

# DOCTRINE BALISAGE Secours Routier





## **Le SDIS 43 s'engage dans l'actualisation des mesures de protection de ces primo-intervenants lors des accidents routiers.**

Les dispositions existantes au SDIS 43 n'étaient plus en adéquation avec les tendances opérationnelles de sécurisation des zones d'intervention sur voies routières. Aussi, le groupe de travail constitué s'est imprégné des retours d'expériences et des doctrines actualisées existantes dans d'autres départements.

A titre d'exemple, il est intéressant de relever quelques sources d'inspirations doctrinales :

- Le SDIS 86 est précurseur dans le domaine avec le GUIDE OPÉRATIONNEL DÉPARTEMENTAL DE RÉFÉRENCE INTERVENTIONS D'URGENCE SUR LES VÉHICULES ;
- Le SDIS 26 a quant à lui un retour d'expérience dramatique (LORIOLE – 2002) qui l'a obligé à penser différemment l'organisation du balisage de sécurité sur voie publique.
- Le SDIS 14 et son GUIDE DÉPARTEMENTAL DE RÉFÉRENCE « signalisation des interventions sur le domaine routier »

### **Fort de ces données, le SDIS 43 a donc proposé la rédaction d'une doctrine opérationnelle de balisage portant actualisation de nos orientations actuelles.**

A ce titre, il sera désormais instauré une zone tampon définissant un espace mort de protection. Les engins SR seront dotés de chariots de balisage et la nouvelle méthodologie d'approche sera enseignée par le service formation. Cette doctrine sera également partagée avec les partenaires institutionnels du SDIS 43 sur cette typologie d'intervention : DIR – Forces de l'ordre – SAMU ...

Ces mesures garantiront une meilleure lisibilité pour les usagers de la route de la présence de services en intervention sur la voie publique et permettront ainsi d'assurer la protection des primo-intervenants dans des conditions optimisées pour réduire les probabilités de sur-accident. La mise en œuvre de ces principes ne dédouanent pas le Commandant des Opérations de Secours de réaliser une analyse fine de la zone d'intervention et de prendre toutes mesures complémentaires qu'il jugerait utiles pour garantir la sécurité des intervenants.

LE DIRECTEUR DÉPARTEMENTAL  
DES SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS DE LA HAUTE-LOIRE

COLONEL CHRISTOPHE GLASIAN

## AVERTISSEMENT

En fonction de l'importance et de la complexité des accidents ou des incidents sur le réseau routier national ou autoroutier, les interventions de sécurité peuvent mobiliser de nombreux partenaires.

La gestion de tels évènements implique l'engagement de plusieurs services avec leurs propres cultures et pratiques. Les différences notables tant dans les métiers exercés que dans les objectifs définis, les moyens humains et techniques mobilisés et les langages utilisés sont de nature à réduire l'efficacité collective et à accroître les risques pour le personnel et les usagers. Le partage et la connaissance de cette doctrine doit améliorer la coordination des actions de ces différents services.

Ce document s'inscrit dans le respect des organisations et des procédures internes du SDIS 43. Il propose des situations fréquemment rencontrées et des schémas types de positionnement pour chaque évènement.

**Ces instructions ne dédouanent en aucun cas la nécessaire analyse de la zone d'intervention par les intervenants. A chaque intervention, l'analyse de la situation et l'évaluation des risques doivent permettre au Commandant des Opérations de Secours (COS) d'adapter les présentes consignes afin d'optimiser la sécurité des agents et des usagers.**

La doctrine n'a pour objet que de guider l'action et faciliter la prise de décision des sapeurs-pompiers lors de leurs interventions, à partir de la connaissance des meilleures pratiques identifiées lors de retour d'expérience, mais n'a nullement pour objet d'imposer des méthodes d'actions stricte. Chaque situation de terrain ayant ses particularités, chercher à prévoir un cadre théorique unique pour chacune serait un non-sens ; dès lors seuls les conseils à adapter au cas par cas sont pertinents et nécessaires.

La mise en œuvre de la doctrine requiert du jugement pour être adaptée aux impératifs et contraintes de chaque situation. La décision, dans une situation particulière, de s'écarter des orientations données par les documents de doctrine relève de l'exercice du pouvoir d'appréciation, intégrée à la fonction de commandement et inhérente à la mission en cours.

# TABLE DES MATIERES

MISSION DES INTERVENANTS .....	5
LES FORCES DE L'ORDRE .....	5
LES SAPEURS-POMPIERS .....	5
LE SAMU ET LES SMUR .....	6
LES GESTIONNAIRES ROUTIERS .....	6
LES INTERVENANTS EXTERIEURS (presse, élus...) .....	6
CONSIGNES GENERALES DE SECURITE .....	6
AVANT LE DÉPART EN INTERVENTION .....	6
EN DÉPLACEMENT SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION .....	7
EN ARRIVANT SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION .....	7
SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION .....	7
PRINCIPES GENERAUX DE BALISAGE .....	9
LES DIFFERENTES ZONES DE BALISAGE .....	9
LES PRINCIPES DE SIGNALISATION DE LA ZONE DE L'INTERVENTION .....	9
REGLES DE SECURITE .....	10
SCHEMA DE POSITIONNEMENT .....	11
DEPART DES LIEUX DE L'INTERVENTION .....	11
PREMIERS INTERVENANTS .....	12
RENFORCEMENT DE LA SIGNALISATION .....	12
LA POSE DES CONES DE LUBECK ET DES TRI-FLASH .....	12
PRINCIPES DE BALISAGE SUR ROUTE BIDIRECTIONNELLE .....	14
PRINCIPES DE BALISAGE SUR ROUTE BIDIRECTIONNELLE A 2 VOIES .....	14
VEHICULE EMPIETANT QUE SUR UNE VOIE : VSAV SEUL .....	14
VEHICULE EMPIETANT QUE SUR UNE VOIE : .....	16
PRINCIPES DE BALISAGE SUR ROUTE BIDIRECTIONNELLE A 3 VOIES .....	18
VEHICULE IMMOBILISE SUR LE BAS COTE OU N'EMPIETANT SUR UNE VOIE : VSAV SEUL .....	18
VEHICULE IMMOBILISE SUR LE BAS COTE OU N'EMPIETANT SUR UNE VOIE : ... <b>Erreur ! Signet non défini.</b>	
PRINCIPES DE BALISAGE SUR ROUTE 2X2 A CHAUSSEES SEPARÉES .....	20
VEHICULE IMMOBILISE SUR LE BAS COTE OU LA VOIE LENTE AVEC VBAL .....	21
VEHICULE IMMOBILISE SUR LA VOIE RAPIDE AVEC VBAL .....	22
PRINCIPES DE BALISAGE PARTICULIERS .....	23
VEHICULE IMMOBILISE DANS UN VIRAGE .....	23

