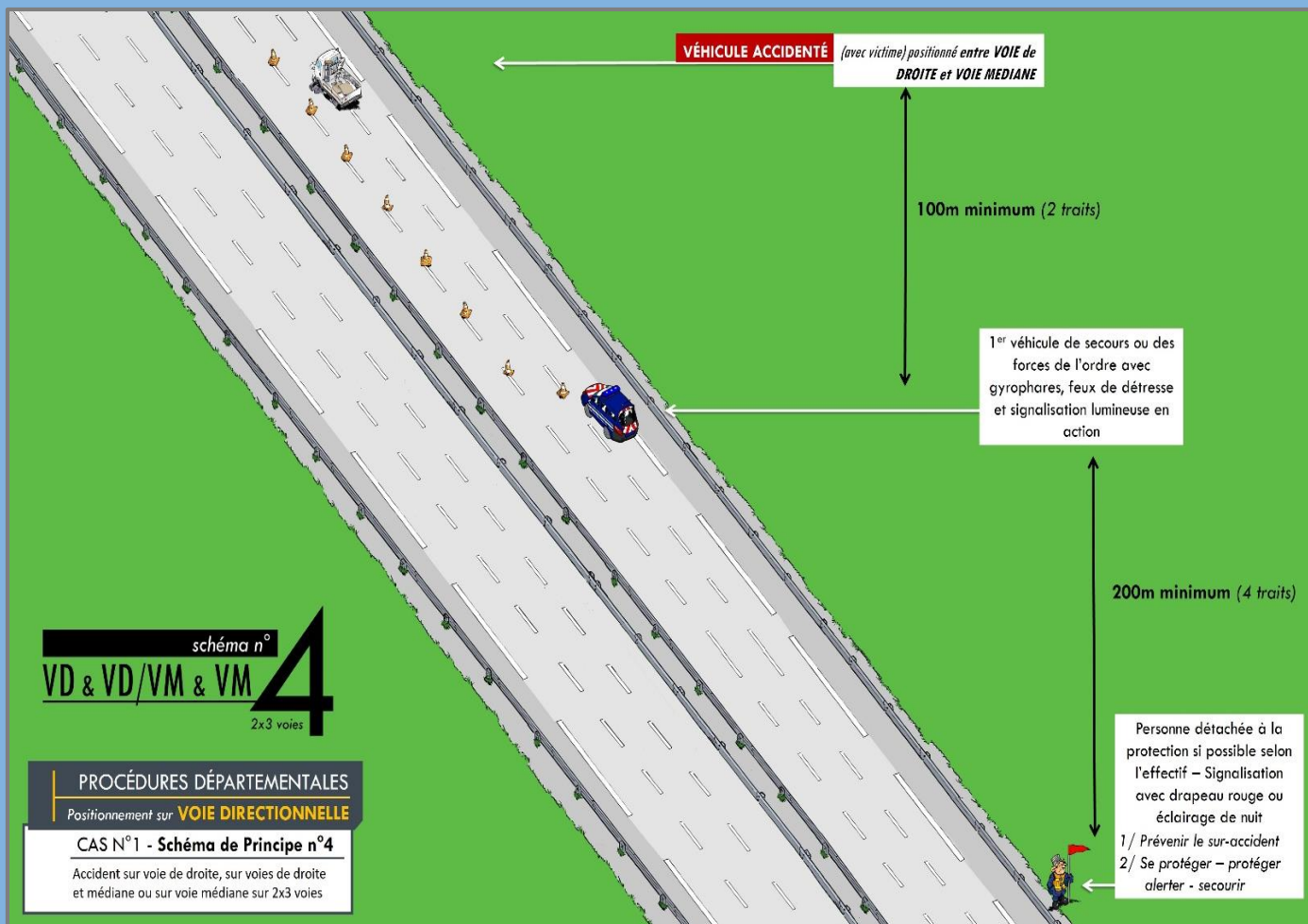
Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Si l'exploitant routier est primo-intervenant, le véhicule de sécurité du SDIS stationnera dans le secteur commandement et il sera désengagé par le COS si son concours est inutile (aide à la désincarcération etc...).



CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°4 : Accident sur Voie de Droite ou Voie Médiane ou Voies de Droite et Médiane sur 2x3 voies



Dans ce cas de figure, si le premier intervenant n'est pas l'exploitant routier, le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

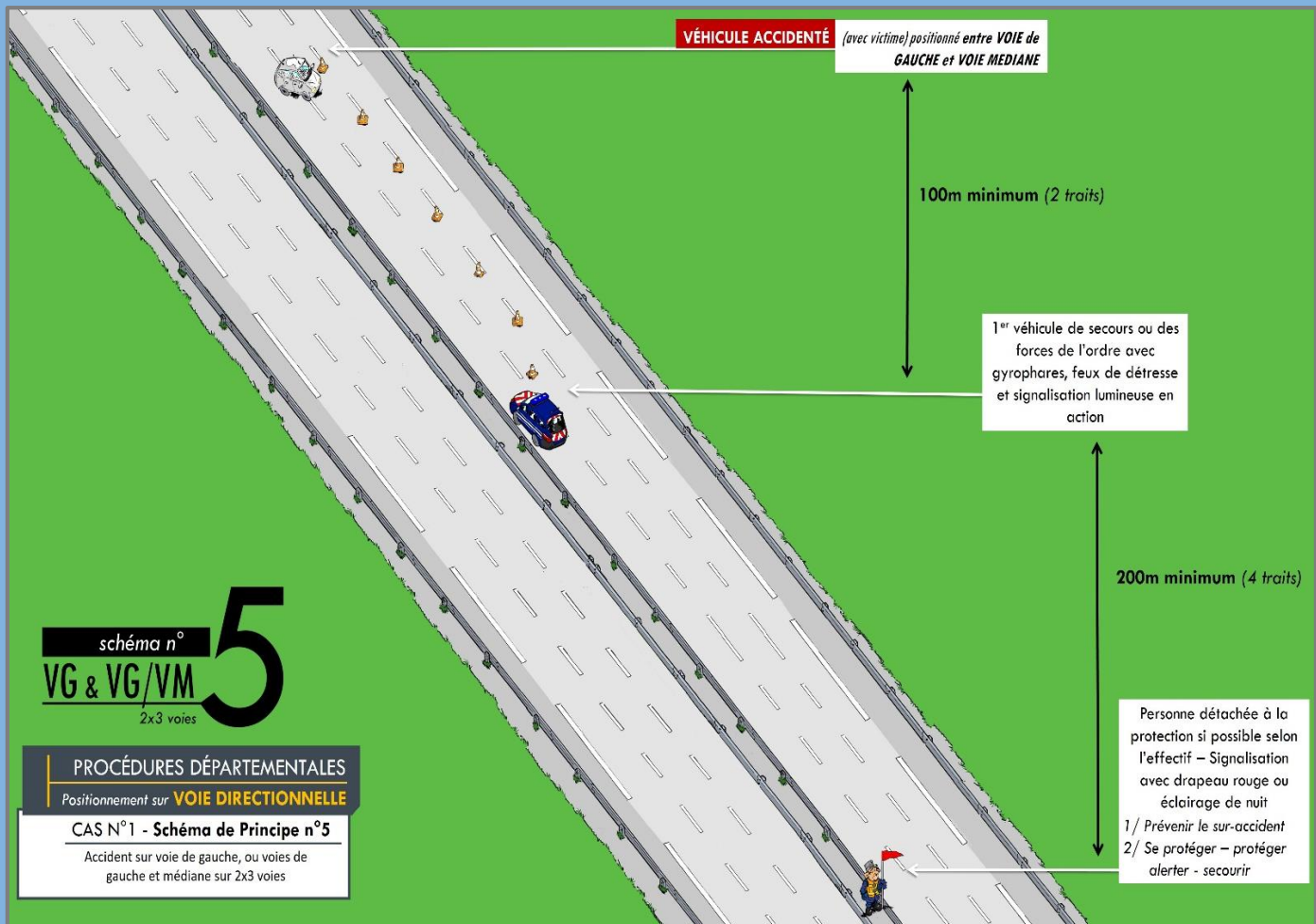
Si possible, une personne sera détachée à la protection (pré-signalisation) avec un drapeau rouge ou éclairage de nuit.

Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Si l'exploitant routier est primo-intervenant, le véhicule de sécurité du SDIS stationnera dans le secteur commandement et il sera désengagé par le COS si son concours est inutile (aide à la désincarcération etc...).

CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°5 : Accident sur Voie de Gauche ou Voies de Gauche et Médiane sur 2x3 voies



Dans ce cas de figure, **si le premier intervenant n'est pas l'exploitant routier**, le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

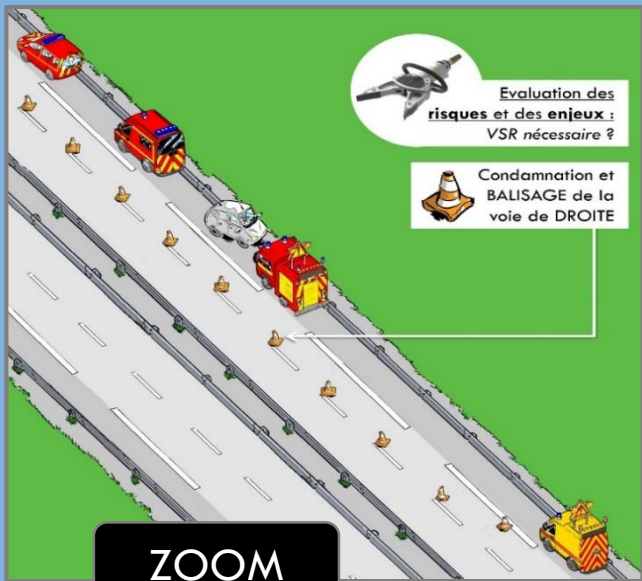
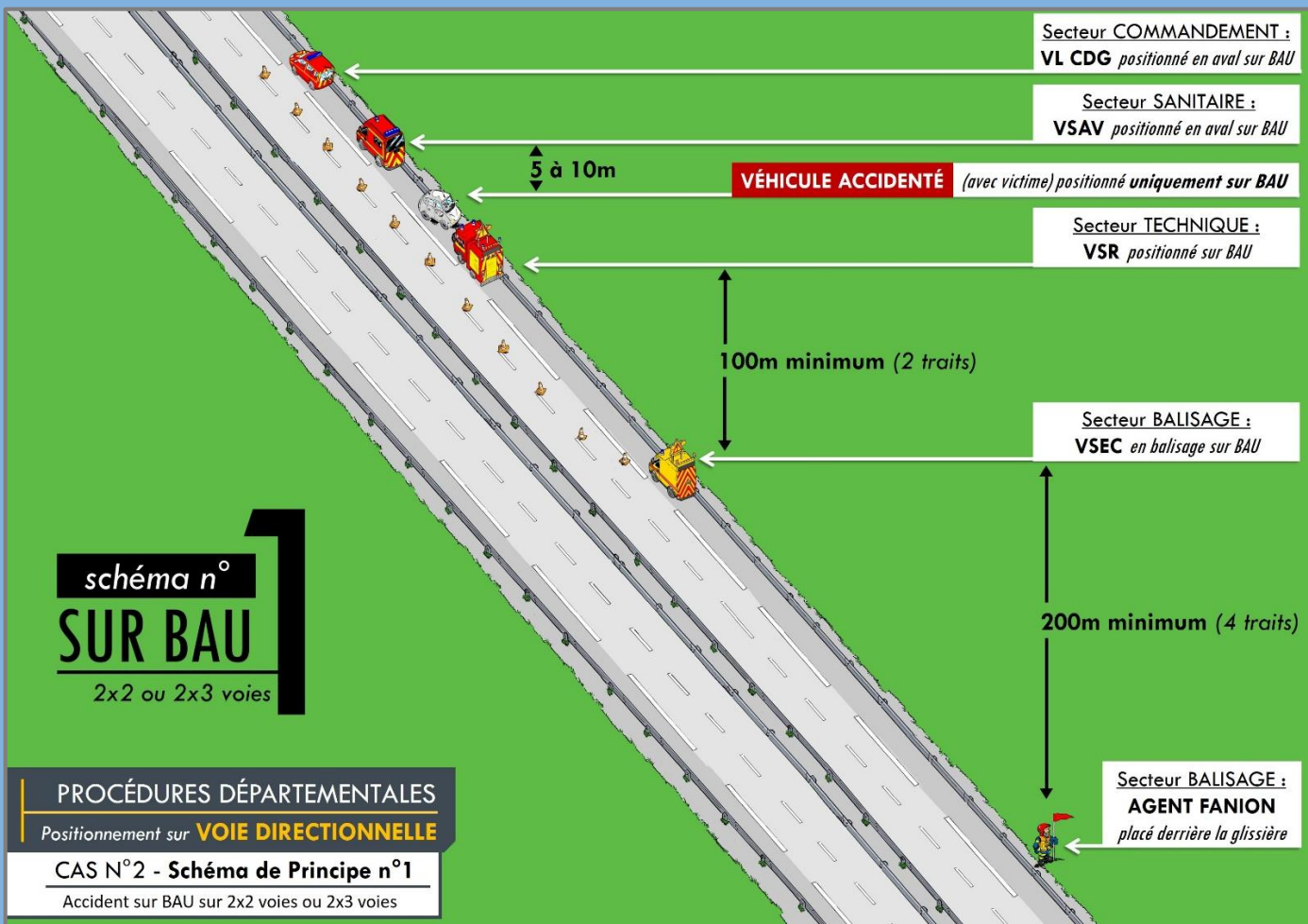
Si possible, une personne sera détachée à la protection (pré-signalisation) avec un drapeau rouge ou éclairage de nuit et positionnée derrière la glissière de sécurité si la voirie dispose d'un terre-plein central suffisant large pour permettre cette action. **Cette action ne doit pas engendrer une mise en danger du personnel l'exécutant.**

Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Si l'exploitant routier est primo-intervenant, le véhicule de sécurité du SDIS stationnera dans le secteur commandement et il sera désengagé par le COS si son concours est inutile (aide à la désincarcération etc...).

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

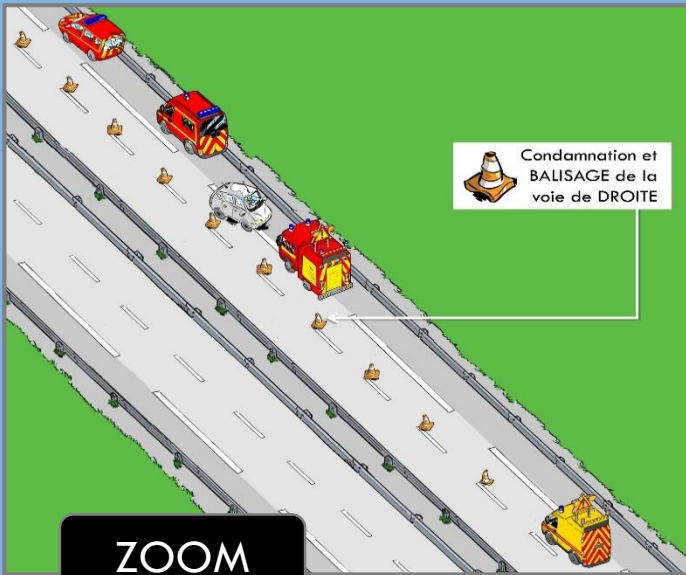
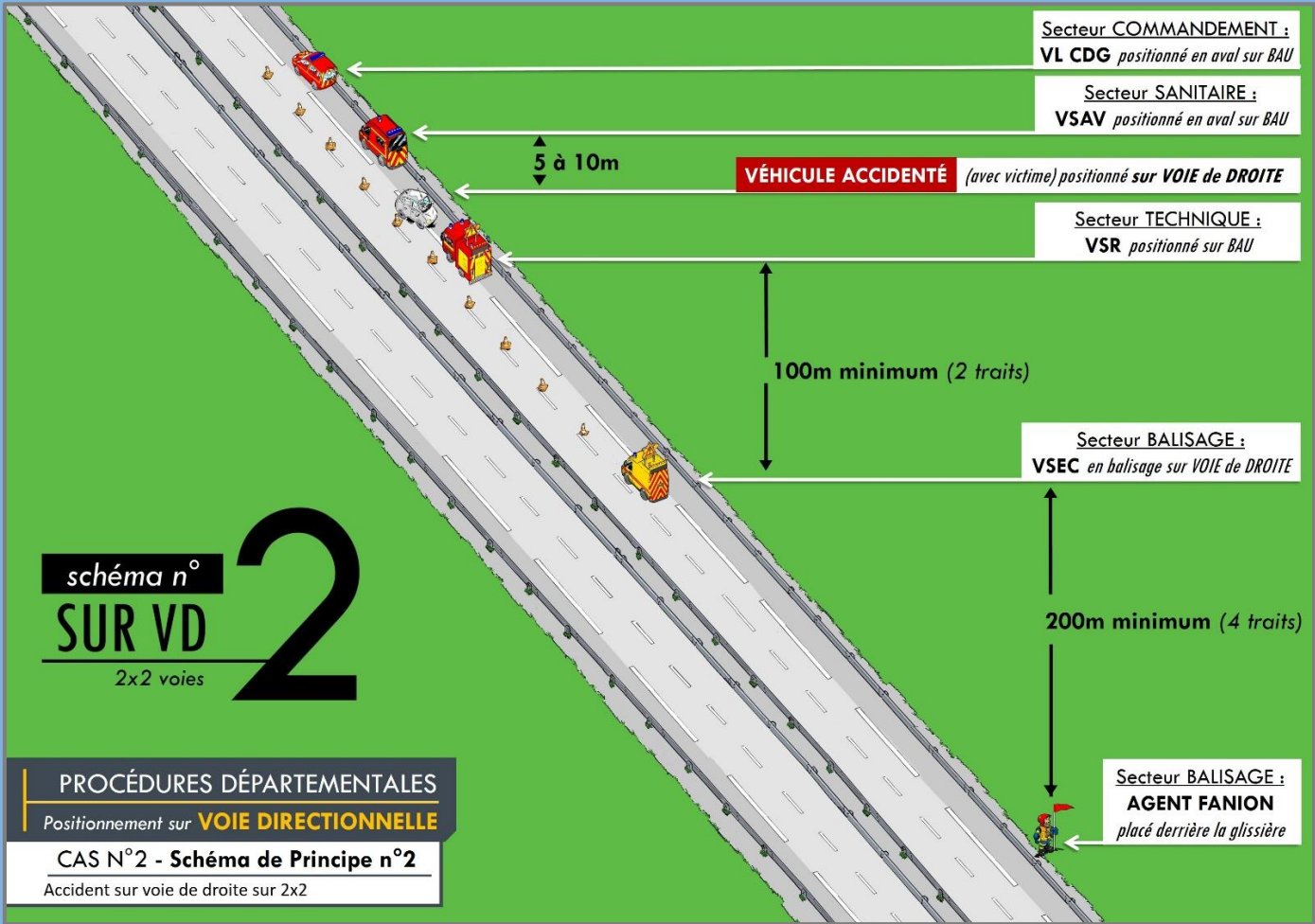
Schéma N°1 : Accident sur BAU sur 2x2 voies ou 2x3 voies



Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** conformément au cas n°3 après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS.**

