



SERVICE DÉPARTEMENTAL
D'INCENDIE ET DE SECOURS

- 1 -

Tillé, le 27 septembre 2021

Groupement Prévision/Opérations

Affaire suivie par :

Référent départemental désenserrement : LTN Pascal VARE

NOTE OPERATIONNELLE n°2021-29

Abroge la note opérationnelle 2009-03

Objet : Protection de la zone d'intervention sur AVP

P.J. : Annexe – Schémas d'illustrations

Contexte :

La protection de la zone d'intervention s'effectue du début jusqu'à la fin des opérations de secours, ou dans l'attente de la mise en place d'un balisage par un service dont c'est la mission (société d'autoroute, DIR, Conseil départemental, gendarmerie, police).

Les sapeurs-pompiers n'ont pas pour mission de procéder à l'interruption, à la régulation, ou à la réouverture de la circulation routière.

Toutefois, il incombe au COS de prendre toutes les mesures nécessaires à la protection de la population et à la sécurité des personnels engagés en mettant en place une protection de la Zone d'Intervention (ZI), pour prévenir le risque de sur accident et assurer la protection des victimes et des personnels. Il peut faire évoluer la protection de la zone d'intervention à tout moment, en fonction des circonstances et l'adapter aux conditions de visibilité.

A - Règles générales :

1/ Le stationnement :

Le stationnement s'ordonne en zones fonctionnelles (schéma en annexe) :

Les engins sont placés en fonction de la nature de la mission confiée par le COS. Les différentes zones se succèdent comme l'indique le schéma joint.

En AMONT de l'accident :

- **La Zone de Protection :** Il s'agit de la zone dans laquelle sont stationnés les véhicules spécifiquement affectés à la protection par le COS, tel le VTU PA (Véhicule tout usage Protection Abordage) ou et le VPS (Véhicule de Protection et de Signalisation). La zone contient également les véhicules spécifiques de signalisation de la SANEF, de la DIR ou du Conseil départemental et les véhicules de la gendarmerie.

- **La Zone Technique** : Il s'agit de la zone qui comprend les agrès affectés à la désincarcération, l'éclairage, ou la protection incendie. Lorsqu'un FPT et un VSR sont employés dans cette zone, le FPT se place en amont du VSR.

En AVAL de l'accident :

- **La Zone de Soutien Sanitaire** : Cette zone regroupe les VSAV, UMH, PMA, CTUL PAM et tous les moyens affectés à la prise en charge des victimes.
- **La Zone de Commandement** : Il s'agit de la zone dans laquelle stationne les VL et le PC.

Remarque : Par mesure de sécurité, les véhicules des autorités, journalistes ou toute autre personne sont dirigés complètement en aval.

2° / La phase d'approche :

Durant la phase d'approche de l'accident, les agrès doivent préparer leur arrêt :

- En produisant une onde de ralentissement et en décélérant progressivement ;
- En déclenchant les feux de détresses.
- En allumant son P.M.V (panneau à messages variables).

3°/ Le stationnement en sécurité :

- Les engins stationnent sur la voie neutralisée.
- Dans le cas d'un accident situé sur la voie du milieu d'une route unidirectionnelle (autoroute ou voie rapide) comptant trois voies de circulation en plus de la bande d'arrêt d'urgence, les deux voies de droite (autrement dit V1 et V2) doivent être neutralisées.
- Tous les agrès respectent une distance de sécurité entre eux, de dix mètres.
- Lorsqu'ils se présentent sur les lieux de l'intervention, le VTU PA, VSR, FPTSR ou FSR stationnent en protection à 50 mètres en amont de l'AVP.
- Les balises auto-synchro se placent dans le biais, et, les plots lumineux à leds, dans le un dispositif de « protection de site » droit.
- Dans tous les cas, le COS fait positionner les cônes de Lubeck en fonction des caractéristiques du terrain : visibilité, courbe ou virage, zone urbaine ou non, circulation importante, rapide, etc...
- Le panneau triangulaire doit être posé sur le côté droit de la route, bien avant le premier cône de Lubeck. Les cônes sont ensuite disposés en biais, puis droit, à l'intérieur de la voie neutralisée.

Remarque : Après reconnaissance, s'il n'est pas nécessaire de déployer des moyens d'éclairage ou de désincarcération, le VTU PA, VSR, FPTSR ou FSR restent en protection.

4°/ *Les personnels « à pied » :*

- Aucun sapeur-pompier sans mission ne doit rester en amont de l'accident.
- Aucun sapeur-pompier ne doit rester à l'intérieur des véhicules.
- Chaque sapeur-pompier doit porter une chasuble haute visibilité.

5°/ *Usage de la flèche lumineuse :*

Les VPS, VSR, FPTSR, FSR ou VTU PA disposant de la « Flèche lumineuse d'urgence » (FLU) ainsi que du « panneau à message variable » doivent mettre en œuvre ces dispositifs lumineux selon les conditions suivantes :

- a. Le panneau à message variable mentionne « Danger Accident »
- b. La croix de Saint-André est affichée systématiquement lorsque l'accident se situe sur une route bidirectionnelle (deux sens de circulation), ou bien, sur une Bande d'arrêt d'Urgence (BAU), ou encore sur une route bidirectionnelle qui ne compte qu'une seule voie de circulation (par exemple, la déviation Sud de Beauvais).
- c. La flèche lumineuse est affichée uniquement si l'accident se situe sur les voies de circulation d'une route unidirectionnelle (autoroute ou voie rapide). Dans ce cas, elle indique le sens de rabattement.