# MISSION DES INTERVENANTS

## LES FORCES DE L'ORDRE

- Mettent en place une signalisation d'urgence (si premiers sur les lieux) dans l'attente de l'arrivée des autres intervenants ;
- Régulent localement le trafic pendant toute la durée de l'intervention ;
- Facilitent la progression des véhicules de secours et de dépannage ;
- Assurent le maintien de l'ordre public ;
- Mobilisent les sociétés de dépannage et les éventuels moyens de remorquage, levage et évacuation des véhicules accidentés et du fret (sur routes départementales) ;
- Décident du rétablissement de la circulation dès que possible en lien avec le COS et le DOS en coordination avec le gestionnaire routier ;
- Recueillent des informations nécessaires à l'enquête (identités des victimes, nombre de blessés, lieux d'évacuation...) et réalisent des constatations ;
- Procèdent réglementairement au dépistage d'alcool et de produits stupéfiants sur les personnes mises en causes ;
- Mettent en sécurité les personnes et les biens ;
- Informent les autorités administratives et/ou judiciaires.
- Mobilisent les entreprises funéraires en cas de décès (réquisition)

## LES SAPEURS-POMPIERS

Conformément au Règlement Opérationnel (20 février 2018) le SDIS 43 n'est tenu de procéder qu'aux seules interventions qui se rattachent directement à ses missions de service public définies à l'article L1424-2 du code général des collectivités territoriales (CGCT).

Pour toute intervention sur voie publique, le SDIS assure une signalisation d'urgence si les services gestionnaires du réseau routier ne sont pas sur les lieux.

Le directeur départemental des services d'incendie et de secours, son adjoint ou, en leur absence, le sapeur-pompier désigné pour commander l'opération est chargé, sous l'autorité du directeur des opérations (préfet ou maire, agissant dans le cadre de leurs pouvoirs respectifs de police administrative), de la mise en œuvre de tous les moyens de secours.

Il assure le Commandement des Opérations de Secours (COS). A ce titre, il assure notamment la coordination des différents services assurant des actions de secours auprès des victimes. Il est responsable de la sécurité sur l'intervention.

Son action cesse dès que la dernière victime nécessitant une admission en structure hospitalière a été évacuée et/ou lorsqu'il n'existe plus de risques pour les personnes, les biens et l'environnement.

Avant de quitter les lieux de l'intervention, le COS informera le dépanneur du type de carburation des véhicules à transporter afin de prévenir le risque d'emballement thermique pour les Véhicules Electriques (VE) et les Véhicules Hybrides (VEH). Leur stockage à l'extérieur, isolé de tout risque de propagation est impératif.



**La régulation de la circulation est une mission qui incombe aux forces de l'ordre et non aux sapeurs-pompiers.**

## LE SAMU ET LES SMUR

Le SAMU est chargé d'apporter une réponse médicale aux demandes de secours. Il décide, le cas échéant, de l'envoi sur les lieux de l'intervention des équipes SMUR. Il décide du choix du vecteur de transport et de l'acheminement des victimes vers un établissement de santé.

Les SMUR sont chargés de la prise en charge médicale des victimes sur les lieux de l'accident en concertation avec le COS. L'état de la victime (et son évolution) étant un critère prépondérant dans le choix de la technique de désincarcération, une collaboration étroite entre les sapeurs-pompiers et les équipes médicales (SMUR, SSSM) est indispensable.

En arrivant sur les lieux de l'intervention, le SMUR se positionne en respectant les schémas de positionnement sous l'autorité du COS.

## LES GESTIONNAIRES DU RESEAU ROUTIER

### La (DIR – MC) DIRECTION INTERDEPARTEMENTALE DES ROUTES DU MASSIF-CENTRAL

- Assure la protection des lieux de l'incident ou de l'accident par la mise en œuvre d'une signalisation d'urgence ;
- Complète la signalisation d'urgence selon les procédures en vigueur si nécessaire ;
- Assure l'information des usagers au droit et en amont de l'événement (panneaux d'information, messages sur PMV, diffusion de flashes à l'attention des médias, site internet, systèmes d'information embarqués, ...);
- Organise les déviations rendues nécessaires en cas de coupure de routes ou de congestion trop importante du trafic, avec le concours des forces de l'ordre après s'être assuré de la viabilité des itinéraires de déviation ;
- Assure la mise en place et l'enlèvement des dispositifs de balisage pour les mesures de restriction de circulation décidées en concertation avec les forces de l'ordre ;
- Fiabilise le réseau en remettant les lieux de l'intervention en état et/ou signale un danger résiduel ;
- Rend compte à ses autorités conformément à leurs procédures.

## LES INTERVENANTS EXTERIEURS (presse, élus...)

Les forces de l'ordre veilleront au bon stationnement des intervenants extérieurs qui ne devra pas gêner les opérations de secours, l'exploitant et le bon écoulement du trafic. **Ils devront obligatoirement porter un gilet haute visibilité (EN 471).**

## CONSIGNES GENERALES DE SECURITE

### AVANT LE DÉPART EN INTERVENTION

Les intervenants doivent revêtir les **É**quipements de **P**rotection **I**ndividuelle (E.P.I.) définis dans les procédures internes en fonction du type de mission pour laquelle ils sont engagés.

Pour les sapeurs-pompiers port du sur-pantalon systématique sur interventions SR (améliore la visibilité, protège des projections, améliore la protection en cas d'incendie).



**Pour TOUS, le port du Gilet Haute Visibilité (GHV) de classe 2 est OBLIGATOIRE de jour comme de nuit.**

## EN DÉPLACEMENT SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

**Le port de la ceinture de sécurité est obligatoire (si le véhicule en est équipé) ;**

- Faire usage des avertisseurs sonores et lumineux pour demander la priorité à l'approche et à la traversée des zones à risques ;
- Adapter sa vitesse aux conditions de circulation et à l'urgence de la mission ;
- Rester maître de son véhicule en toutes circonstances ;
- Rester attentif au comportement des autres usagers.