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

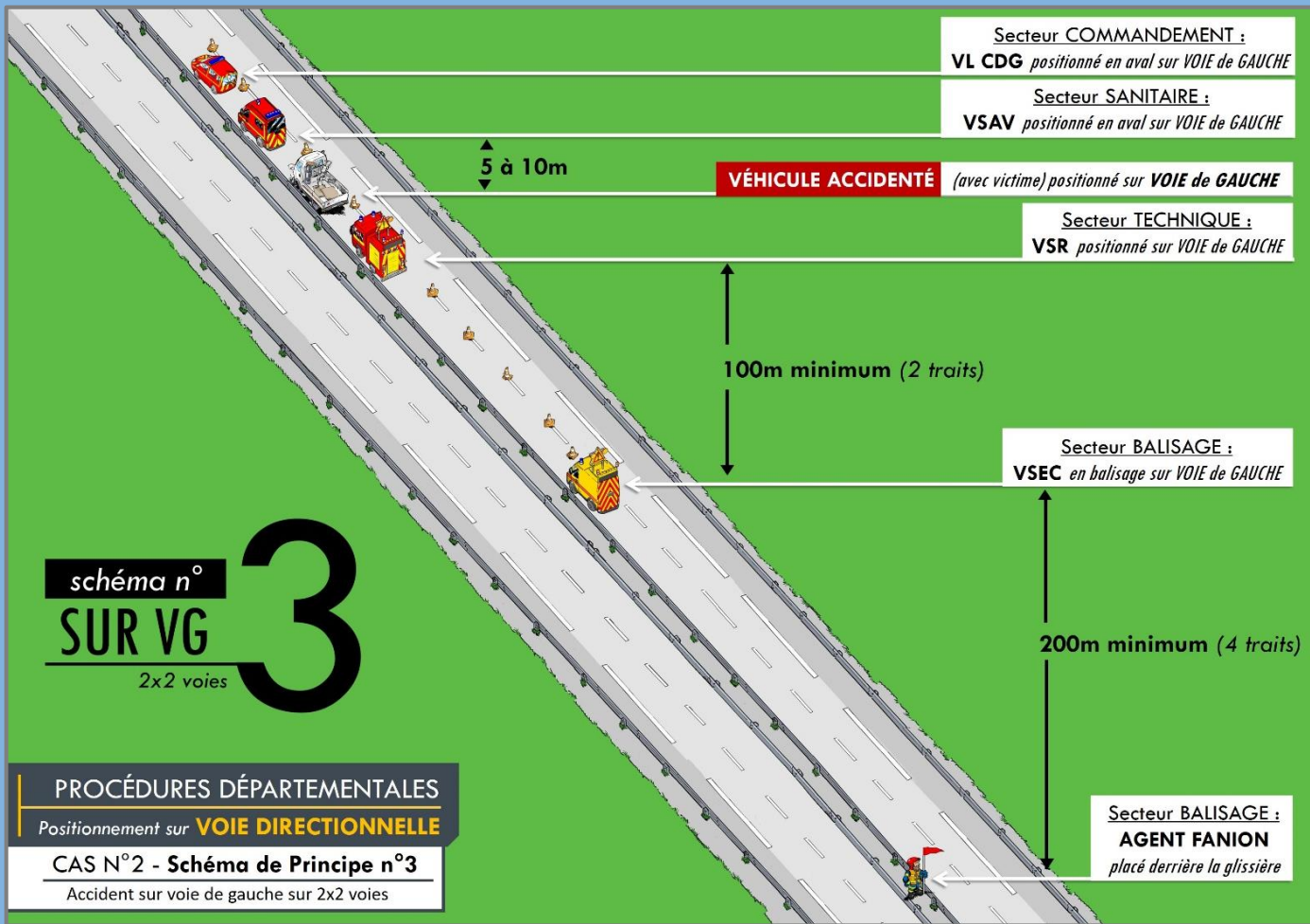
Schéma N°2 : Accident sur Voie de Droite sur 2x2 voies



Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** conformément au cas n°3 après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS.**

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

Schéma N°3 : Accident sur Voie de Gauche sur 2x2 voies

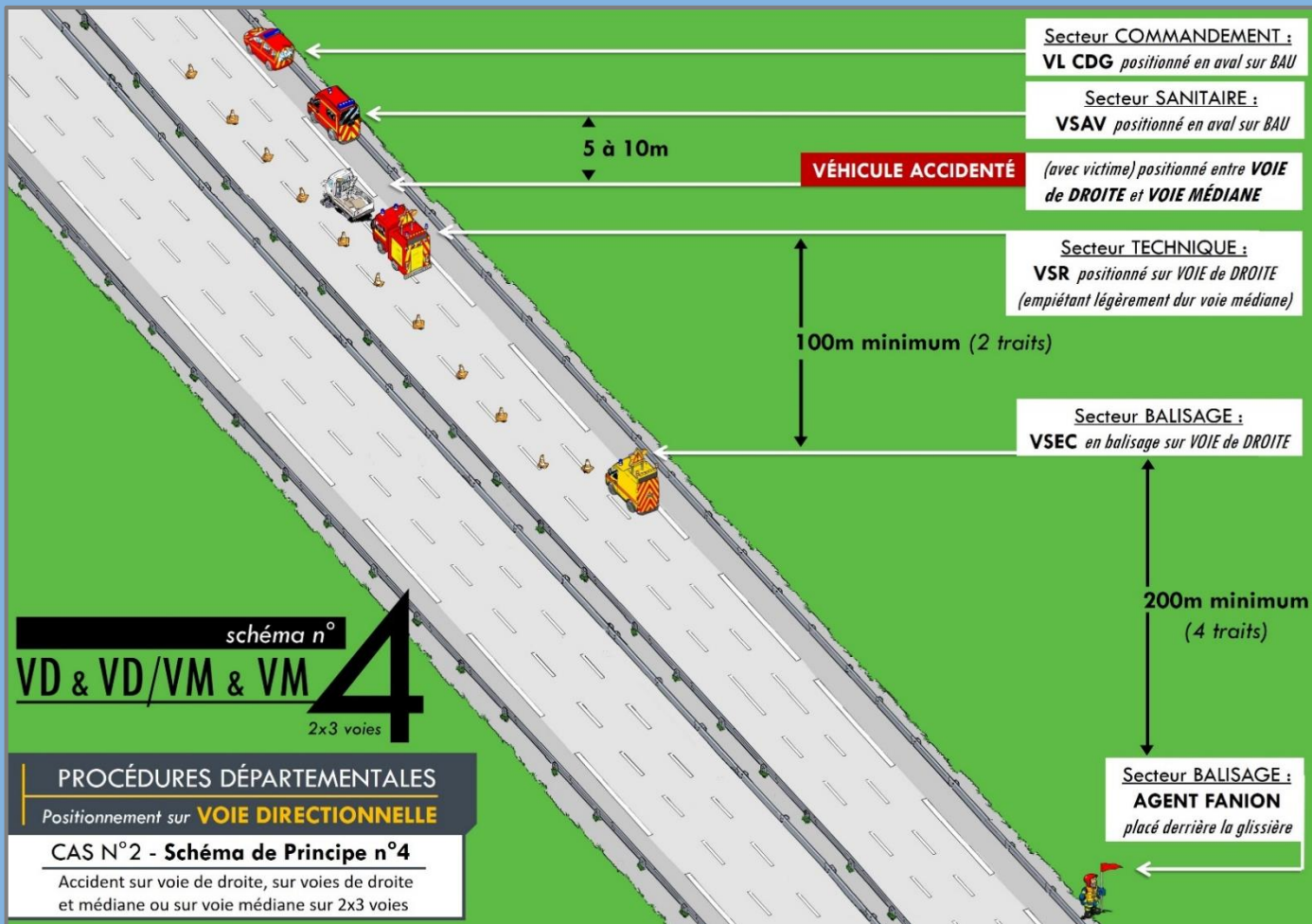


Le véhicule sécurité se désengage après sécurisation du dispositif par l'exploitant conformément au cas n°3 après contact avec le responsable exploitant et autorisation du COS.

L'agent fanion positionné derrière la glissière de sécurité n'est mis en place que si la voirie dispose d'un terre-plein central suffisant large pour permettre cette action. Cette action ne doit pas engendrer une mise en danger du personnel l'exécutant.

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

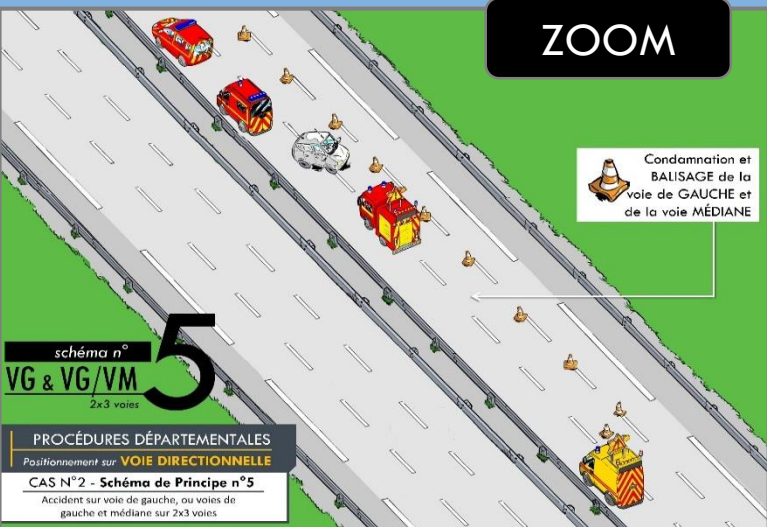
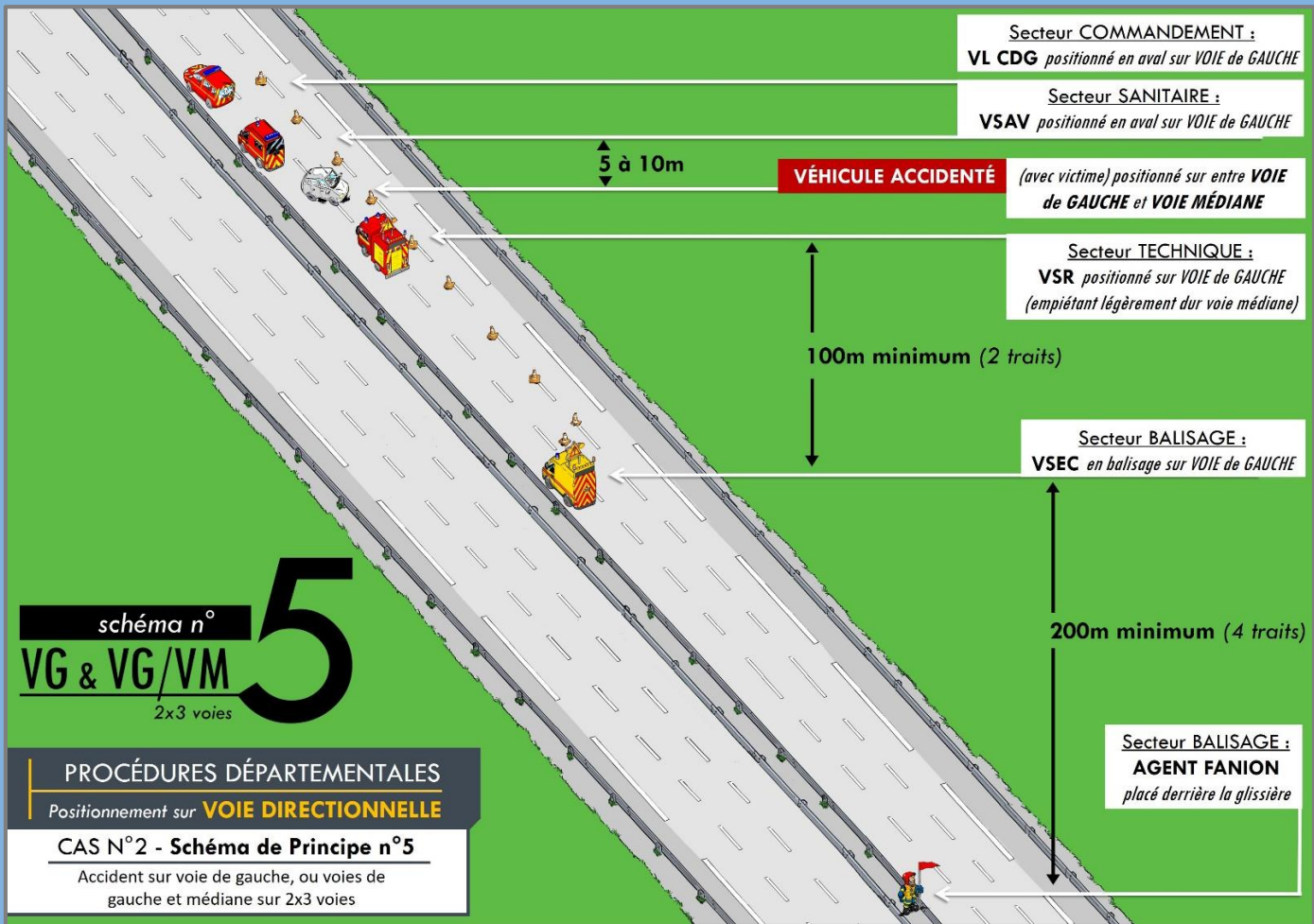
Schéma N°4 : Accident sur Voie de Droite ou Voie Médiane ou Voies de Droite et Médiane sur 2x3 voies



Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** conformément au cas n°3 après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS.**

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

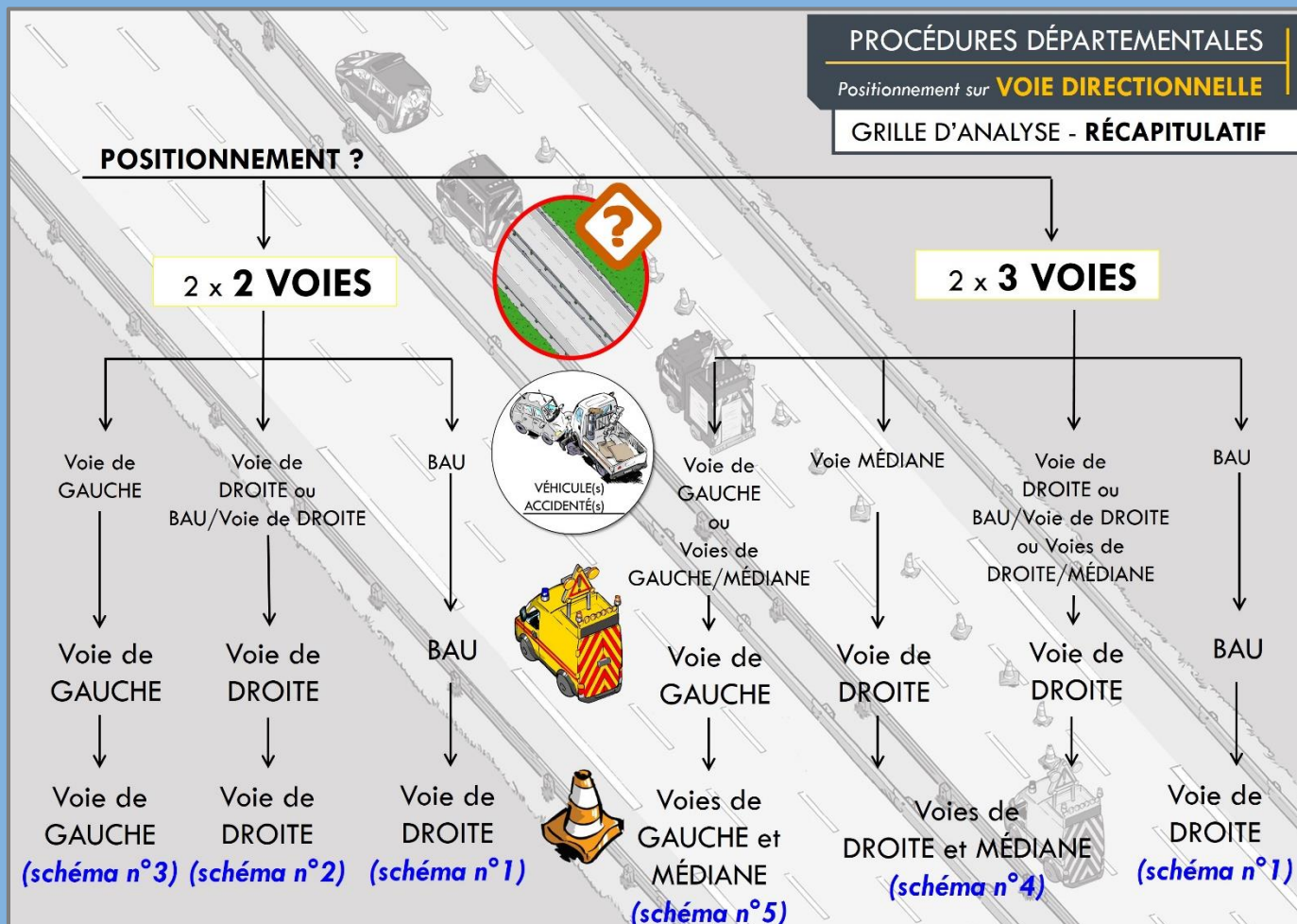
Schéma N°5 : Accident sur Voie de Gauche ou Voies de Gauche et Médiane sur 2x3 voies



Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** conformément au cas n°3 après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

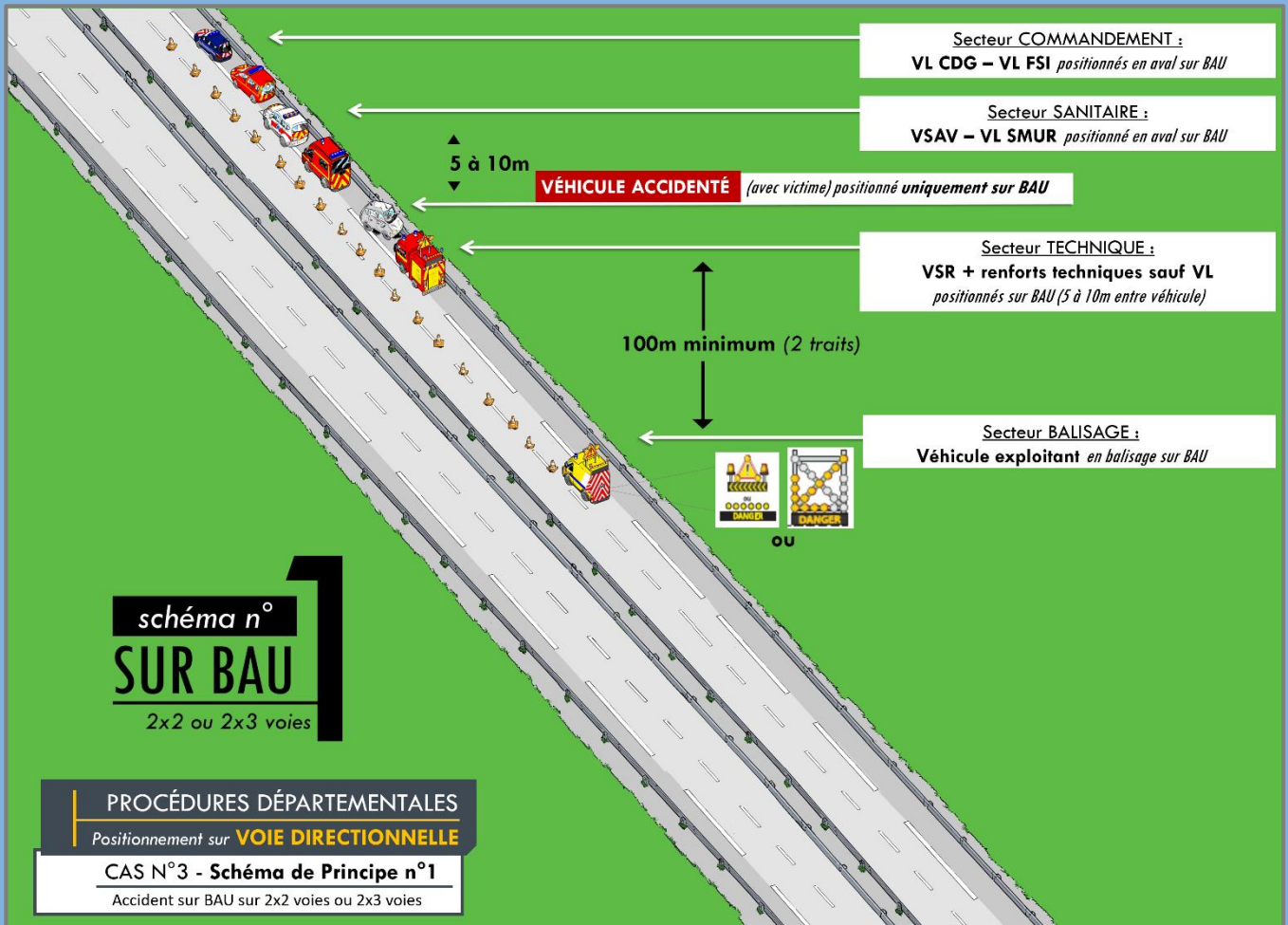
L'agent fanion positionné derrière la glissière de sécurité n'est mis en place que si la voirie dispose d'un terre-plein central suffisant large pour permettre cette action. **Cette action ne doit pas engendrer une mise en danger du personnel l'exécutant.**