Pour mémoire, l'usage de la FLU est interdit sur les routes bidirectionnelles.

B – Appui d'un VPS :

Dans certains cas, la protection de la zone d'intervention peut être complétée par un Véhicule de Protection et de Signalisation (VPS).

Le VPS est engagé automatiquement par le CTA lorsque l'intervention se situe sur une autoroute ou une portion de voie rapide.

Il peut également être engagé à la demande du COS ou du responsable de la garde si les caractéristiques de terrain le nécessitent (lieux dangereux, brouillard, etc.)

Son équipage se compose de deux sapeurs-pompiers, avec, au minimum :

- 1 Chef d'agrès à 1 équipe
- 1 Equipier

Chacun doit posséder l'unité de valeur Technique Opérationnelle de Secours Routier.

Le port de la chasuble haute visibilité est **obligatoire**.

Dans tous les cas, il est primordial que le premier chef d'agrès confirme l'adresse de l'AVP en communiquant si possible le Point Kilométrique (PK) pour que le VPS puisse débuter la protection à la bonne distance.

A défaut, des repères comme la distance par rapport à un pont, une sortie ou un échangeur peuvent être employés.

A l'arrivée des services dont c'est la mission de mettre en place un dispositif de balisage suffisant, le COS peut désengager le VPS.

Le COS consigne par radio au CODIS l'ordre qu'il a exprimé.

C - Protection sur voies bidirectionnelles

Le dispositif de « protection de site » des routes bidirectionnelles respecte le **schéma de principe en annexe**.

Le COS adapte les distances aux caractéristiques du terrain : visibilité, courbe ou virage, zone urbaine ou non, circulation importante, rapide, etc...

Le VTU PA ou VPS affiche le message « Danger Accident » complété de la croix de St André, s'il en est pourvu.

Il est nécessaire de garder en mémoire, que **sur une route bidirectionnelle, la « flèche lumineuse » reste interdite. Le VPS ne doit afficher que la croix « de St André ».**

Les balises auto-synchro se placent dans le biais, et, les plots lumineux à leds, dans le dispositif de « protection de site » droit.

D - Protection sur routes unidirectionnelles (voies rapides et autoroutes)

Les routes unidirectionnelles présentent un danger particulier conséquence d'une vitesse autorisée élevée.

Les dispositifs de « protection de site » se déclinent selon deux niveaux :

- La « **Protection Complète** » ;
 - o Il s'agit du dispositif correct habituel, toujours mis en place par défaut.
- La « **Protection Simplifiée** ».
 - o Ce dispositif n'est, quant à lui, déployé que si les conditions de visibilité sont bonnes **et que la circulation est pratiquement stoppée** par l'accident.

Dans tous les cas, il est primordial que le premier chef d'agrès confirme l'adresse de l'AVP, en communiquant notamment le Point Kilométrique, pour que le VTU PA (Sur voie rapide du secteur de 1^{er} appel) ou le VPS (sur voie rapide et sur autoroute) puisse débuter la protection à la bonne distance.

En phase d'approche, les SP doivent anticiper la signalisation de l'incident aux autres usagers :

- Par l'emploi de la signalisation lumineuse (panneau à message variable et feux de détresses)
- Par la préparation de l'arrêt en créant une onde de ralentissement en décélérant progressivement

Le panneau AK14 est posé au début de la signalisation en biais sur la chaussée. L'ensemble de la signalisation est ensuite posé le long de la voie neutralisée en appliquant les distances suivantes :

- Un dispositif de « protection de site » simplifié : 200, 150 et 50 mètres avant l'accident ;
- Un dispositif de « protection de site » Complet : 700, 300 et 100 mètres avant.
- Bande d'Arrêt d'Urgence : pas de AK14, 150 et 50 mètres avant l'accident.

Les balises auto-synchro se placent dans le biais, et, les plots lumineux à leds, dans la signalisation droite.

Tous les sapeurs-pompiers dont la mission est terminée, ou sans mission, se tiennent à l'abri du rail de sécurité ou du terre-plein central.

RAPPEL : les distances sur la chaussée s'estiment à l'aide de la signalisation horizontale :

- Entre deux voies : une ligne discontinue + un vide = 13 mètres
- Entre la BAU et V1 : une ligne (38m) + un vide (14m) = 52 mètres

Le Directeur Départemental,



Contrôleur général Luc CORACK

DESTINATAIRES

- Monsieur le Directeur Départemental Adjoint
- Madame la Médecin-Cheffe
- Monsieur le Chef d'État-major
- Monsieur le Chef du Groupement Formation
- Madame la Cheffe de Groupement OUEST Vallée du Thérain
- Monsieur le Chef de Groupement EST Vallée de l'Oise
- Mesdames, Messieurs les Chefs de Centre de Secours
- Monsieur le Chef du CTA
- Messieurs les Chefs de Site
- Mesdames, Messieurs les Chefs de Colonne
- Mesdames, Messieurs les Chefs de groupe
- Monsieur le Référent départemental désenserrement
- Monsieur le Conseiller technique départemental Secourisme