Les déplacements doivent s'effectuer dans le respect du code de la route. Pour rappel, les véhicules de secours ont le statut de véhicule d'intérêt général prioritaire.

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 :

- Il demande et obtient la priorité par l'emploi des avertisseurs spéciaux (lumineux et sonores) ;
- La mission sur laquelle il se rend présente un caractère d'urgence ;
- Il ne met pas en danger la vie d'autrui.

## EN ARRIVANT SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

Les manœuvres destinées à rejoindre les lieux de l'accident pour y stationner les véhicules d'intervention ne doivent pas surprendre les autres usagers.

Les conducteurs veilleront à :

- Diminuer progressivement leur vitesse ;
- Indiquer leur changement de direction par l'usage des clignotants ;
- Maintenir la signalisation lumineuse ;
- Se mettre du même côté des engins déjà engagé afin que le chantier soit bien organisé ;
- Se positionner conformément aux schémas de signalisation ou aux consignes du chef d'agrès ou du COS ;
- Sur intervention, lors des différentes manœuvres, les engins seront guidés.



**Sur les routes à chaussées séparées (2X2 voies, autoroutes), il est formellement interdit de s'arrêter dans le sens opposé de l'accident et de traverser les chaussées à pied.**

## SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

Dès l'arrivée sur les lieux, le premier intervenant :

- Met en œuvre une signalisation d'urgence ;
- Confirme ou complète auprès de son PC les données permettant de qualifier l'événement (localisation (n° de route, commune, PR, sens éventuellement), nature de l'événement, nombre de véhicules et types, nombre de victimes et gravité des blessures, TMD, ...). Ces informations sont communiquées aux différents intervenants ;
- Intervient avec pertinence sans jamais s'exposer à des risques de sur-accident.

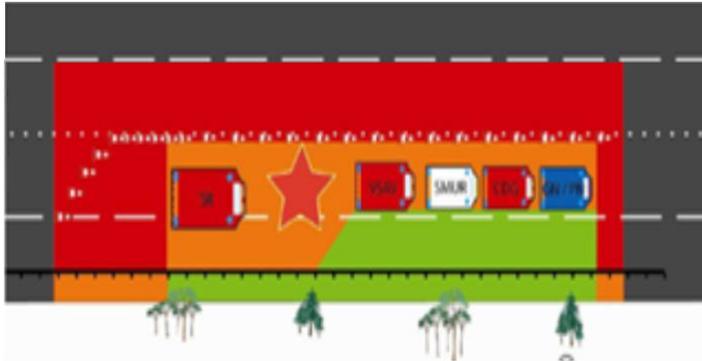
La protection de la zone d'intervention doit être adaptée aux caractéristiques suivantes :

- Caractéristiques de la voie (largeur de la chaussée, route bidirectionnelles, à 2X2 voies ou 3 voies, vitesse...);
- Importance et durée du chantier ;
- Importance du trafic.
- Le balisage doit prendre en compte la visibilité liée aux facteurs topographiques de la route (virages, bosses...) et les conditions ambiantes (brouillard, nuit...).

# PRINCIPES GENERAUX DE BALISAGE

## LES DIFFERENTES ZONES DE BALISAGE

On peut distinguer trois zones lors d'une intervention sur la 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 des personnels en attente d'engagement. Se placer si possible derrière les glissières de sécurité.

### ORANGE = Zone de risque élevée

Les agents ne doivent s'y trouver que lorsque c'est strictement nécessaire (premiers secours, désincarcération, commandement).

**Zone interdite aux non intervenants**

### ROUGE = zone de danger absolu

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



**Le minimum de personnels devra être présent dans la zone de risque élevé.**

## LES PRINCIPES DE SIGNALISATION DE LA ZONE DE L'INTERVENTION

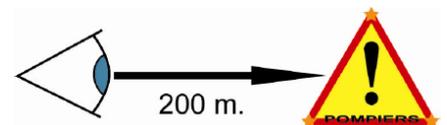
### 1. Pré-signaliser l'évènement :

Cette signalisation est réalisée par les primo-intervenants si les gestionnaires de voirie ne sont pas sur le site. Cette protection de la zone d'intervention doit informer l'utilisateur, le guider et le convaincre de modifier son comportement pour l'adapter à une situation qui lui est inhabituelle.

Elle doit donc être **VISIBLE, COMPRÉHENSIBLE, ADAPTÉE AU DANGER.**

La pré-signalisation du site se fera par panneaux ou par véhicule (VBAL) :

- Si la circulation est fluide le positionnement de la pré-signalisation sera à **200 m de l'accident et visible à 200 m par l'utilisateur.**
- Dans le cas où la circulation est dense, voire arrêtée, la pré-signalisation sera à **200 m de la queue du bouchon et visible à 200 m par l'utilisateur.**



Une pré-signalisation au milieu d'un bouchon est inefficace. Il est préconisé que le VBAL s'efface en s'intégrant dans le flux de la circulation.

Dans toutes les situations, le VBAL ou les panneaux seront positionnés à droite du sens de circulation **même si l'intervention est à gauche.**

Le dispositif de pré-signalisation sera positionné sur l'accotement. Il ne doit jamais empiéter sur la voie de circulation (dans la mesure du possible) afin d'éviter des manœuvres d'urgence de l'utilisateur.

L'ensemble du personnel doit descendre de l'engin en vérifiant que la circulation le permet (vérification faite par le conducteur dans les rétroviseurs). Dans la mesure du possible, la descente s'effectuera côté accotement.



**Ne jamais rester dans un véhicule stationné sur BAU ou sur une voie neutralisée.**

Lors de l'arrêt du véhicule, veiller à braquer les roues vers l'accotement (axe de projection de l'engin en cas de choc)



Dès que les gestionnaires du réseau routier sont sur place et ont repris le balisage, le COS demandera au VBAL de se désengager.

## 2. Signalisation de position

Le principe est de baliser l'ensemble de la zone d'intervention y compris la zone tampon. Le chantier est organisé en secteur autour de l'accident. Cette organisation est mise en place dès que possible par le premier chef d'agrès pour anticiper le futur dispositif.