SYNTHESE DU POSITIONNEMENT DU VEHICULE DE SECURITE DU SDIS 26 (VSEC)



CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°1 : Accident sur BAU sur 2x2 voies ou 2x3 voies



Le véhicule sécurité du SDIS se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant routier** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

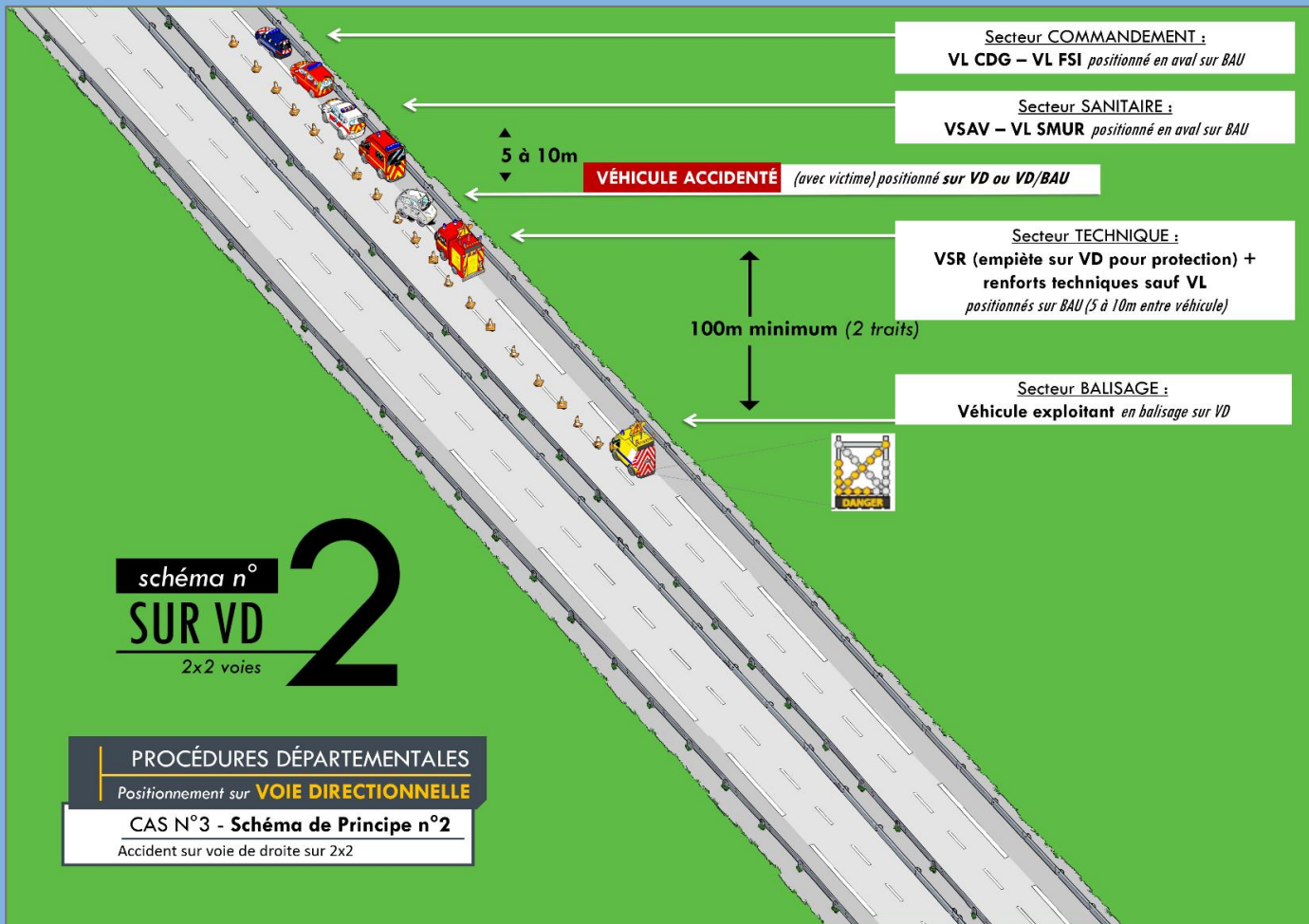
Si le COS souhaite maintenir le véhicule de sécurité du SDIS pour des missions secondaires (aide à la désincarcération etc...), il sera stationné au-delà du secteur commandement.

Les véhicules de dépannage et de presse se positionnent au-delà du secteur de commandement. **Une Zone d'intervention élargie (ZIE)** est définie si nécessaire à la demande du COS.

Si l'exploitant routier est primo-intervenant, le véhicule exploitant se positionnera initialement sur la BAU. Puis, s'il ne s'agit pas d'un accident matériel, **le COS veillera à faire baliser la voie de droite afin d'assurer la sécurité des intervenants et l'exploitant se positionnera dès lors sur la VD.**

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°2 : Accident sur Voie de Droite sur 2x2 voies



Le véhicule sécurité du SDIS se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant routier** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Si le COS souhaite maintenir le véhicule de sécurité du SDIS pour des missions secondaires (aide à la désincarcération etc...), il sera stationné au-delà du secteur commandement.

Les véhicules de dépannage et de presse se positionnent au-delà du secteur de commandement.

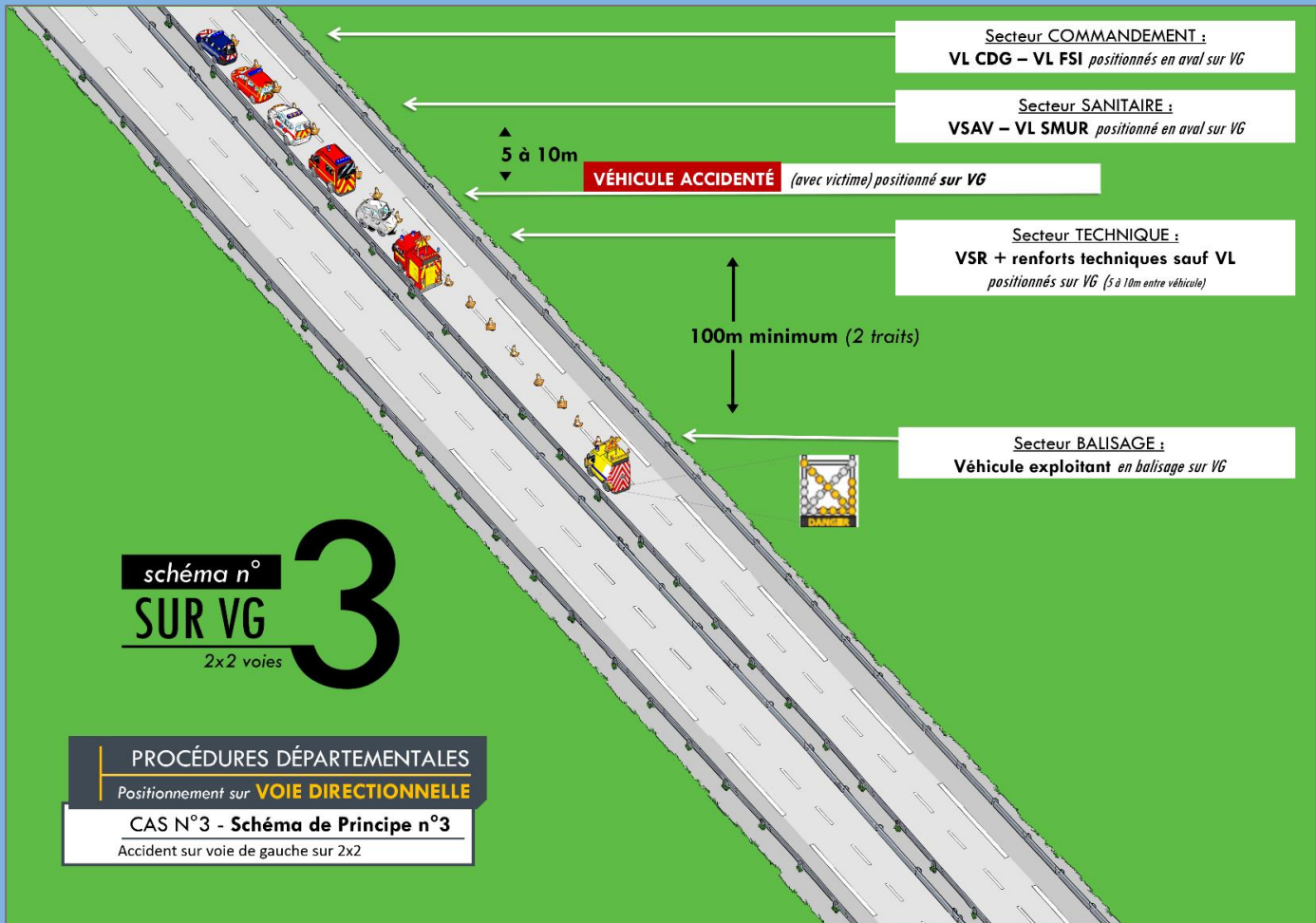
Une Zone d'intervention élargie (ZIE) est définie si nécessaire à la demande du COS.



En situation de zone d'ombre, l'exploitant élargira le balisage en forme de biseau à 100m en amont de la position initiale du véhicule de sécurité du SDIS et positionnera un seul véhicule sur la BAU à 400m mini. en amont de l'accident.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°3 : Accident sur Voie de Gauche sur 2x2 voies



Le véhicule sécurité du SDIS se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant routier** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS.**

Si le COS souhaite maintenir le véhicule de sécurité du SDIS pour des missions secondaires (aide à la désincarcération etc...), il sera stationné au-delà du secteur commandement.

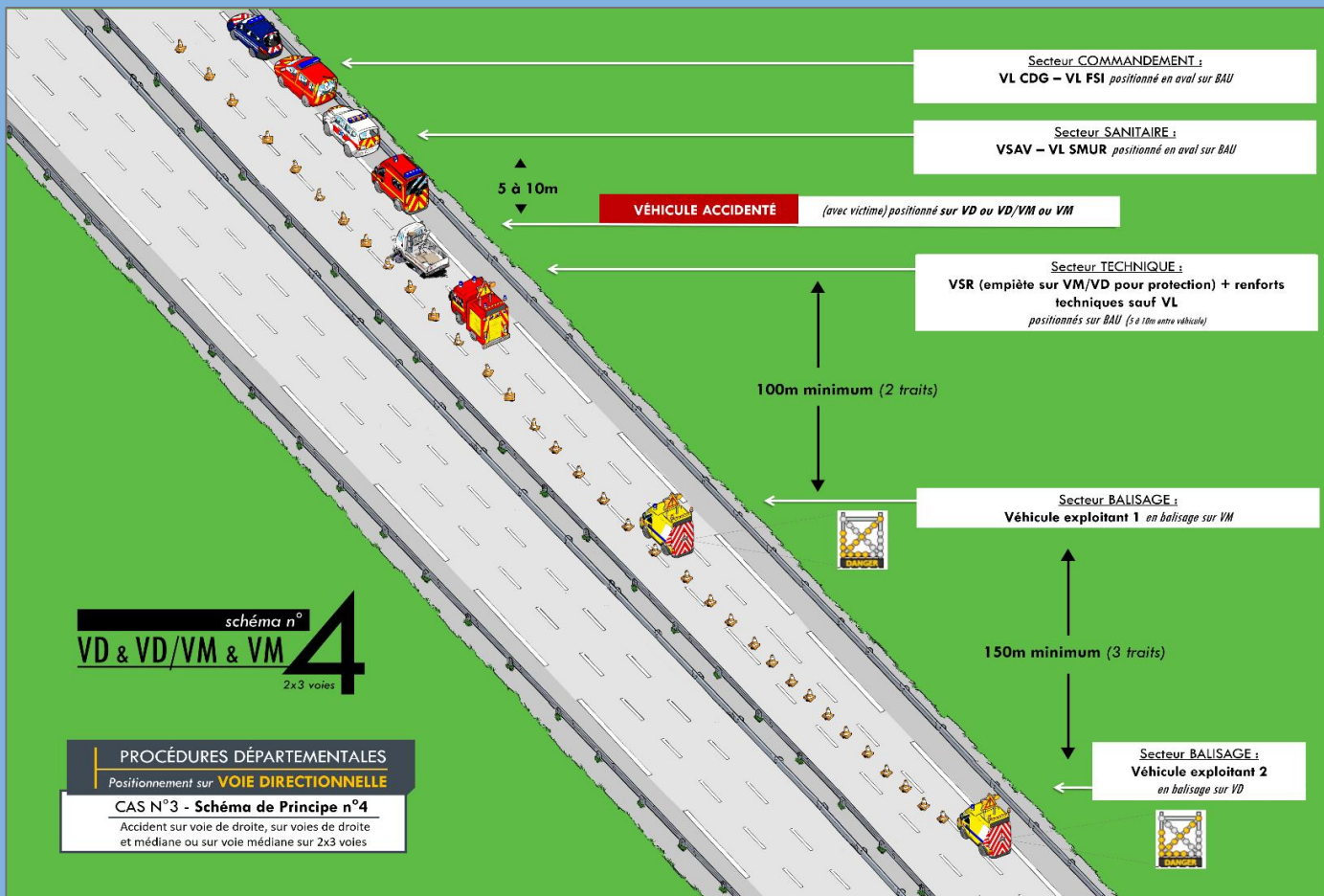
Les véhicules de dépannage et de presse se positionnent au-delà du secteur de commandement.

Une Zone d'intervention élargie (ZIE) est définie si nécessaire à la demande du COS.

En situation de zone d'ombre, l'exploitant élargira le balisage en forme de biseau à 100m en amont de la position initiale du véhicule de sécurité du SDIS et positionnera un seul véhicule sur la BAU à 400m mini. en amont de l'accident.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°4 : Accident sur Voie de Droite ou Voie Médiane ou Voies de Droite et Médiane sur 2x3 voies



Le véhicule sécurité du SDIS se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant routier** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS.**

Si le COS souhaite maintenir le véhicule de sécurité du SDIS pour des missions secondaires (aide à la désincarcération etc...), il sera stationné au-delà du secteur commandement.

Les véhicules de dépannage et de presse se positionnent au-delà du secteur de commandement.

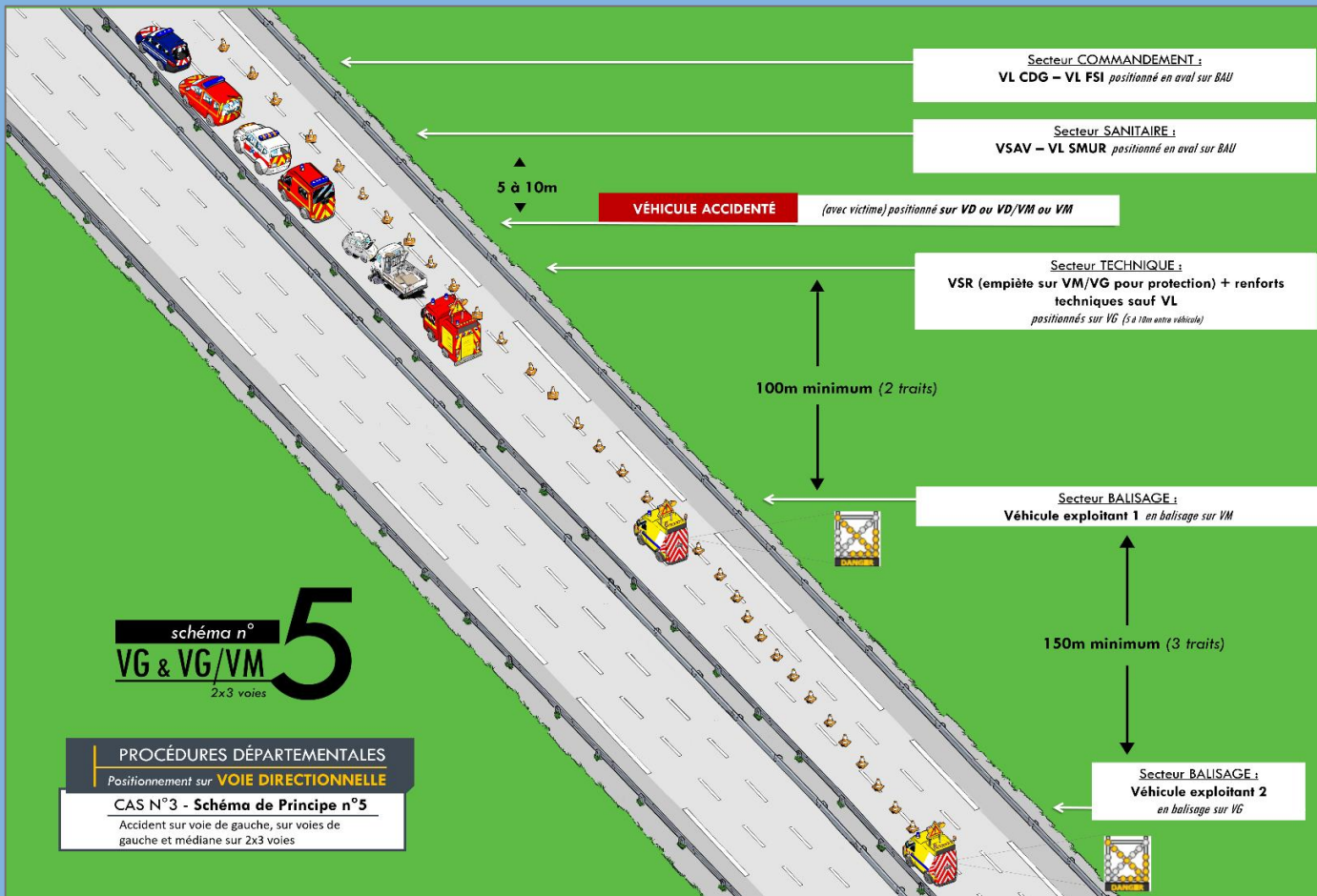
Une **Zone d'intervention élargie (ZIE)** est définie si nécessaire à la demande du COS.