Elle comprend dans la mesure du possible :

- Dans le sens de la circulation, avant l'évènement :
  - ◆ **Une zone tampon** : Cette zone d'au moins 50m de long est le 'SAS' de sécurité destiné à permettre à un véhicule de s'arrêter avant de pénétrer dans la zone du secours ou à éviter que la signalisation ne soit projetée sur les intervenants au cas où un véhicule viendrait à heurter celle-ci.
  - ◆ **Une zone technique** : Dans le cas où un FPT, un CCGC ou d'autres engins autres que sanitaires seraient amenés à être présents sur l'intervention, ces derniers se positionneront dans la zone technique en amont du véhicule secours routier.
- Dans le sens de la circulation, après l'évènement :
  - ◆ **Une zone sanitaire** : Un espace de 20m environ est laissé libre à l'avant du 1<sup>er</sup> VSAV pour le SMUR.
  - ◆ **Une zone de commandement**
  - ◆ **Une zone de sécurité**

## REGLES DE SECURITE

Lors du balisage de la zone d'intervention : **toujours se déplacer dans la zone de risque acceptable.** L'ensemble du personnel veillera à se déplacer en suivant un itinéraire le plus éloigné possible de la circulation et derrière les glissières de sécurité si elles existent.

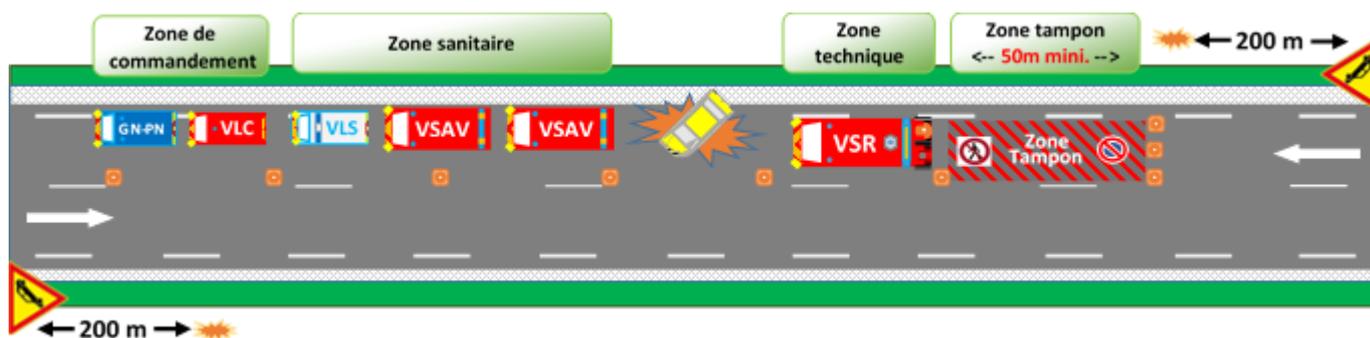
En tout temps et pour voir les véhicules arriver : **faire face à la circulation en permanence.**

Le C.O.S. doit veiller à ne pas conserver sur les lieux de véhicule et de personnel dont la mission est terminée.

Chaque service dimensionnera ses moyens selon la nature de l'incident, avec le souci que ceux-ci correspondent au mieux en qualité et en quantité. Il est indispensable de tenir compte de l'évolution de la situation.

## SCHEMA 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.





**ATTENTION : la zone tampon est interdite à tous : engins, piétons etc...**

## DEPART DES LIEUX DE L'INTERVENTION

Le départ des lieux de l'intervention doit être réalisé de façon coordonnée et concertée avec les différents services et si possible, avec l'appui des forces de l'ordre afin de garantir un niveau de sécurité inchangé pour les intervenants restant sur place.

Le retrait du matériel de signalisation se fait dans le sens inverse de sa pose et dans la mesure du possible, sous la protection d'un véhicule tout en respectant le code de la route.

Les véhicules regagnant le trafic normal doivent s'insérer en perturbant le moins possible la circulation. Dans la mesure du possible, les voies non circulées (BAU ou voie encore neutralisée) seront utilisées pour permettre l'accélération et l'insertion dans le flux de circulation.

Après vous être insérés dans la circulation, si vous roulez à l'allure normale sans transporter de blessés, arrêtez la signalisation lumineuse.

Votre intervention est terminée, les règles du code de la route s'appliquent sans dérogation.

### MOYENS DE PROTECTION PAR TYPE DE VEHICULE

- |                    |   |   |
|--------------------|---|---|
| <b>VSR / CCRSR</b> | : | ➤ 2 panneaux tri flash AK 14 (700 mm ou 1000 mm)      |
|                    |   | ➤ 6 à 8 cônes de 750 mm                               |
| <b>VSAV</b>        | : | ➤ 4 cônes de 500 mm pliables ; 1 panneau pliable AK14 |

## PREMIERS INTERVENANTS

Le premier véhicule intervenant sur un accident de la circulation se place systématiquement sur la voie de circulation où est immobilisé le ou les véhicule(s) accidenté(s) **dans le respect des schémas de principes de ce document.**

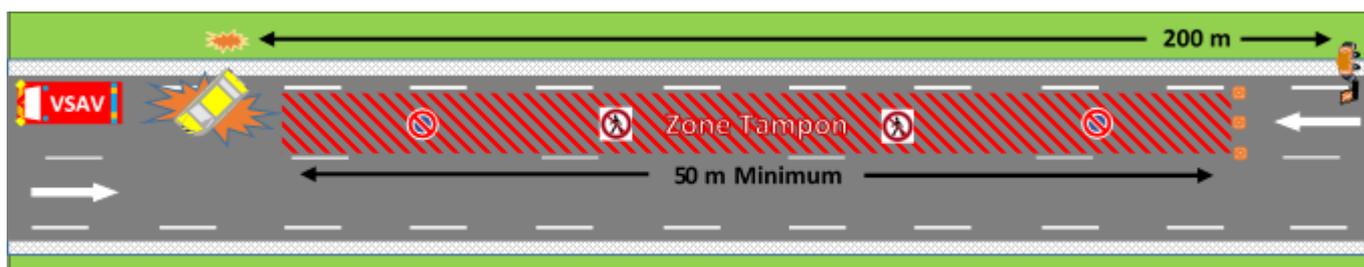
Pour les intervenants autres que sapeurs-pompiers :

- Positionner le(s) véhicule(s) en anticipant sur le futur dispositif selon les schémas de principes ;
- Poser une signalisation minimale dans l'attente du gestionnaire du réseau routier ou du SDIS ;
- Réguler au mieux le trafic (signes de ralentissement à l'approche de l'accident).

## LE STOP-VOIE

Le stop-voie est uniquement utilisé sur les voies à double sens de circulation. Contrairement au biseau, il ne doit pas inciter les autres usagers à emprunter la voie de circulation du sens opposé sans avoir marqué un temps d'arrêt. Il est constitué par 3 cônes de Lubeck par voie espacés de façon régulière.

La pose de stop-voie débute toujours par le cône situé sur la bande de rive de l'accotement.



(Schéma représentant la « zone tampon » à l'échelle)

## LE BISEAU

Le biseau doit inciter les conducteurs à changer de voie sans marquer d'arrêt. Les cônes de Lubeck sont espacés de façon régulière.

La pose du biseau débute toujours par le cône situé sur la ligne de marquage de la BAU ou la bande de rive de l'accotement.

## RENFORCEMENT DE LA SIGNALISATION

La signalisation sera renforcée le plus rapidement possible dès l'arrivée de l'engin de secours routier ou des gestionnaires de voirie.

Lorsque le gestionnaire de voirie est sur les lieux et qu'il se trouve en capacité de mettre en œuvre le balisage, les sapeurs-pompiers cessent la mise en œuvre de leurs moyens de signalisation.

## LA POSE DES CONES DE LUBECK ET DES TRI-FLASH

La pose du matériel de signalisation se fait toujours **en binôme** en restant à l'intérieur de la voie neutralisée :

- Le chef d'équipe observe constamment le flux de circulation, analyse le risque et contrôle la mise en place de la signalisation d'urgence ;
- L'équipier place le matériel de signalisation en respectant les consignes générales de sécurité.

Le matériel de signalisation ne doit pas constituer un obstacle sur la chaussée. Ainsi, les tri-flash (AK14 ou AK31) seront posés sur la BAU ou sur l'accotement.

Les cônes de Lubeck (K5a) constituant la signalisation longitudinale seront posés à l'intérieur de la voie à neutraliser le long du marquage au sol et sous la protection de l'engin SR. Ils doivent être posés de telle sorte à avoir un espace de travail suffisant entre le véhicule accidenté et la chaussée sans constituer un obstacle et tout en garantissant un maximum de sécurité au personnel.

Les équipements de signalisation doivent être visibles afin d'informer l'utilisateur, influencer sur son comportement et lui imposer éventuellement certaines restrictions.

La pré-signalisation n'est efficace qu'à une distance suffisamment éloignée (au moins 200m selon les situations) de l'accident. Cette signalisation doit être cohérente et adaptée aux circonstances.



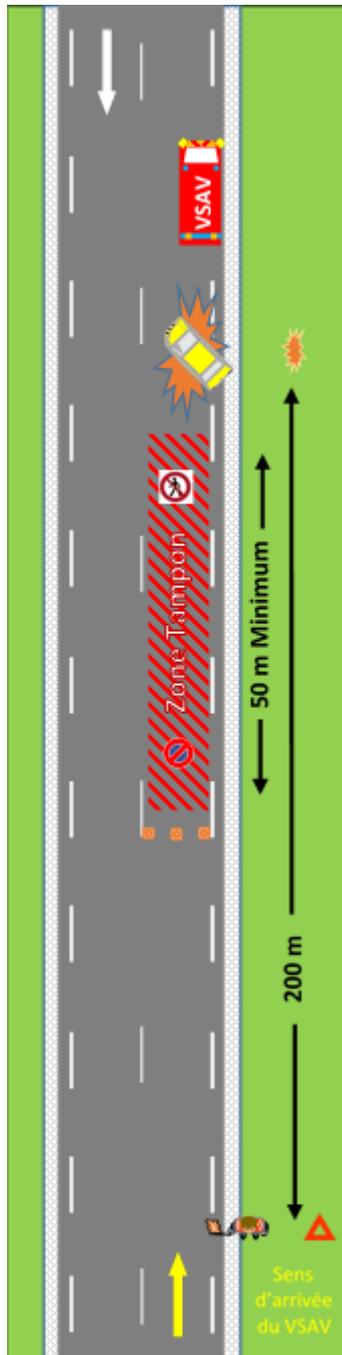
**Ne jamais installer de tri-flash, de biseau dans un virage, en sortie de virage ou en haut d'une côte.**



# PRINCIPES DE BALISAGE SUR ROUTE BIDIRECTIONNELLE

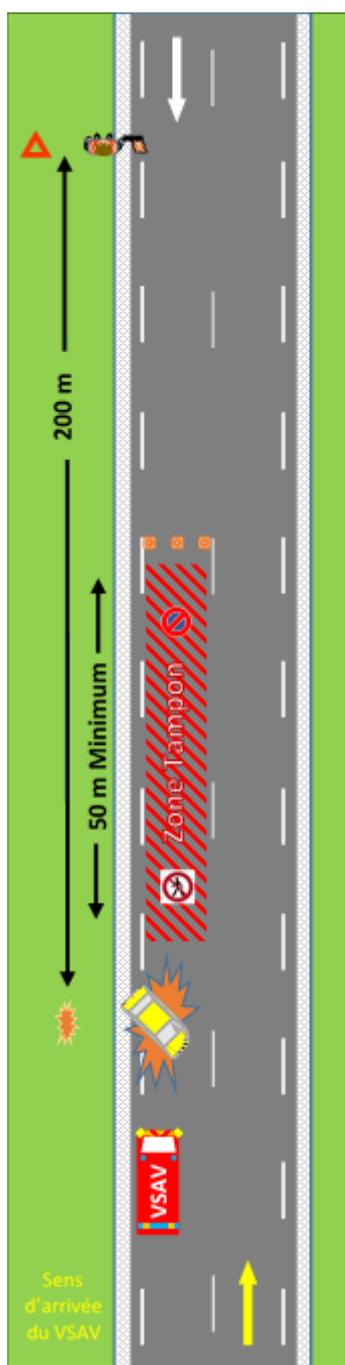
## PRINCIPES DE BALISAGE SUR ROUTE BIDIRECTIONNELLE A 2 VOIES

VEHICULE EMPIETANT QUE SUR UNE VOIE : VSAV SEUL



Le VSAV arrive dans le sens de l'accident :

- ✓ Confirmer par radio la localisation de l'accident ;
- ✓ Dépasser l'accident et se stationner environ 10 m après l'accident ;
- ✓ Mettre en place la signalisation d'urgence avec un stop-voie 50 m avant l'accident en respectant une zone tampon de 50 m minimum ;
- ✓ Si possible, un équipier doté d'un moyen radio sera détaché pour assurer la protection (pré-signalisation) avec un dispositif lumineux, 200 m avant l'accident ;
- ✓ Accéder au matériel prompt secours uniquement par la porte latérale ;
- ✓ Attendre le véhicule SR ou l'engin de balisage (mise en place de la pré signalisation à 200 m de l'accident), les forces de l'ordre ou les services gestionnaires du réseau routier qui vont assurer la sécurisation de la zone d'intervention avant tout brancardage par l'équipe du VSAV.