En situation de zone d'ombre, l'exploitant élargira le balisage en forme de biseau à 200m en amont de la position initiale du véhicule de sécurité du SDIS et positionnera un seul véhicule sur la BAU à 500/800m mini. en amont de l'accident.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°5 : Accident sur Voie de Gauche ou Voies de Gauche et Médiane sur 2x3 voies



Le véhicule sécurité du SDIS se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant routier** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS.**

Si le COS souhaite maintenir le véhicule de sécurité du SDIS pour des missions secondaires (aide à la désincarcération etc...), il sera stationné au-delà du secteur commandement.

Les véhicules de dépannage et de presse se positionnent au-delà du secteur de commandement.

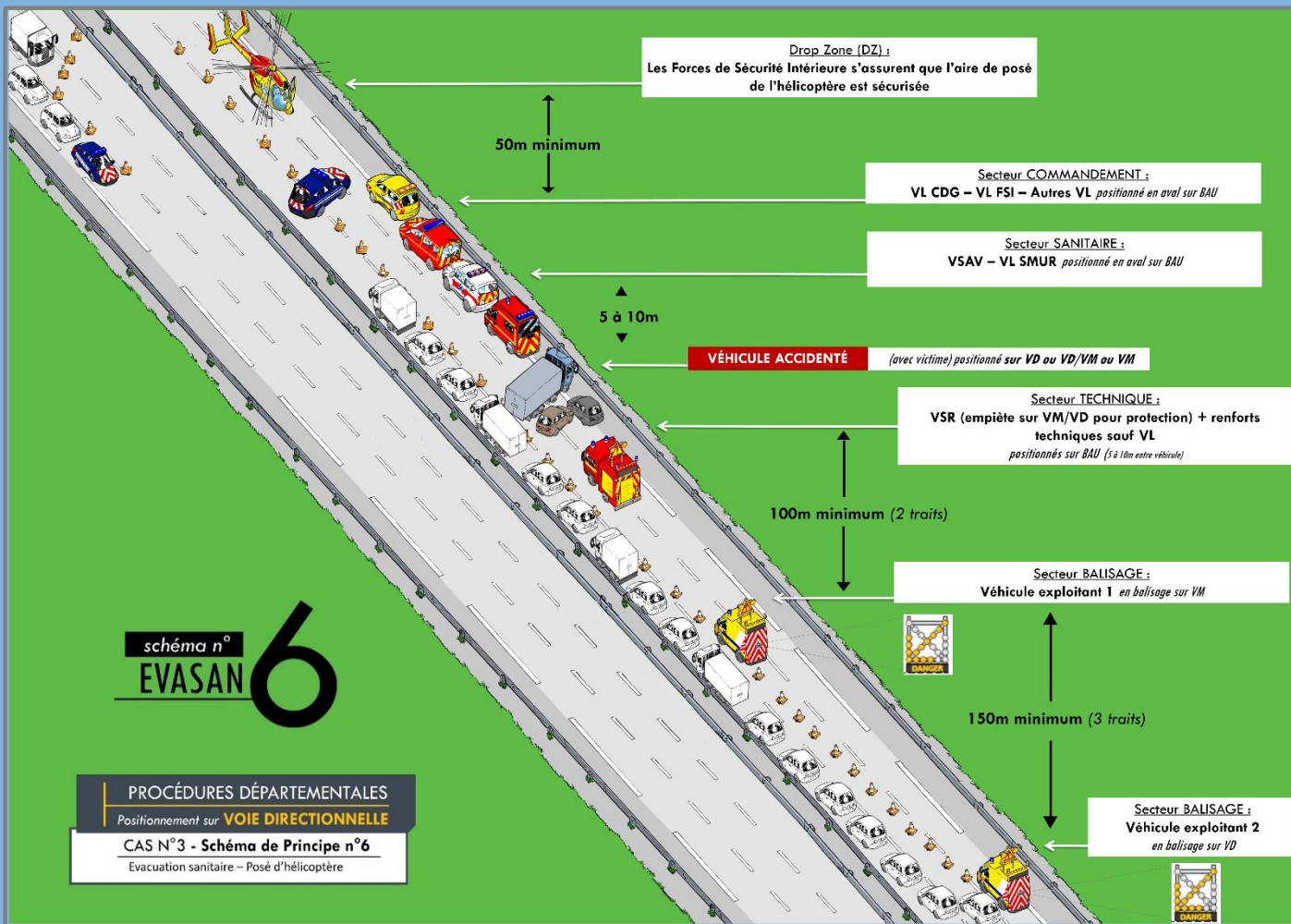
Une Zone d'intervention élargie (ZIE) est définie si nécessaire à la demande du COS.



En situation de zone d'ombre, l'exploitant élargira le balisage en forme de biseau à 200m en amont de la position initiale du véhicule de sécurité du SDIS et positionnera un seul véhicule sur la BAU à 500/800m mini. en amont de l'accident.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°6 : Evacuation Sanitaire – Posé d’Hélicoptère



Si possible, le COS veillera à identifier une Drop Zone (DZ) en dehors de l’emprise routière. L’activation d’une DZ sur les voies ne sera recherchée qu’en dernier recours. Dans ce cas, **les forces de sécurité intérieure** s’assurent que l’aire de posé est sécurisée. **Le COS est informé sans délai** de la sécurisation qui comprends notamment :

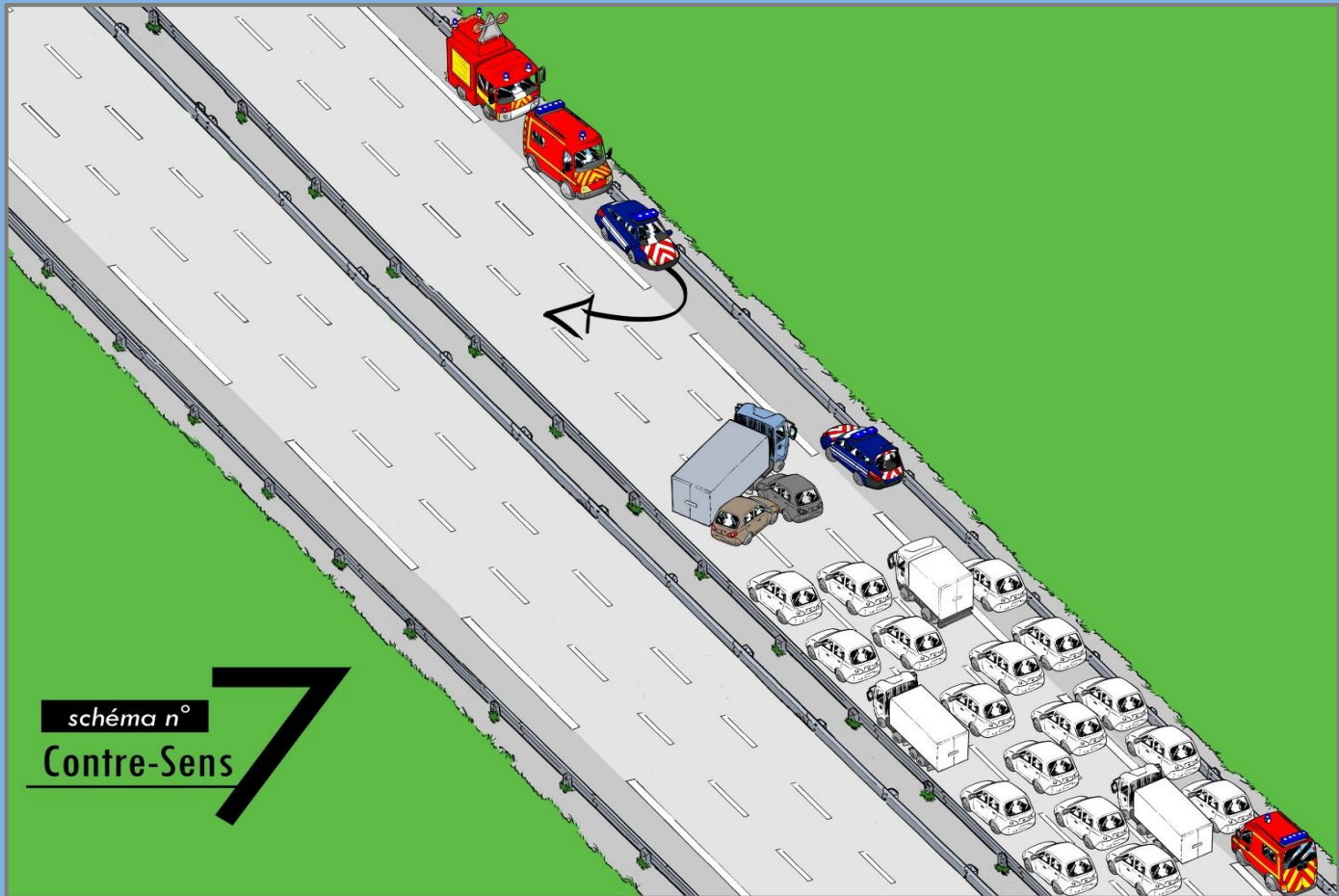
- Une distance minimale de sécurité de 50m entre le dispositif de secours balisé et la DZ,
- Absence d’élément sur la DZ susceptible de s’envoler à l’approche de l’hélicoptère,
- La fermeture temporaire des deux axes de circulation pendant la phase de posé et de décollage de l’hélicoptère. Le COS veillera à évaluer la nécessité de ré-ouvrir ou non le sens opposé de circulation après le posé de l’hélicoptère (temps nécessaire à l’extraction des blessés et de conditionnement dans la machine etc..).

Un bouchon mobile sera privilégié dans le sens opposé de circulation par les exploitants des voies directionnelles et les FSI au lieu d’un balisage fixe.



CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°7 : Intervention à Contre-Sens



- **Le SDIS (COS si présent sur les lieux ou CODIS) demande aux forces de sécurité intérieure l'intervention à contre-sens.** Une concertation s'organise entre les centres opérationnels du SDIS – Exploitant routier – Forces de sécurité intérieure.
- **Les forces de sécurité intérieure valide l'activation de la procédure** et fixe le(s) point(s) de rendez-vous. Les forces de sécurité intérieure sont présentes physiquement au(x) point(s) de rendez-vous et au niveau du bouchon pour s'assurer que la circulation est effectivement arrêtée.
- **Les forces de sécurité intérieure escorte les moyens de secours en circulant sur la voie la plus à gauche à 50 km/h maximum.** Les feux de croisements, gyrophares sont activés et un espace de sécurité est maintenu entre les véhicules est maintenu.
- **A l'arrivée sur les lieux, les véhicules se stationnent dans le sens de circulation.** Le dispositif est renouvelé en cas d'engagement de renfort(s).

- PISIR 26 -

Partie V. Schémas de positionnement VOIES BIDIRECTIONNELLES



Sur les routes, chaque pas est un danger

V. Schémas de positionnement

Tous les schémas proposés sont des schémas de principe qui doivent permettre de traiter les situations les plus fréquemment rencontrées. Toutefois, ils ne couvrent pas tous les cas possibles. Néanmoins, la règle de base à respecter dans la mesure du possible est la suivante :

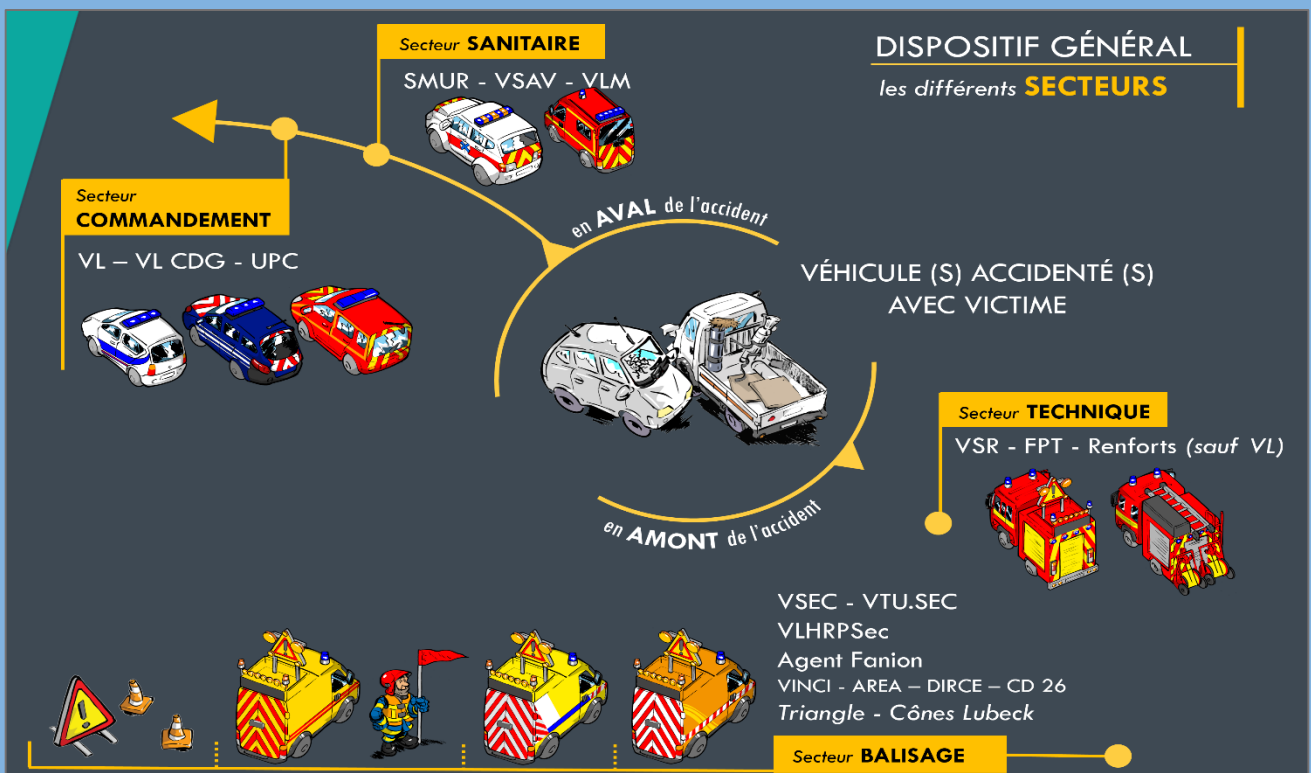
Dans le sens de la circulation, **avant l'événement (amont)**, mise en place :

- d'une pré-signalisation et d'un secteur balisage,
- d'une zone de sécurité INTERDITE À TOUS,
- d'un secteur technique.

Dans le sens de la circulation, **après l'événement (aval)**, mise en place :

- d'un secteur sanitaire,
- d'un secteur de commandement,
- d'une pré-signalisation opposée.

A leur arrivée, les véhicules des exploitants se positionnent dans la zone de pré-signalisation.

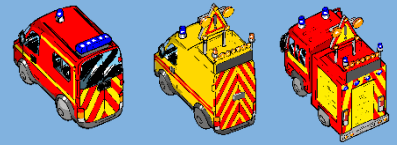


Chaque responsable doit apprécier les mesures à prendre suivant les situations rencontrées et les moyens disponibles immédiatement ou dans un certain délai.

Une application réfléchie de la règle de base reste nécessaire, cette règle ne doit pas être perçue comme contraignante seule applicable pour un cas déterminé

Ordre de Départ pour les véhicules pour le SDIS

- 1^{er} départ : Véhicule de 1^{er} secours
- 2^{ème} départ : Véhicule de sécurité
- Départs suivants : Véhicules techniques, commandement...



Le **véhicule de 1^{er} secours** a pour mission d'effectuer l'abordage mais également une reconnaissance rapide qui lui permettra de transmettre **un message flash sur l'OPE DROME afin d'informer le CODIS**, les véhicules de secours en transit et notamment le véhicule de sécurité afin :

D'INFORMER LE VÉHICULE DE SÉCURITÉ DU POSITIONNEMENT DU/DES VÉHICULES
route concernée, voies, nombre et positions du ou des véhicules, avant ou après un virage...

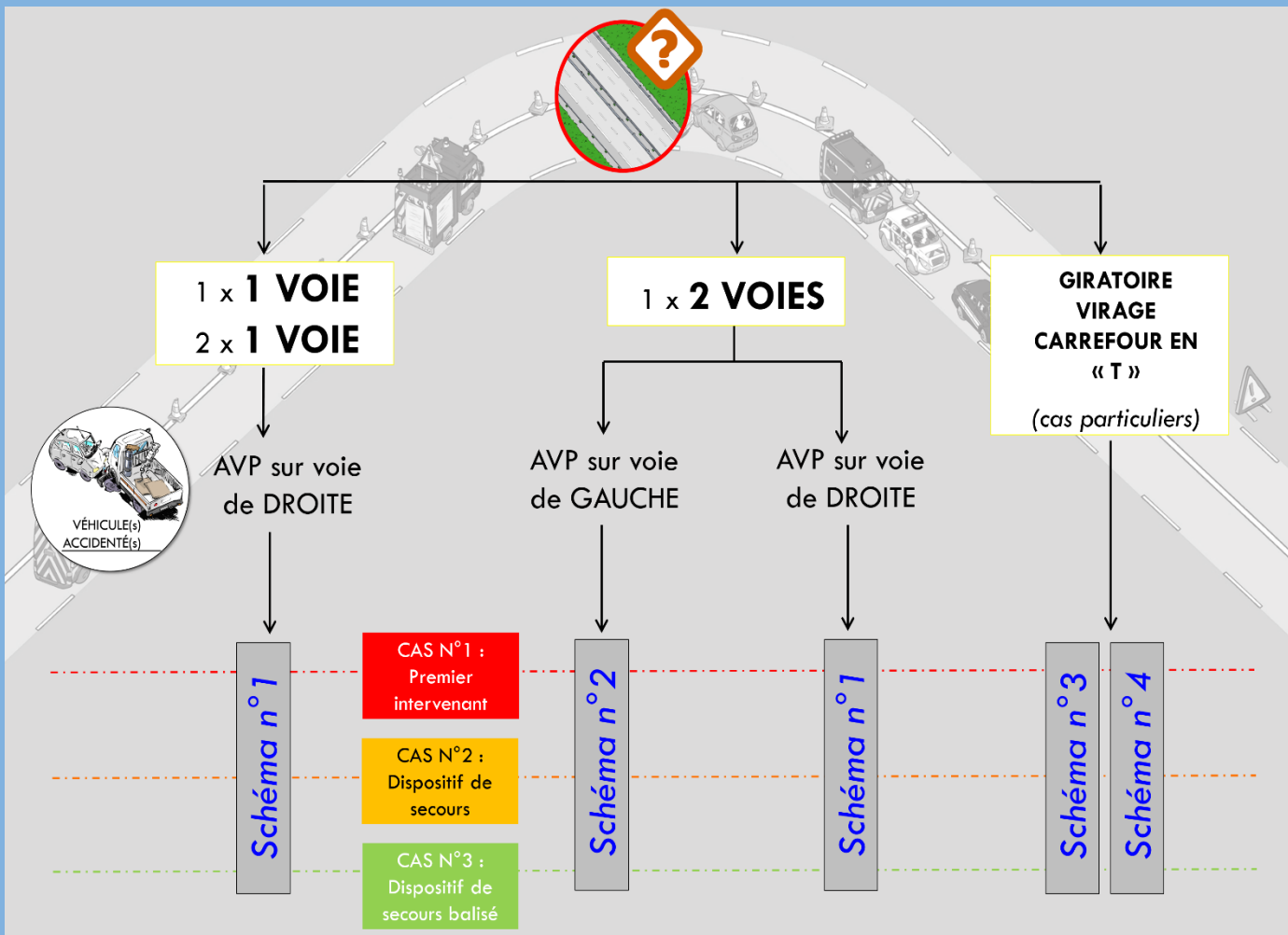
DE DEMANDER LE POSITIONNEMENT DU VÉHICULE SÉCURITÉ ET LA CONDAMNATION DE LA/LES VOIES

conformément aux principes opérationnels retranscrits dans les schémas de positionnements...
Ces informations permettront au chef d'agrès du véhicule sécurité d'anticiper sur son action
(positionnement/balisage)

➤ V.1 PRINCIPES GÉNÉRAUX VOIES BIDIRECTIONNELLES



➤ V.2 ARBORESCENCE DES DISPOSITIFS OPÉRATIONNELS VOIES BIDIRECTIONNELLES



L'arborescence des dispositifs opérationnels « voies directionnelles » est construite selon 3 cas de figure :

- **Cas N°1 : PREMIER INTERVENANT**
- **Cas N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS**
- **Cas N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ**

Ces 3 cas opérationnels symbolisent la montée en puissance du dispositif interservices de secours et sont accompagnés de schémas permettant de préciser les différentes configuration d'accident.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS 26 qui en sont dotés ne doivent plus être utilisés. **Il sera privilégié un message sapeurs-pompier.**



CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°1 : Accident sur **Voie de Droite** sur 1x1 voie ou 2x1 voie ou 1x2 voies



Dans ce cas de figure, le 1^{er} véhicule de secours ou des forces de sécurité intérieure se positionne à 100m afin de prévenir du risque de sur-accident. Ce dispositif est valable si le véhicule de sécurité du SDIS ou de l'exploitant routier n'est pas sur les lieux en même temps.