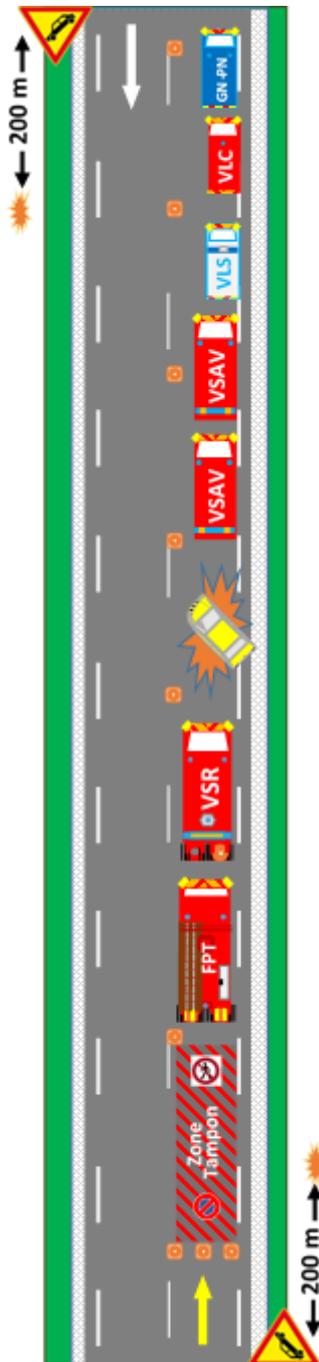


Le VSAV arrive en contresens de l'accident

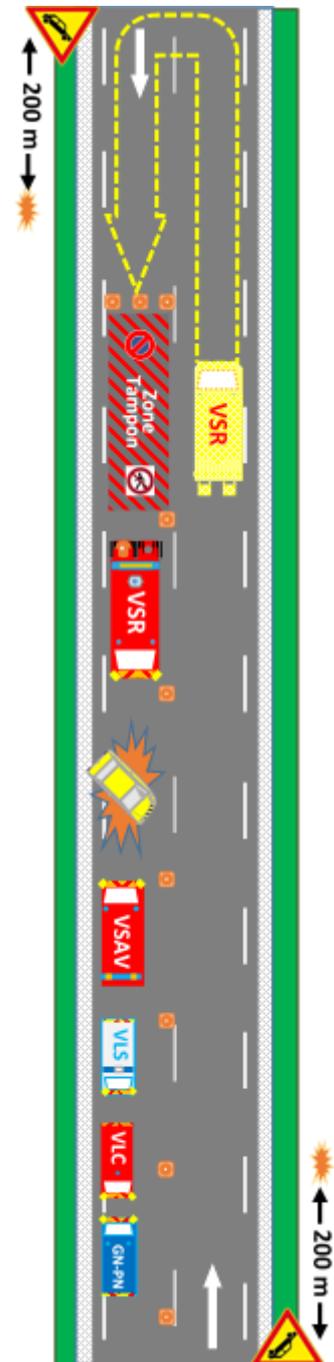
- ✓ Confirmer par radio la localisation de l'accident ;
- ✓ Ne pas dépasser l'accident et stationner le VSAV environ 10 m avant l'accident ;
- ✓ Mettre en place la signalisation d'urgence avec un stop-voie 50 m après l'accident en respectant une zone tampon de 50 m minimum ;
- ✓ Si possible, un équipier doté d'un moyen radio sera détaché pour assurer la protection (pré-signalisation) avec un dispositif lumineux, 200 m avant l'accident ;
- ✓ Attendre le véhicule SR ou l'engin de balisage (mise en place de la pré signalisation à 200 m avant l'accident) ; les forces de l'ordre ou les services gestionnaires du réseau routier qui vont assurer la sécurisation de la zone d'intervention avant tout brancardage par l'équipe du VSAV.

## VEHICULE EMPIETANT QUE SUR UNE VOIE :

AVP dans le sens de la circulation

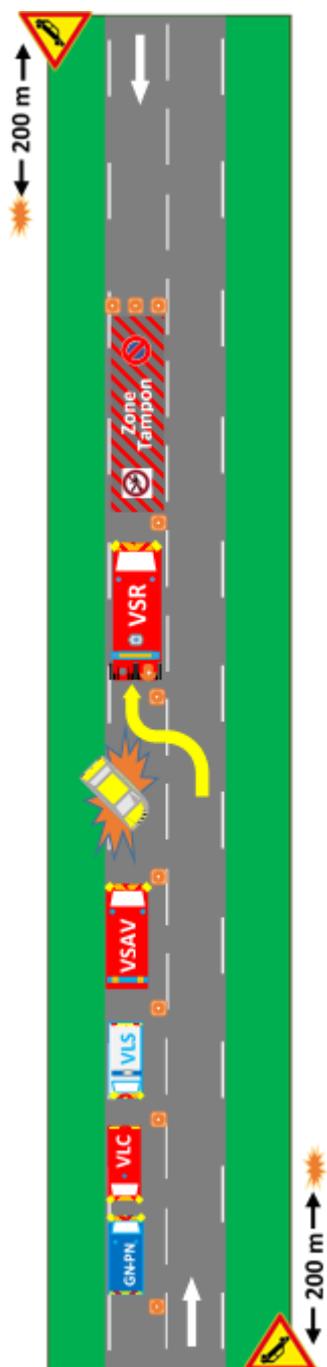


AVP à contre sens  
Solution 1



- ✓ Le véhicule SR ou l'engin de balisage place son premier triangle de pré-signalisation environ à 200 m de l'accident ;
- ✓ Si le demi-tour du SR est possible, sans risques (avec guidage), privilégier la 1<sup>ère</sup> solution (engins dans le sens de la circulation) ;
- ✓ Le chef d'agrès de cet engin fait procéder au balisage d'urgence : avec un stop-voie ;
- ✓ Il fait placer son 2<sup>ème</sup> triangle de pré-signalisation à 200 m avant l'accident sur la voie opposée ;
- ✓ Les véhicules arrivant en renfort se positionnent dans le sens de leur arrivée et dans la zone qui leur est dédiée.

## AVP à contre sens Solution 2

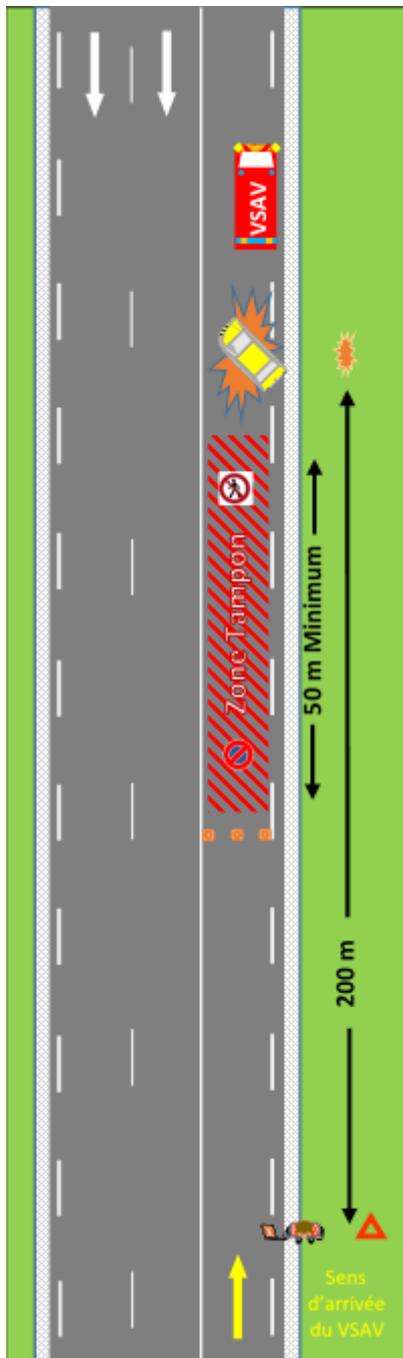


Le demi-tour du SR n'est pas possible, sans risque :

- ✓ Le véhicule SR ou l'engin de balisage place son premier triangle de pré-signalisation à environ 200 m de la zone d'intervention ;
- ✓ Le chef d'agrès de cet engin fait placer son 2<sup>ème</sup> triangle de pré-signalisation à 200 m avant l'accident ;
- ✓ Il fait procéder au balisage d'urgence : avec un stop-voie ;
- ✓ Les véhicules arrivant en renfort se positionnent dans le sens de leur arrivée et dans la zone qui leur est dédiée.

## PRINCIPES DE BALISAGE SUR ROUTE BIDIRECTIONNELLE A 3 VOIES

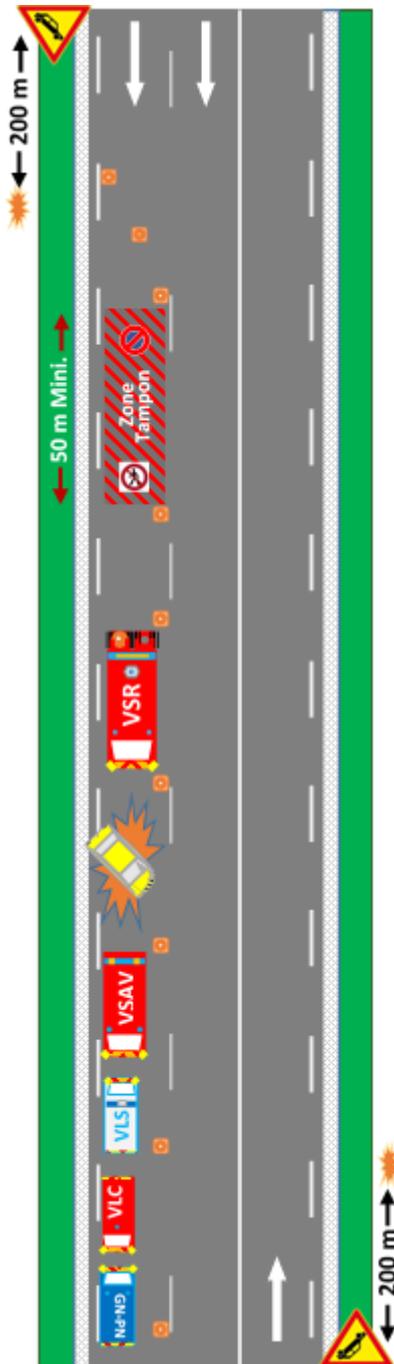
VEHICULE IMMOBILISE SUR LE BAS COTE OU N'EMPIETANT SUR UNE VOIE :  
VSAV SEUL



Le VSAV :

- ✓ Confirmer par radio la localisation de l'accident ;
- ✓ Dépasser l'accident et stationner le VSAV environ 10 m après l'accident ;
- ✓ Mettre en place la signalisation d'urgence avec un stop-voie à 50 m avant l'accident en respectant une zone tampon de 50m ;
- ✓ Si possible, un équipier doté d'un moyen radio sera détaché pour assurer la protection (pré-signalisation) avec un dispositif lumineux, 200 m avant l'accident ;
- ✓ Accéder au matériel prompt secours uniquement par la porte latérale ;
- ✓ Attendre le véhicule SR ou l'engin de balisage, les forces de l'ordre ou les services gestionnaires du réseau routier qui vont assurer la sécurisation de la zone d'intervention avant tout brancardage par l'équipe du VSAV.