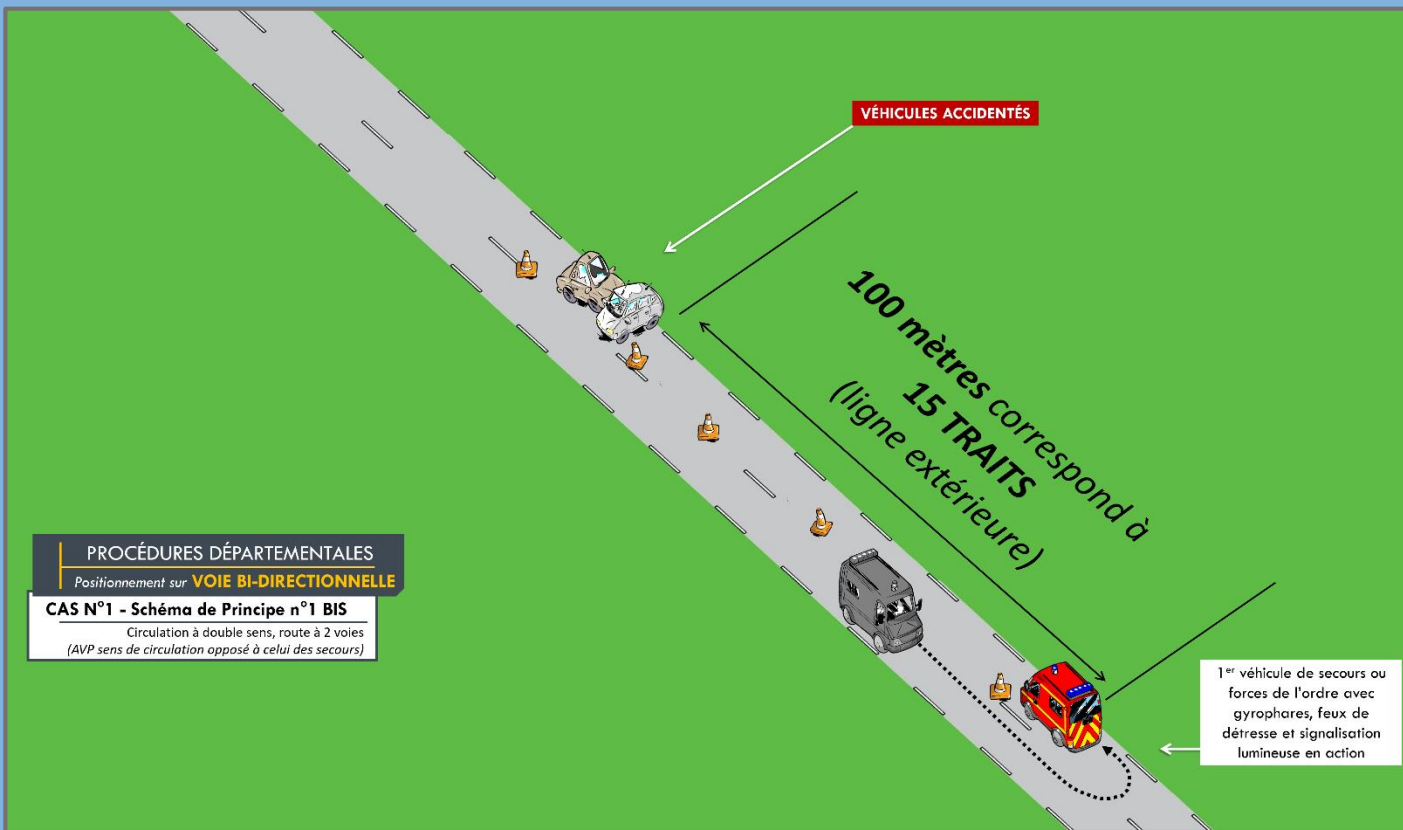
Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°1 bis : Accident sur Voie de Droite sur 1x1 voie ou 2x1 voie ou 1x2 voies
(AVP sens de circulation opposé à celui des secours)



Dans ce cas de figure, le 1^{er} véhicule de secours ou des forces de sécurité intérieure se positionne dans le sens de circulation avec toutes les précautions qui s'imposent à 100m afin de prévenir du risque de sur-accident. Ce dispositif est valable si le véhicule de sécurité du SDIS ou de l'exploitant routier n'est pas sur les lieux en même temps.

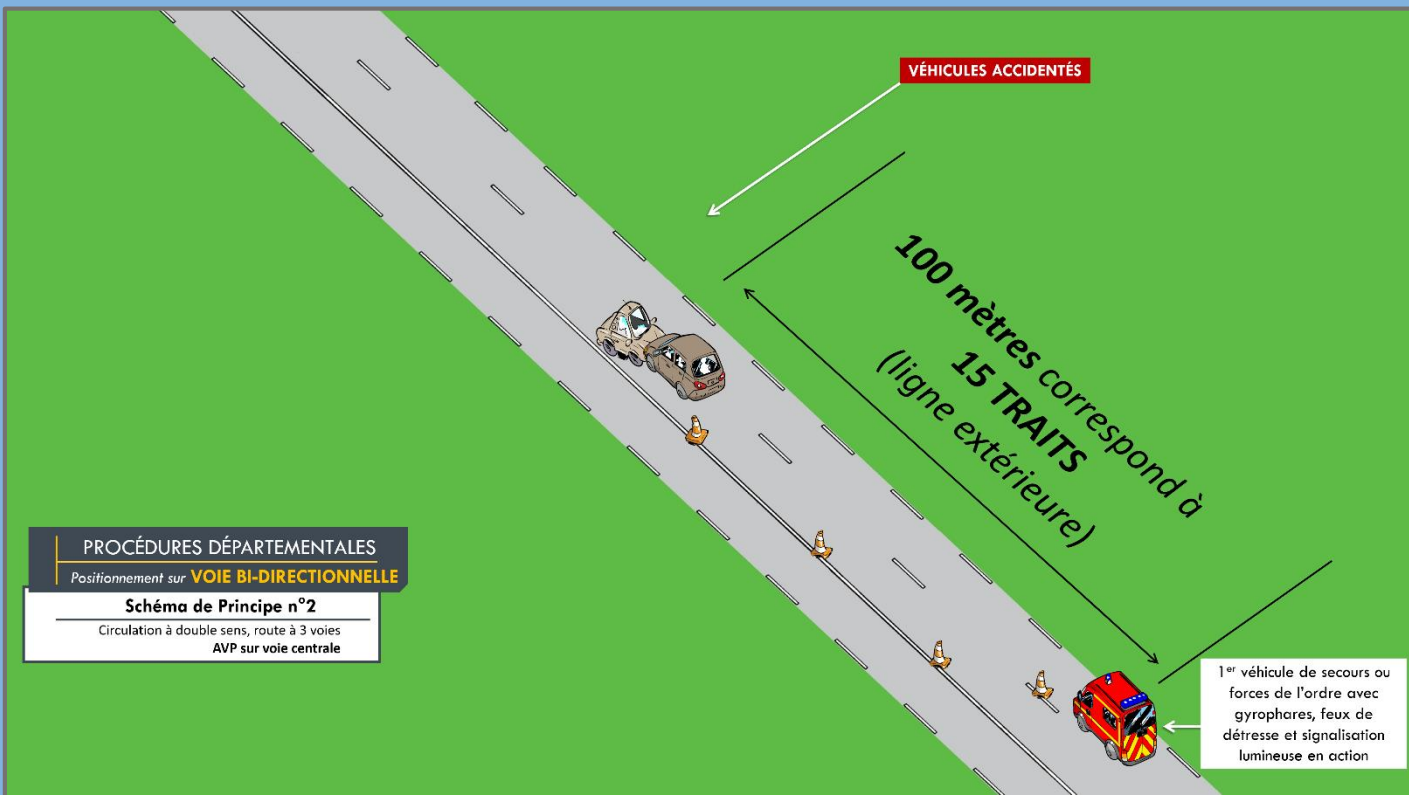
Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°2 : Accident sur Voie de Gauche sur 1x2 voies



Dans ce cas de figure, le 1^{er} véhicule de secours ou des forces de sécurité intérieure se positionne à 100m afin de prévenir du risque de sur-accident. Ce dispositif est valable si le véhicule de sécurité du SDIS ou de l'exploitant routier n'est pas sur les lieux en même temps.

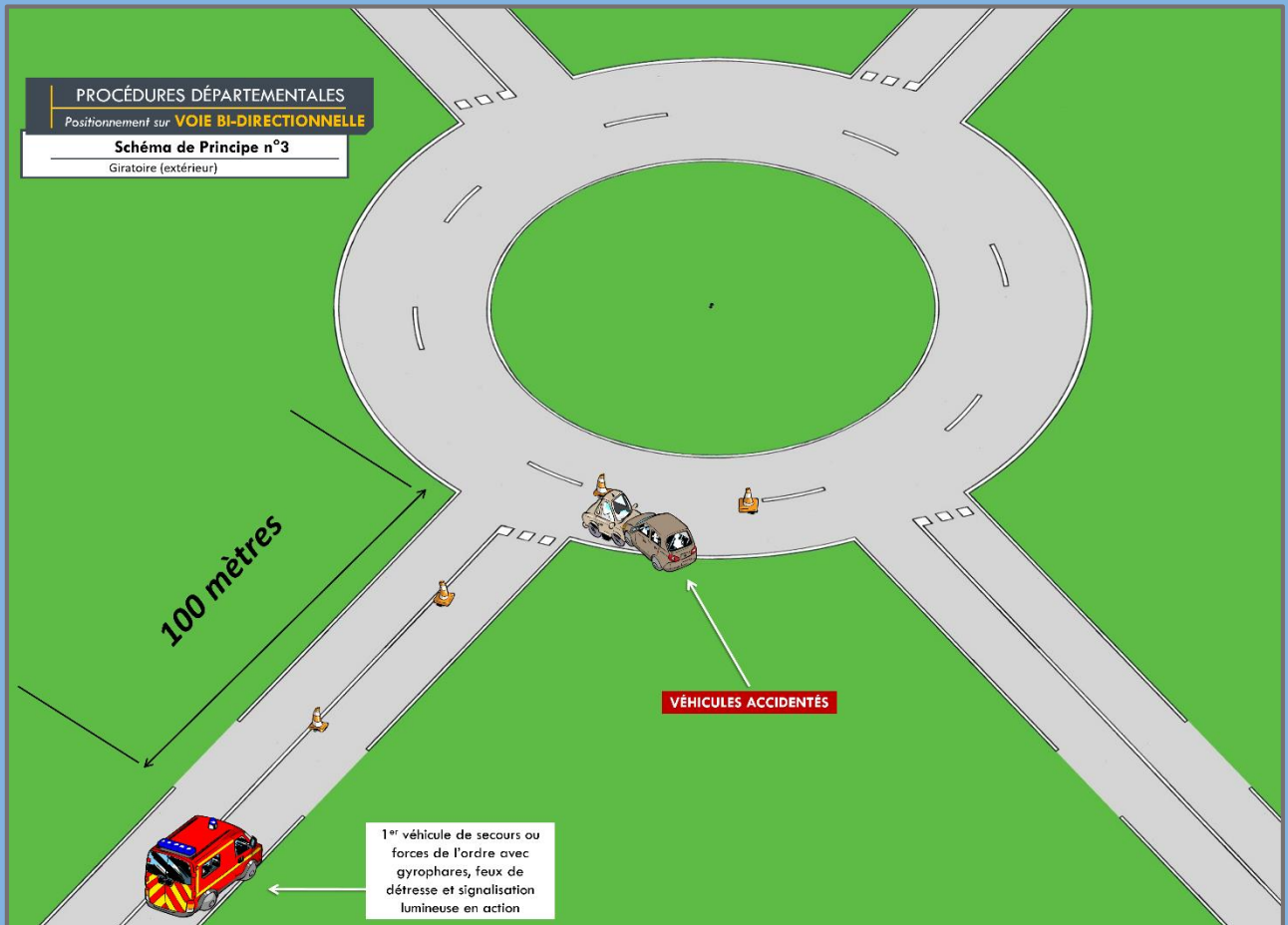
Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°3 : Accident dans un **Giratoire (extérieur)**



Dans ce cas de figure, le 1^{er} véhicule de secours ou des forces de sécurité intérieure se positionne à 100m afin de prévenir du risque de sur-accident. Ce dispositif est valable si le véhicule de sécurité du SDIS ou de l'exploitant routier n'est pas sur les lieux en même temps.

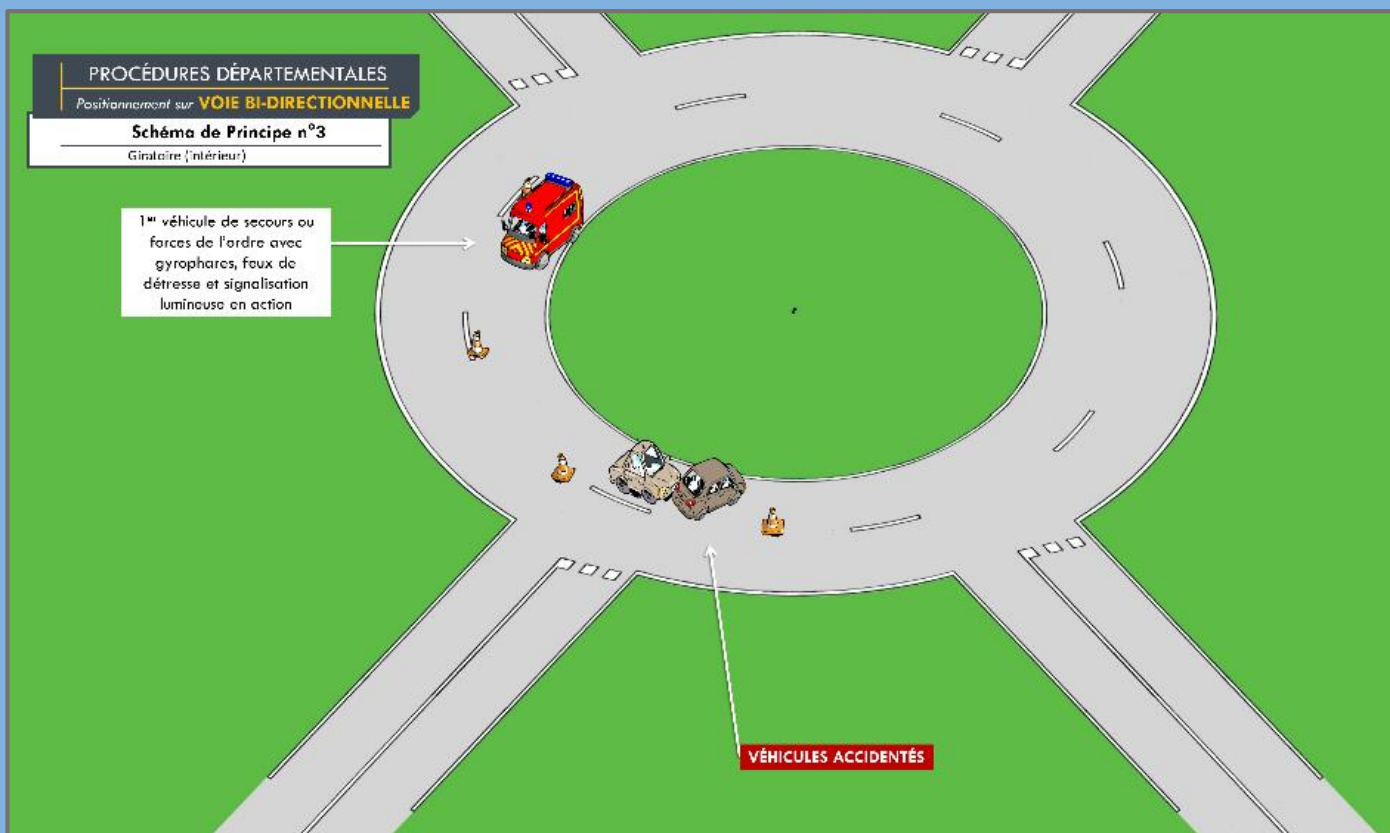
Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°3bis : Accident dans un **Giratoire (intérieur)**



Dans ce cas de figure, le 1^{er} véhicule de secours ou des forces de sécurité intérieure se positionne sur la voie de circulation intérieure afin de prévenir du risque de sur-accident. Il doit être visible des véhicules entrant dans le giratoire. Ce dispositif est valable si le véhicule de sécurité du SDIS ou de l'exploitant routier n'est pas sur les lieux en même temps.

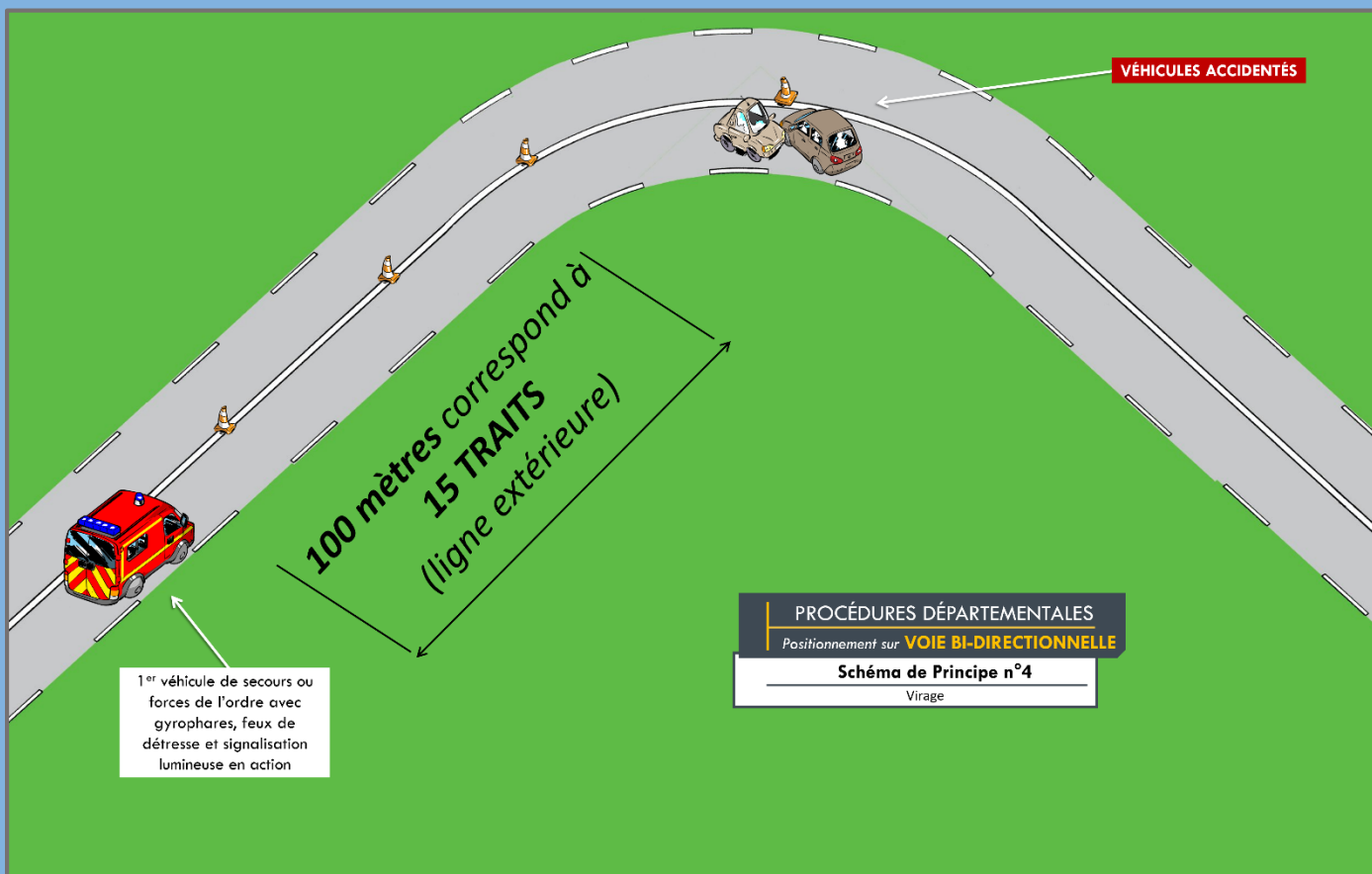
Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°4 : Accident dans un Virage



Dans ce cas de figure, le 1^{er} véhicule de secours ou des forces de sécurité intérieure se positionne à 100m afin de prévenir du risque de sur-accident. Ce dispositif est valable si le véhicule de sécurité du SDIS ou de l'exploitant routier n'est pas sur les lieux en même temps.

Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°1 : PREMIER INTERVENANT

Schéma N°5 : Accident dans un Carrefour en « T »



Dans ce cas de figure, le 1^{er} véhicule de secours ou des forces de sécurité intérieure se positionne à 100m afin de prévenir du risque de sur-accident. Ce dispositif est valable si le véhicule de sécurité du SDIS ou de l'exploitant routier n'est pas sur les lieux en même temps.

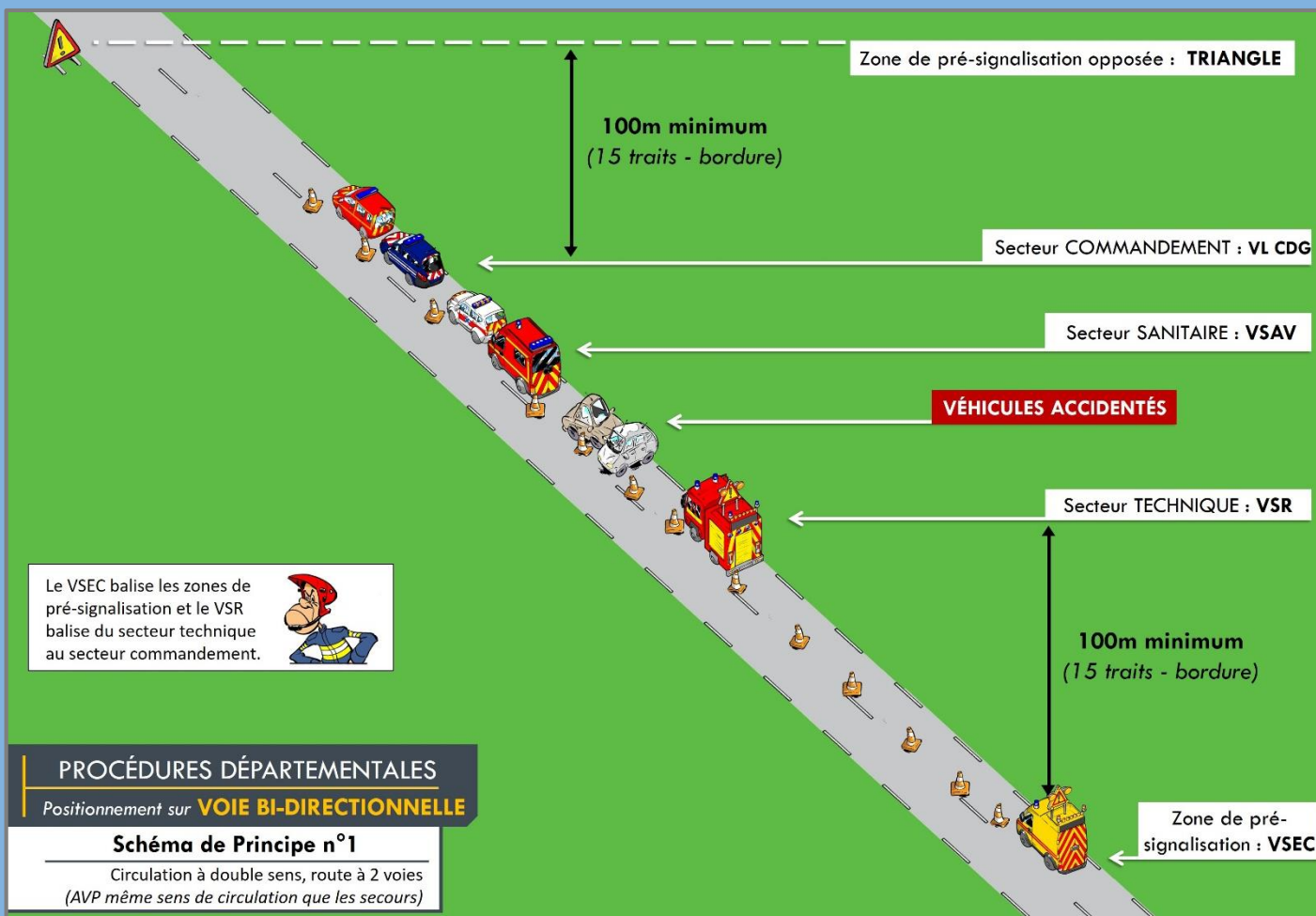
Les cônes de Lubeck ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le 1^{er} véhicule intervenant et le personnel doit faire face à la circulation lors de la mise en place.

Le véhicule de sécurité du SDIS vient se substituer au véhicule en place conformément au cas N°2.

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

Schéma N°1 : Accident sur Voie de Droite sur 1x1 voie ou 2x1 voie ou 1x2 voies



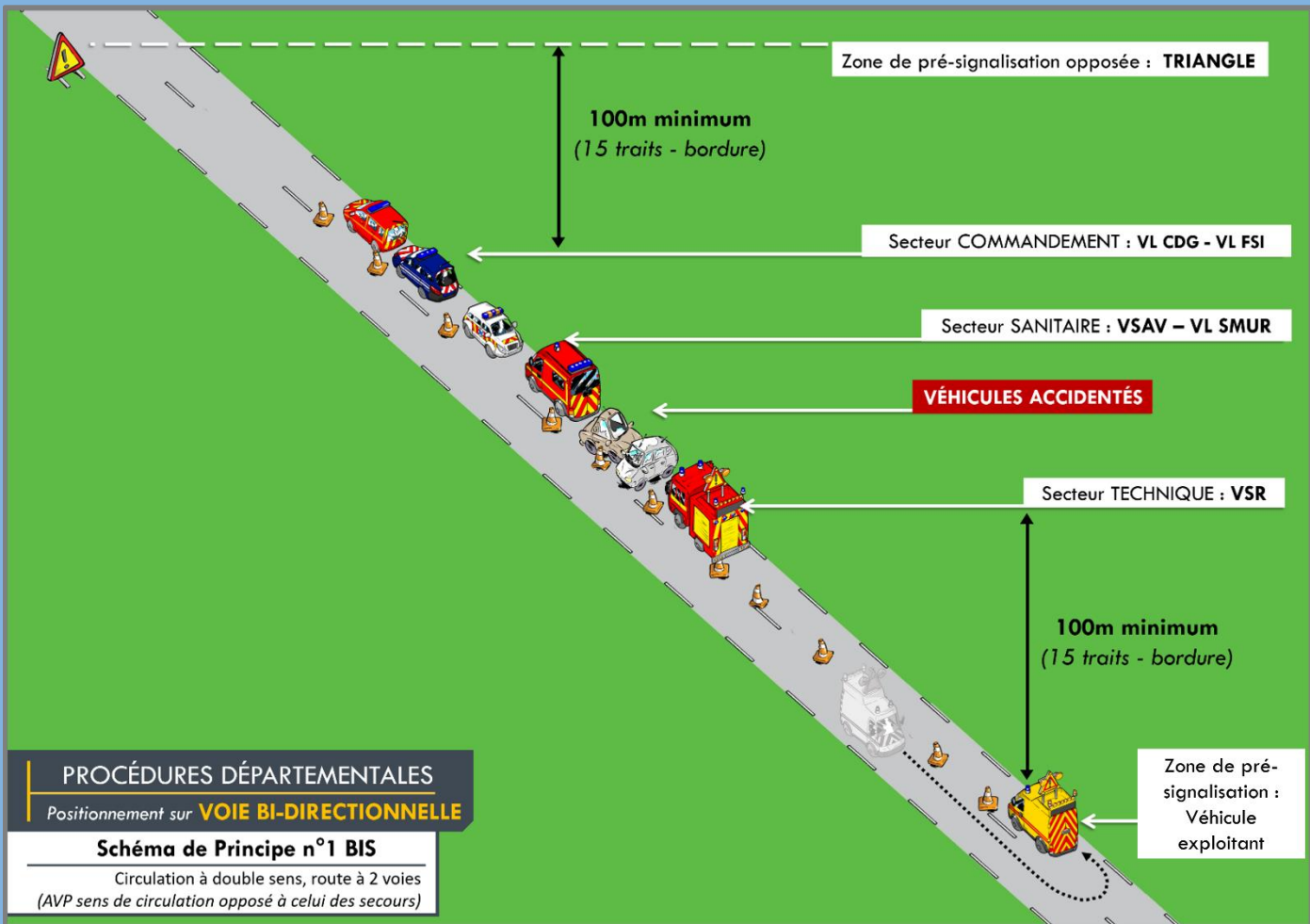
Le véhicule sécurisé se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

Schéma N°1 bis : Accident sur **Voie de Droite** sur 1x1 voie ou 2x1 voie ou 1x2 voies
(AVP sens de circulation opposé à celui des secours)



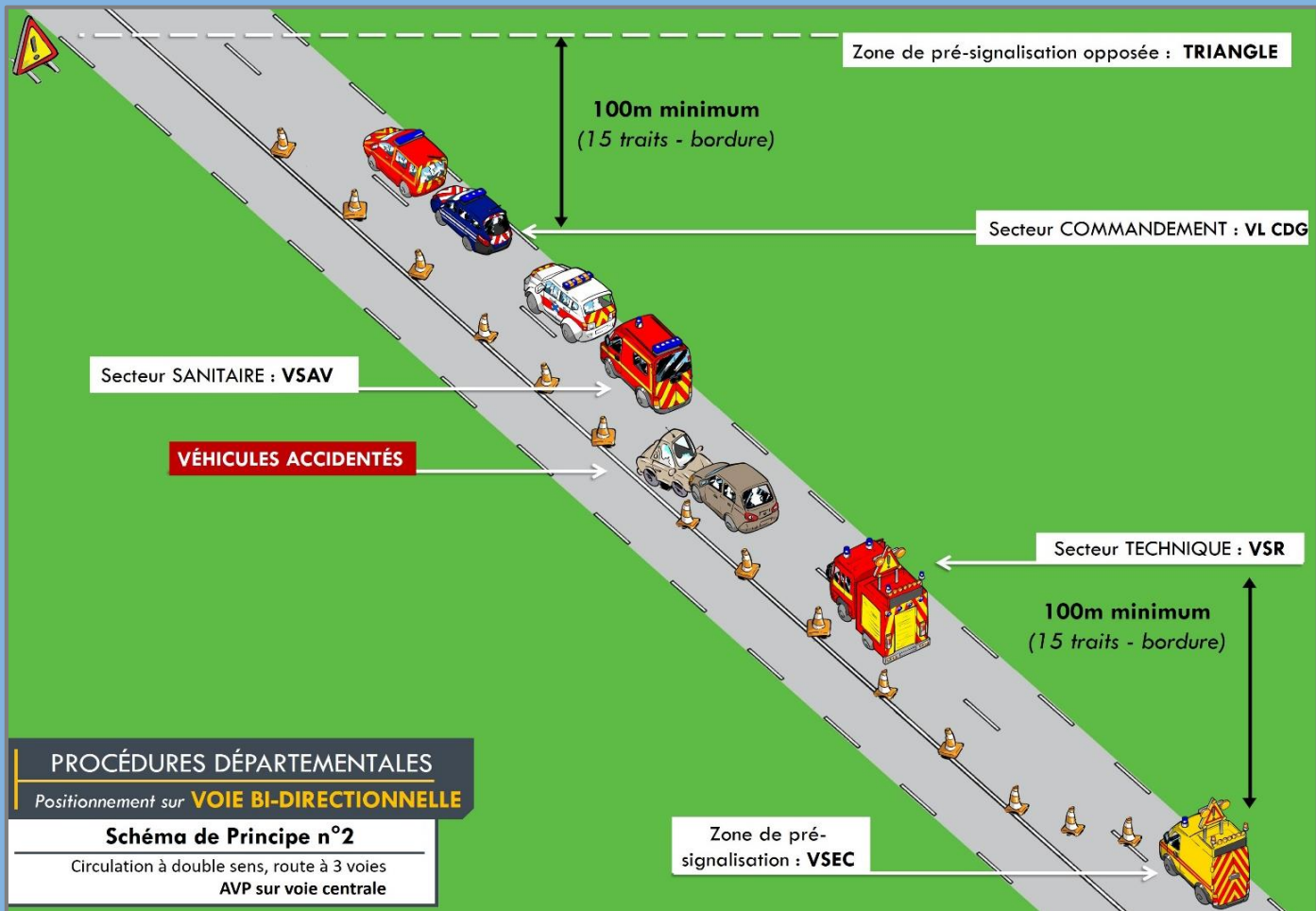
Le **véhicule sécurité** avec toutes les précautions qui s'imposent devra **systématiquement faire demi-tour** afin de se retrouver dans le sens de circulation en amont de l'accident. **Le VSR et le VSAV, dans la mesure du possible, feront de même.**

Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**. Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (règlementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

Schéma N°2 : Accident sur Voie de Gauche sur 1 x 2 voies



Le véhicule de secours routier (VSR) empiète sur une partie de la voie de droite afin de constituer une protection supplémentaire.

Le véhicule sécurité se désengage après sécurisation du dispositif par l'exploitant après contact avec le responsable exploitant et autorisation du COS.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

Schéma N°3 : Accident dans un **Giratoire (extérieur)**



Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

Schéma N°3bis : Accident dans un **Giratoire (intérieur)**



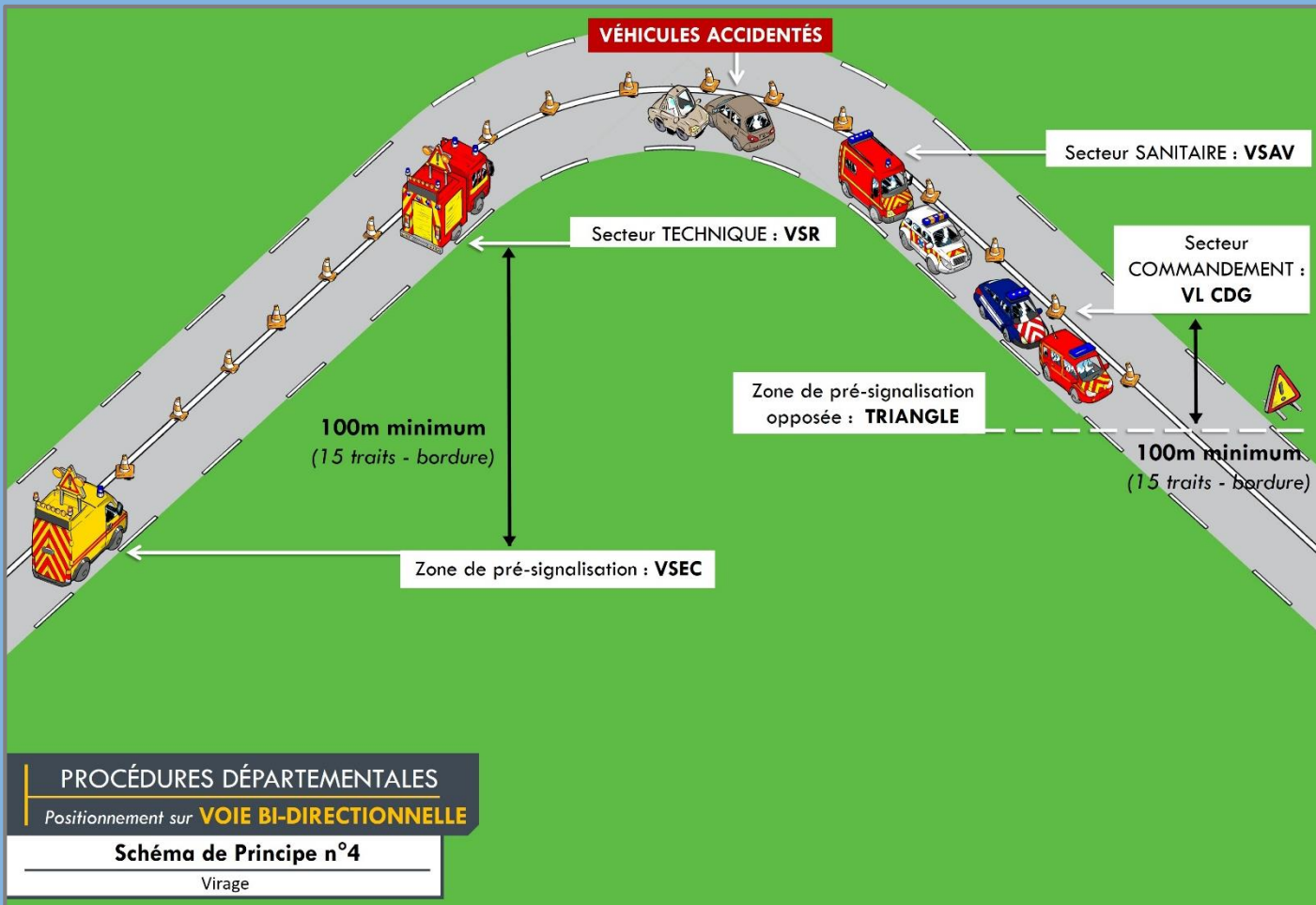
Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