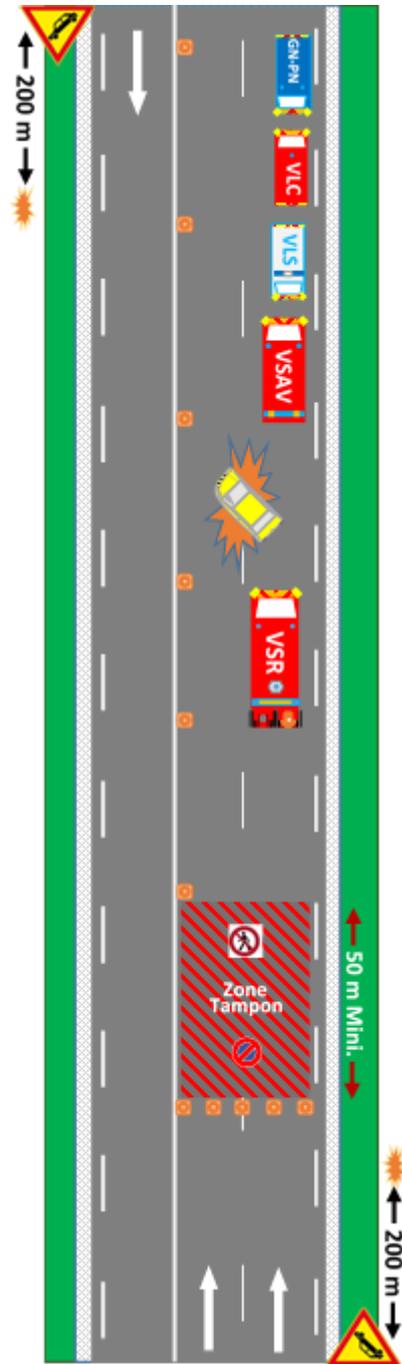
## VEHICULE IMMOBILISE SUR UNE VOIE OU SUR LA VOIE RAPIDE DU DOUBLE AXE DE CIRCULATION :



- ✓ Le véhicule SR ou l'engin de balisage pose un triangle de pré-signalisation à 200 m de l'accident ;
- ✓ Le chef d'agrès de cet engin fait procéder au balisage d'urgence : avec un stop-voie.
- ✓ Il fait placer son 2<sup>ème</sup> triangle de pré-signalisation à 200 m avant l'accident sur la voie opposée ;
- ✓ Les véhicules arrivant en renfort se positionnent dans le sens de leur arrivée et dans la zone qui leur est dédiée.

Si l'accident se déroule sur la voie rapide du double axe de circulation, le principe de protection doit rester le même, à savoir barrer complètement 2 voies de circulation.

Il est laissé au C.O.S. le choix des voies à couper selon les conditions de circulation.



## PRINCIPES DE BALISAGE SUR ROUTE 2X2 A CHAUSSEES SEPARÉES

L'entrée sur autoroute ou sur voie expresse s'effectue par un échangeur (ou un diffuseur classique) ou par un portail de service « en cas de force majeure » (N.B : les portails empruntés doivent être refermés).

Lorsqu'au moins une des deux voies de circulation est libre, les services progresseront sur les voies normales de circulation.

En cas de congestion des deux voies de circulation, les équipes d'intervention pourront progresser sur la B.A.U en veillant à rester maître de leurs véhicules et en activant leurs signaux sonores et lumineux.

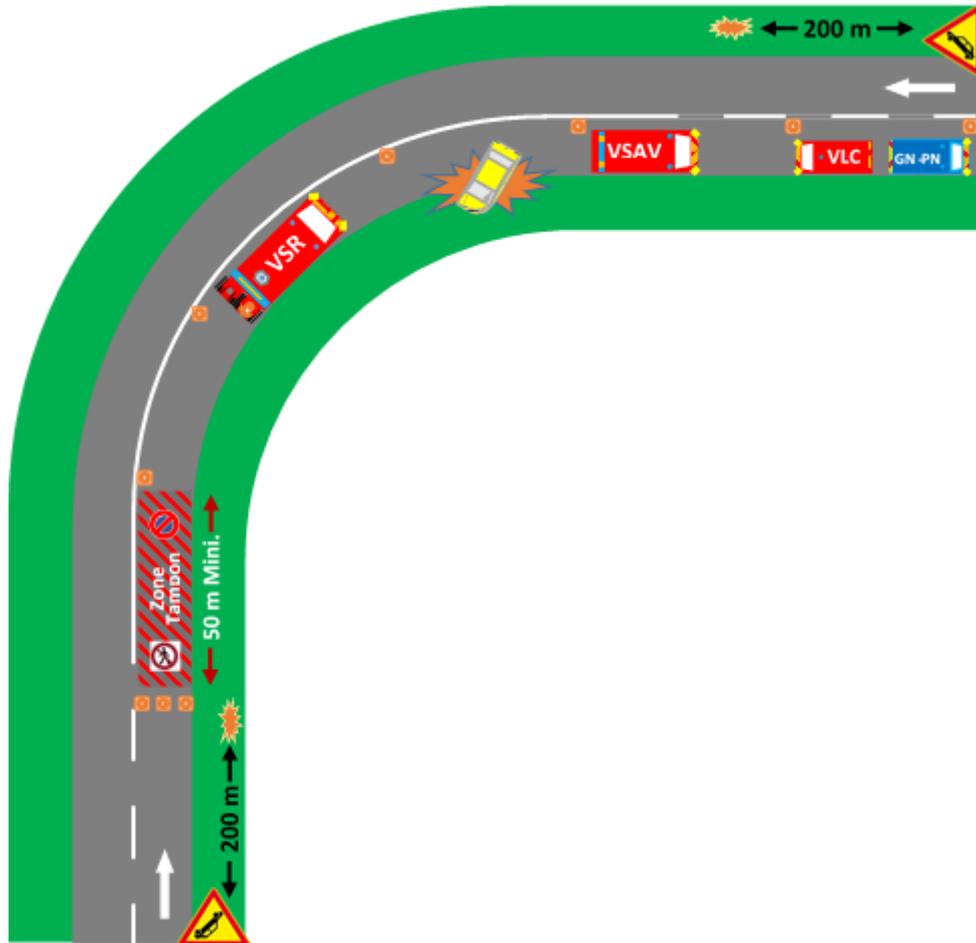
Dès que possible, l'exploitant signale la queue de bouchon (PMV, radio autoroutière...).





# PRINCIPES DE BALISAGE PARTICULIERS

## VEHICULE IMMOBILISE DANS UN VIRAGE



## REMERCIEMENTS

Merci à tous ceux qui ont participé à l'élaboration de ce document, qui n'a qu'un seul but :

**GARANTIR LA SECURITE DES INTERVENANTS SUR LES  
INTERVENTIONS EN MILIEU ROUTIER !**



PRINCIPALES MODIFICATIONS DU DOCUMENT

DATE	VERSION	MODIFICATION