Schéma N°4 : Accident dans un Virage



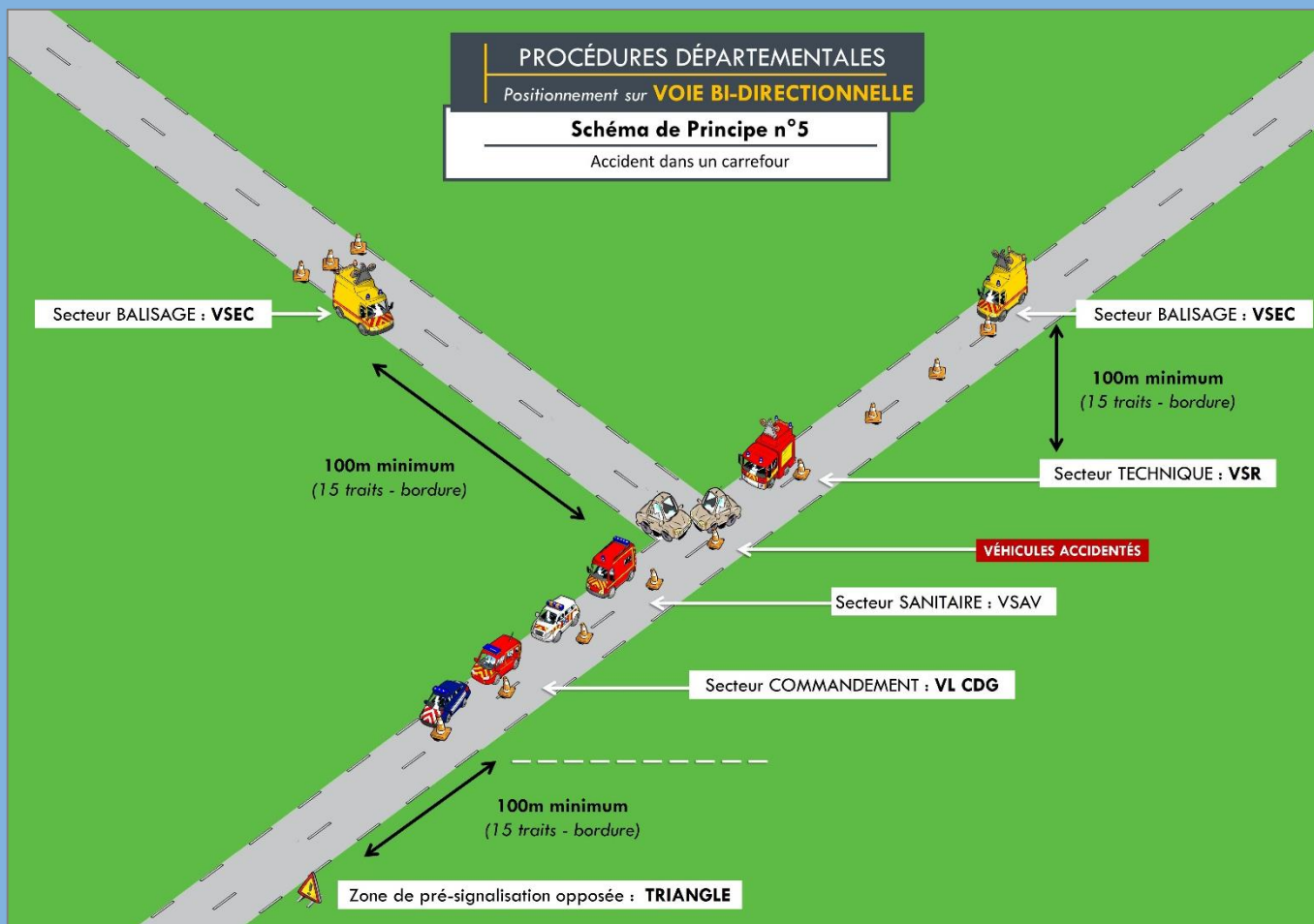
Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif** par **l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°2 : DISPOSITIF DE SECOURS

Schéma N°5 : Accident dans un Carrefour en « T »



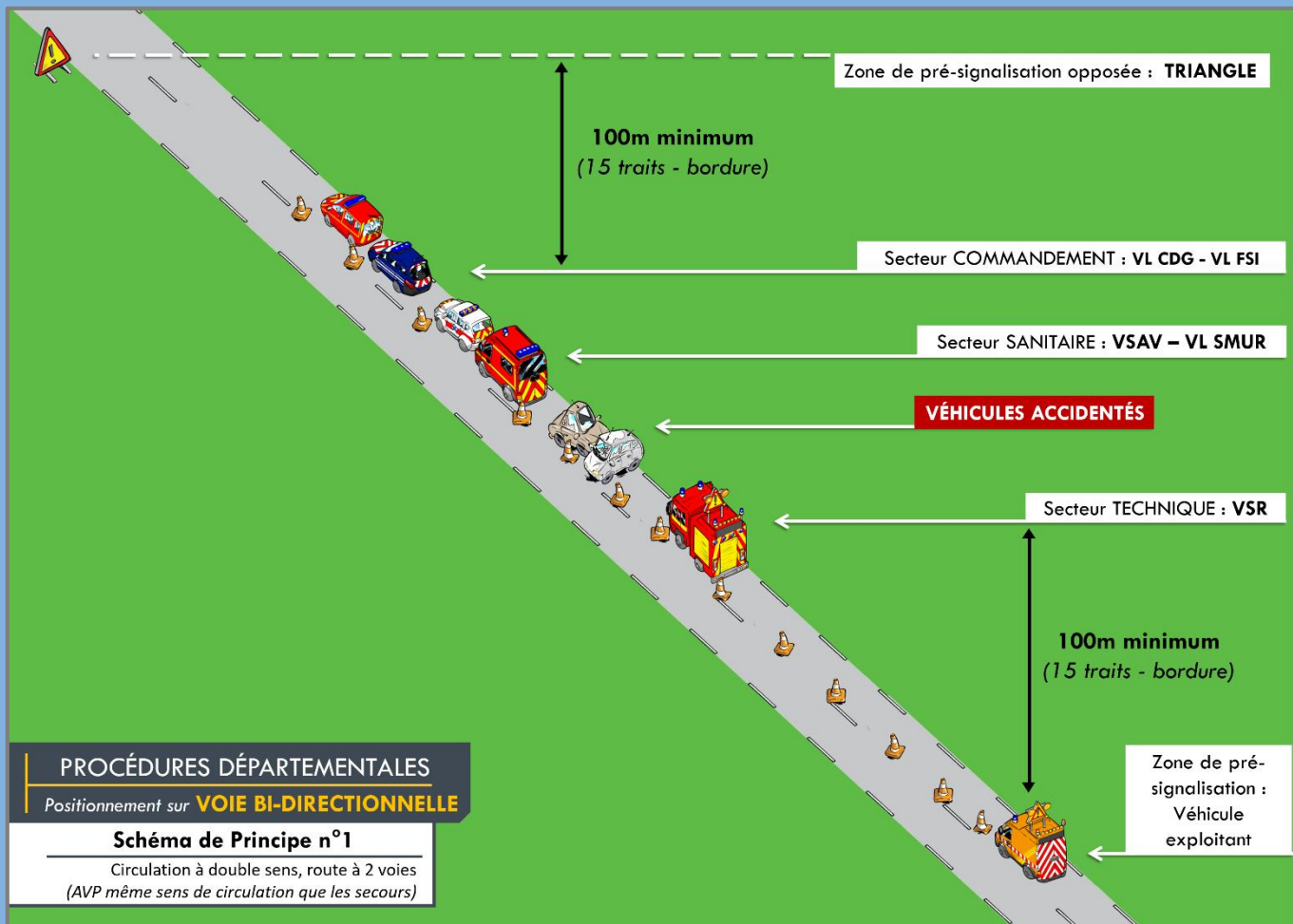
Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif** par **l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (règlementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°1 : Accident sur Voie de Droite sur 1x1 voie ou 2x1 voie ou 1x2 voies



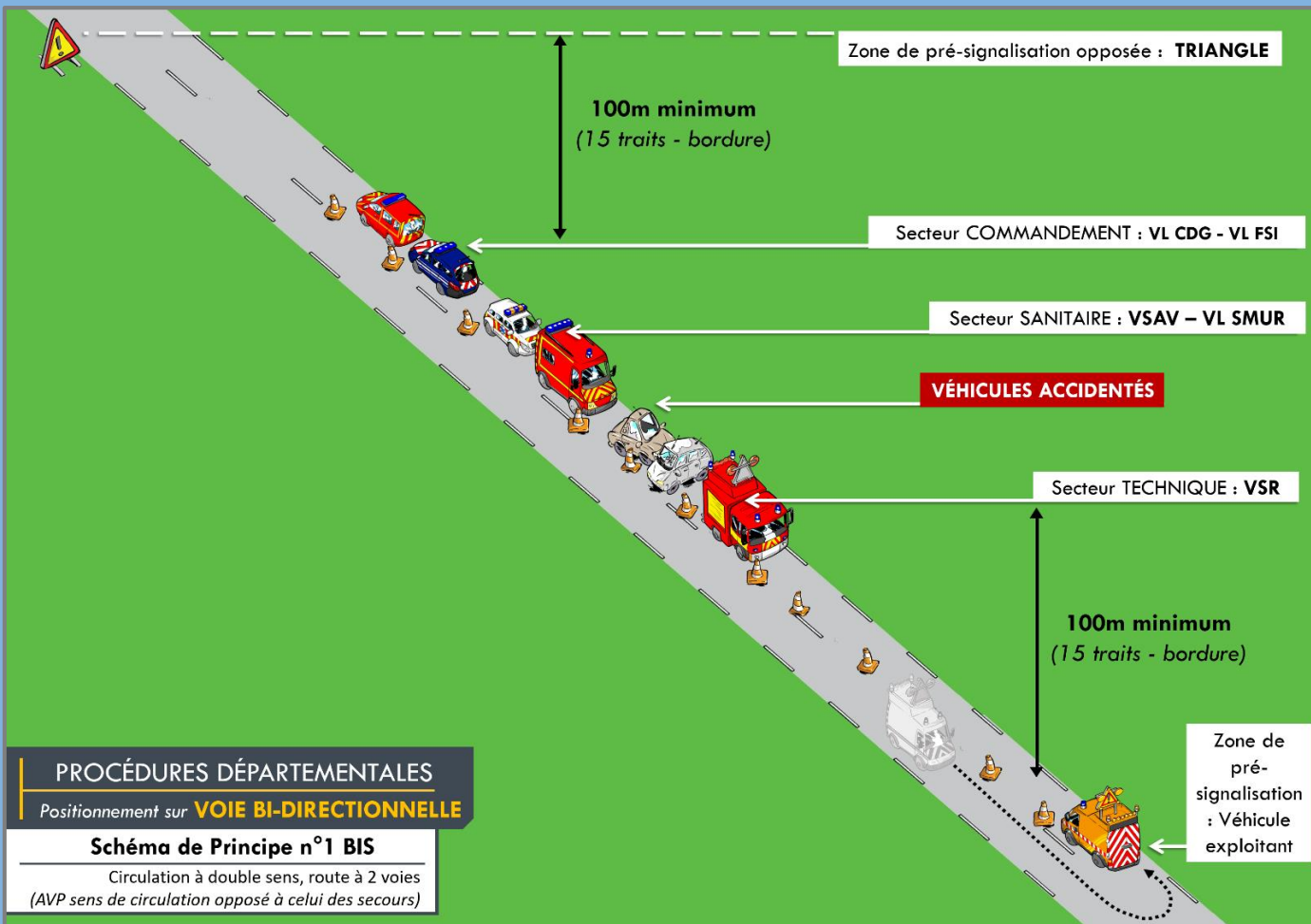
Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°1 bis : Accident sur **Voie de Droite** sur 1x1 voie ou 2x1 voie ou 1x2 voies
(AVP sens de circulation opposé à celui des secours)



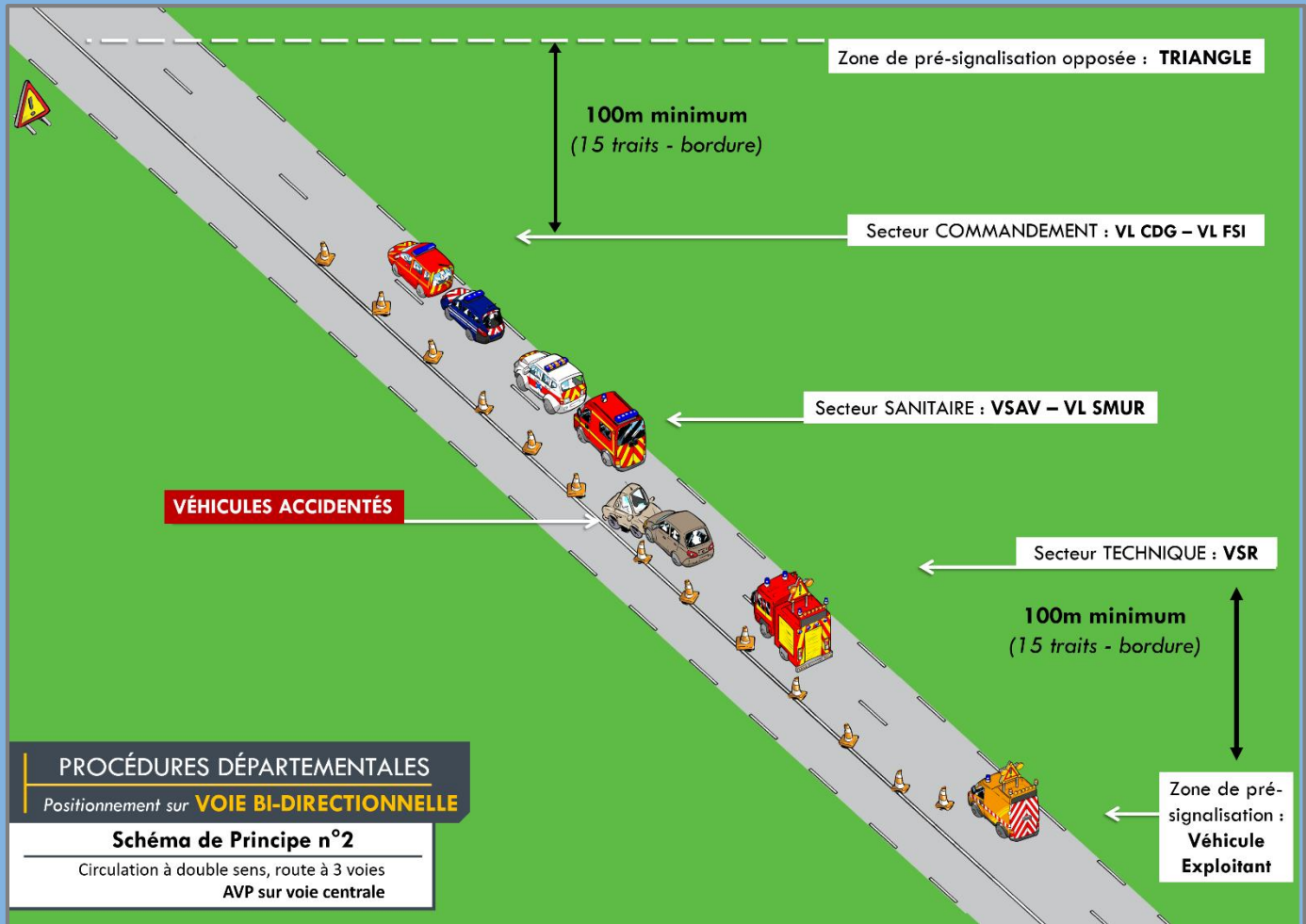
Le **véhicule sécurité** avec toutes les précautions qui s'imposent devra **systématiquement faire demi-tour** afin de se retrouver dans le sens de circulation en amont de l'accident. **Le VSR, dans la mesure du possible, fera de même.**

Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**. Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (règlementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés **ne doivent pas** être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°2 : Accident sur Voie de Gauche sur 1 x 2 voies



Le véhicule de secours routier (VSR) empiète sur une partie de la voie de droite afin de constituer une protection supplémentaire.

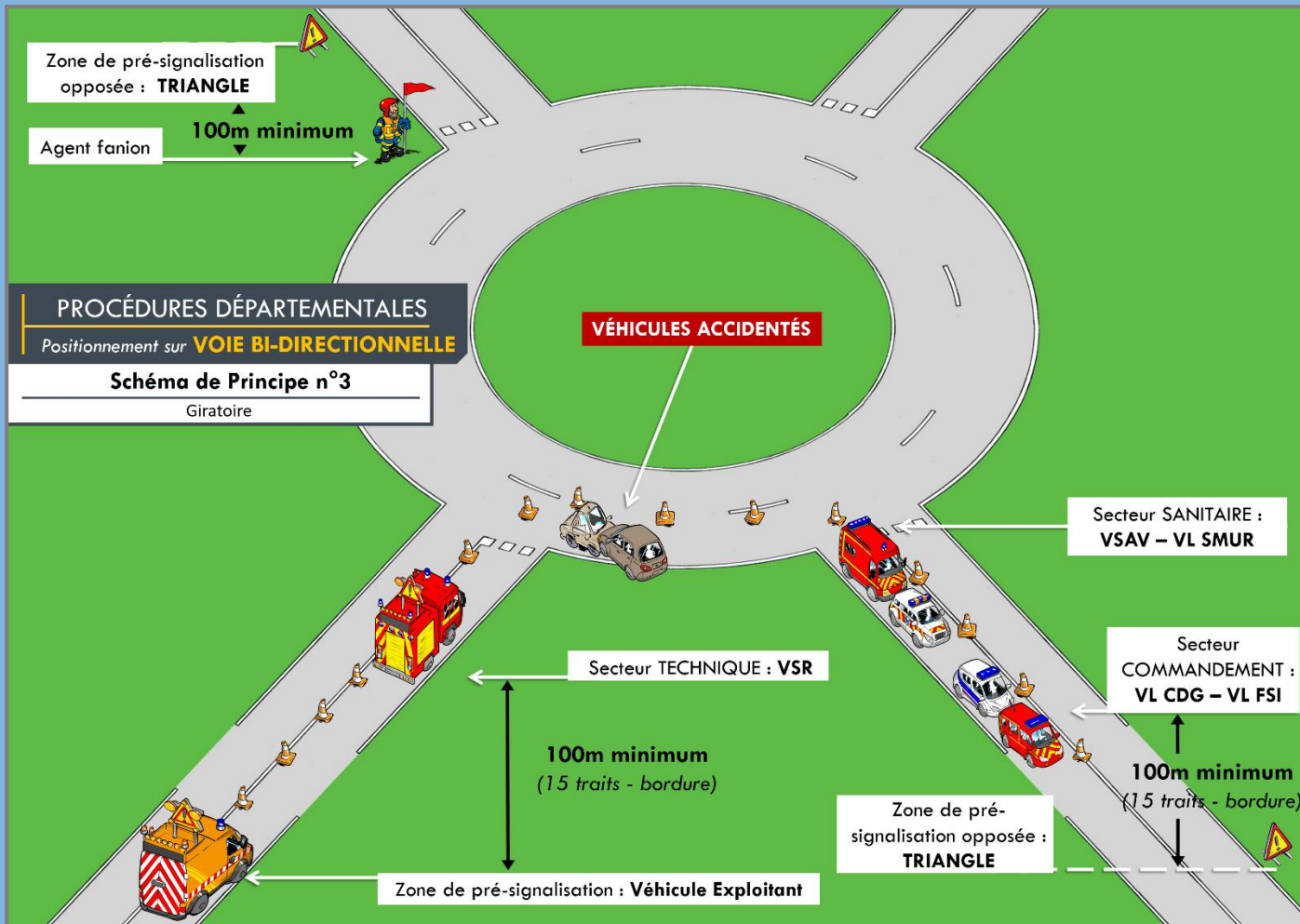
Le véhicule sécurité se désengage après sécurisation du dispositif par l'exploitant après contact avec le responsable exploitant et autorisation du COS.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°3 : Accident dans un **Giratoire (extérieur)**



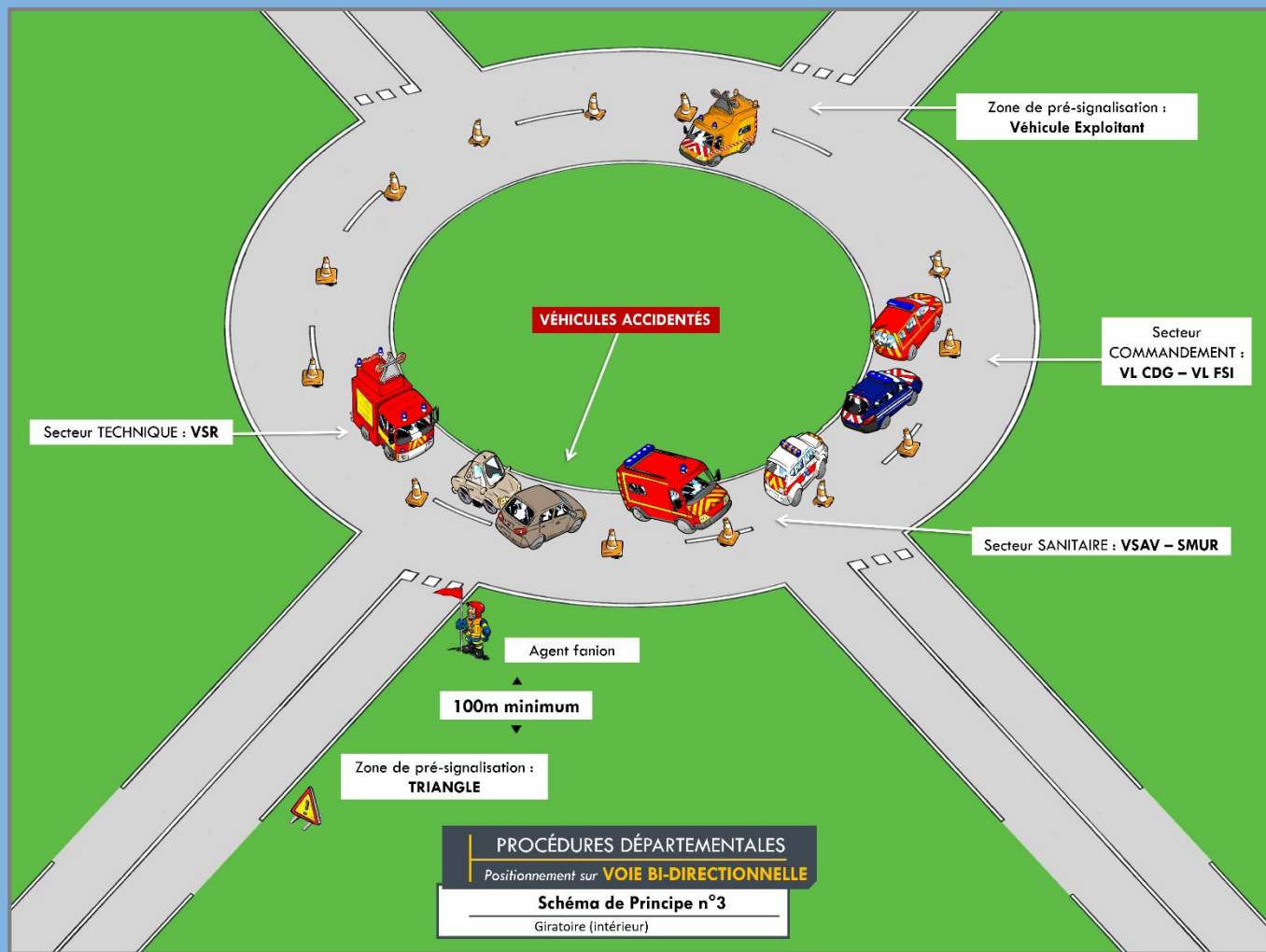
Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°3bis : Accident dans un (intérieur)



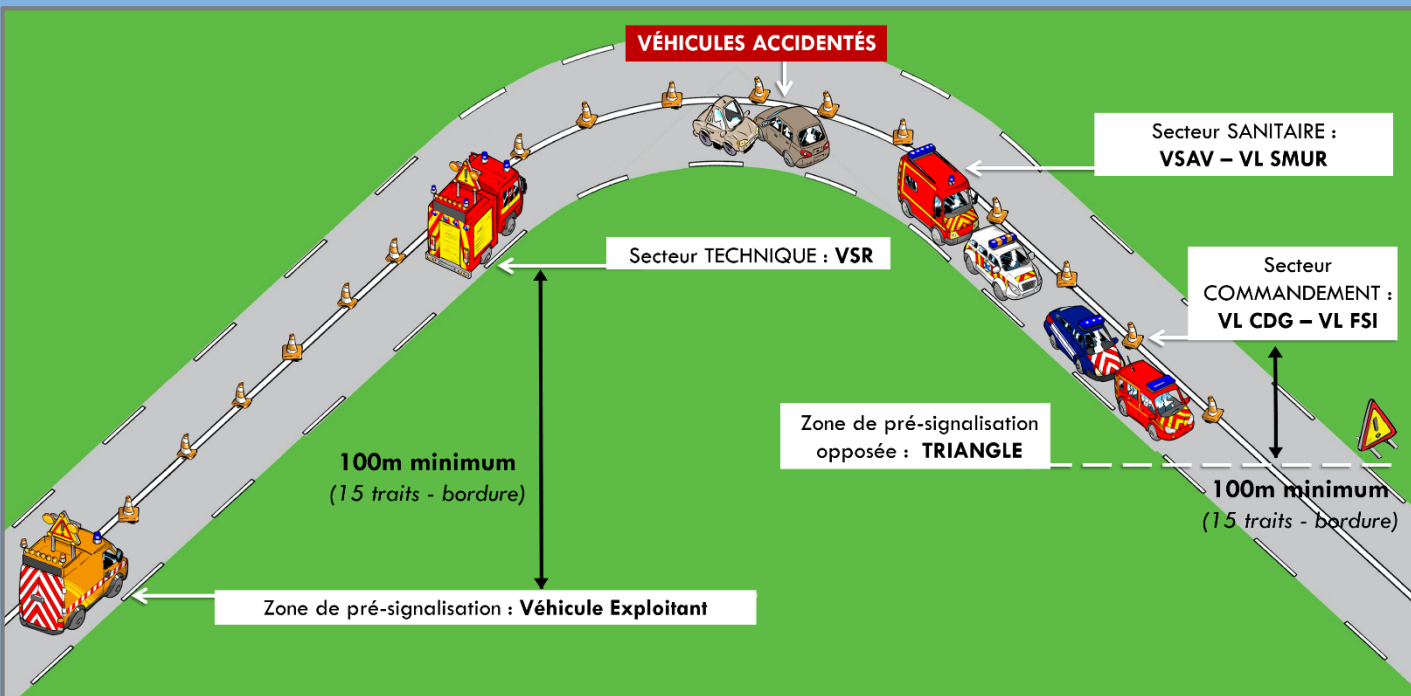
Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°4 : Accident dans un Virage



PROCÉDURES DÉPARTEMENTALES

Positionnement sur **VOIE BI-DIRECTIONNELLE**

Schéma de Principe n°4

Virage



Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif par l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (réglementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.

CAS N°3 : DISPOSITIF DE SECOURS BALISÉ

Schéma N°5 : Accident dans un Carrefour en « T »



Le véhicule sécurité se désengage après **sécurisation du dispositif** par **l'exploitant** après contact avec le responsable exploitant et **autorisation du COS**.

Le panneau AK 14 ne doit pas être posé sur la chaussée (règlementation SETRA).

L'utilisation des chevrons de couleur jaune des PML (Panneaux à Message Limité) des véhicules sécurité du SDIS qui en sont dotés ne doivent pas être utilisés sur routes bidirectionnelles.



- PISIR 26 -

Partie VI. Dispositif d'amélioration continue et de retour d'expérience



Sur les routes, chaque pas est un danger

VI. Retour d'expérience et amélioration continue

Les procédures interservices de sécurisation des intervenants sur les routes du département de la Drôme doivent évoluer dans le temps afin de s'adapter au contexte opérationnelle sans remettre en cause les fondements de la démarche initiale.

Dans ce cadre, **un dispositif d'amélioration continue** basée sur le retour d'expérience est mis en place. **Deux comités d'évaluation et de suivi** sont ainsi créés (voies directionnelles et voies bidirectionnelles) constituent des instances permettant d'atteindre cet objectif.

La composition, l'articulation et les missions de ces comité d'évaluation et de suivi sont fixées ci-après.

Procédures d'intervention sur les voies directionnelles du département de la Drôme « Comité d'Evaluation et de Suivi Voies Directionnelles » (CES VD)

CES Niveau 1 « Débriefing à chaud »

Composition souhaitée

Représentant SDIS (COS) - SAMU (Médecin SMUR)
Représentant ASF ou AREA ou DIRCE (responsable intervenant)
Représentant FSI (responsable intervenant)

Conditions d'activation

Opération de secours ayant générée une coupure > 15 min et totale des voies directionnelles du même axe de circulation, activation à l'initiative d'un représentant du CES Niveau 1 où activation des procédures : évacuation sanitaire avec posé d'hélicoptère où contre sens

Objectifs

Partage d'expérience interservices
Echanges de pratiques opérationnelles
Activation de retour d'expérience (RETEX) pouvant aboutir si nécessaire à l'élaboration de préconisations d'amélioration et de plan d'actions

Périodicité

Selon l'activité opérationnelle
Objectif de 2 à 4 CES de niveau 1 par année civile

CES Niveau 2 « Evaluation annuelle »

Composition souhaitée

Représentant Préfecture – SDIS – SAMU – ASF – AREA – FSI (GN ou PN) - DIRCE

Conditions d'activation

1 réunion annuelle

Objectifs

Suivi des RETEX activés et bilan des actions conduites
Partage et consolidation interservices de la doctrine opérationnelle départementale
Partage des sujets d'actualités de chaque institution liés aux accidents sur voies directionnelles

Périodicité

1 entrevue par année civile

**Procédures d'intervention sur les voies bidirectionnelles du département de la Drôme
« Comité d'Evaluation et de Suivi Voies Bidirectionnelles » (CES VB)**

CES Niveau 1 « Débriefing à chaud »

Composition souhaitée

Représentant SDIS (COS) - SAMU (Médecin SMUR)
DIRCE (responsable intervenant) - CD 26 (responsable intervenant)
Représentant FSI (responsable intervenant)

Conditions d'activation

Opération de secours ayant générée une coupure totale de l'axe routier > 30 min où activation à l'initiative d'un représentant du CES Niveau 1

Objectifs

Partage d'expérience interservices
Echanges de pratiques opérationnelles
Activation de retour d'expérience (RETEX) pouvant aboutir si nécessaire à l'élaboration de préconisations d'amélioration et de plan d'actions

Périodicité

Selon l'activité opérationnelle
Objectifs de 2 à 4 CES de niveau 1 par année civile

CES Niveau 2 « Evaluation semestrielle »

Composition souhaitée

Représentant Préfecture – SDIS – SAMU – FSI (GN et PN)
Représentant CD 26 - DIRCE

Conditions d'activation

1 réunion annuelle

Objectifs

Suivi des RETEX activés et bilan des actions conduites
Partage et consolidation interservices de la doctrine opérationnelle départementale
Partage des sujets d'actualités de chaque institution liés aux accidents sur voies bidirectionnelles

Périodicité

1 entrevue par année civile



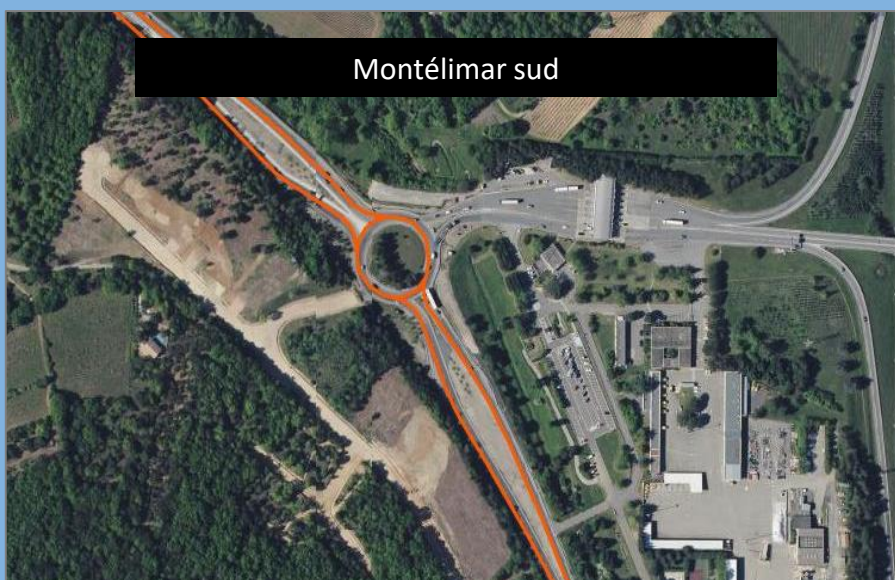
- PISIR 26 -

Partie VII. Cartographie des réseaux routiers

Sur les routes, chaque pas est un danger

Réseaux routiers	Exploitants
Autoroute A7	ASF VINCI
Autoroute A49	AREA
Routes Nationales	DIRCE
Routes Départementales	Direction des déplacements CD 26
Routes communales	Communes

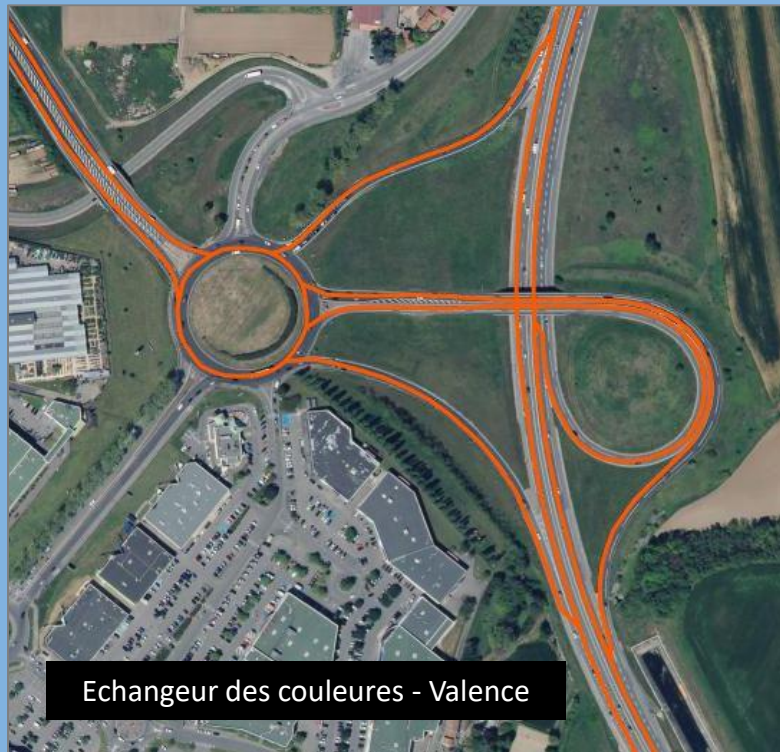
Points particuliers du réseau exploité par la DIRCE



Réseau exploité par la DIRCE

Points particuliers du réseau exploité par la DIRCE

Réseau exploité par la DIRCE



- PISIR 26 -

Partie VIII. Annuaire partagé



Sur les routes, chaque pas est un danger

Annuaire partagé des centres opérationnels
Intervenants sur des évènements sur voies directionnelles et bidirectionnelles

L'alerte des services de secours compétents ainsi que l'information mutuelle entre les centres opérationnels et d'exploitation liés aux interventions sur voies directionnelles et bidirectionnelles sont gages d'efficience sur la zone d'évènement. Aussi, il est mis en place un annuaire partagé régulièrement actualisé afin de faciliter ces actions.

Numéro d'urgence des services de secours

Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Drôme (SDIS 26)	18 ou 112
Service d'Aide Médical Urgente de la Drôme (SAMU 26)	15
Forces de Sécurité Intérieure <i>(Gendarmerie ou Police Nationales selon le secteur de compétence)</i>	17

Numéro des centres opérationnels et d'exploitation

Acteurs voies directionnelles et bidirectionnelles

Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours de la Drôme (CODIS 26) du SDIS 26	04.75.75.98.18
Centre de Réception et de Régulation des Appels (CRRA 15) du SAMU 26	04.75.82.31.20
Centre Opérationnel de Renseignement de la Gendarmerie (CORG) de la Drôme	04.75.82.41.48
Centre d'Information et de Commandement (CIC) de la Police Nationale de la Drôme	04.75.82.22.16
PC HYRONDELLE de la Direction Interdépartemental des Routes Centre Est (DIRCE)	04.77.61.21.78

Acteurs voies directionnelles

PC VINCI ASF VINCI A7 secteur BOURG LES VALENCE	04.75.75.20.97
PC CESAR AREA A49	04.79.28.18.18

Acteurs voies bidirectionnelles

Veille qualifiée de la Direction des Déplacements du Conseil Départemental de la Drôme (CD 26)	04.75.75.92.80
Mairies	Annuaire des mairies de la Drôme



SI LE GHV SUFFISAIT POUR INTERVENIR
SUR AVP EN SÉCURITÉ, ÇA SE SAURAIT...

RESPECTONS LES PROCÉDURES !



Procédures Interservices de Sécurisation des Intervenant sur les Routes de la Drôme

Sur les routes, chaque pas est un danger