

LIVRET DE CONSIGNES DE SECURITE POUR LES INTERVENANTS EN CAS D'ACCIDENT SUR LE RESEAU AUTOROUTIER ET VOIES ASSIMILEES DU DEPARTEMENT DE LA LOIRE



OCTOBRE 2015

Toute intervention sur autoroute présente des risques contre lesquels nous devons nous protéger.

Ce document est le fruit d'une réflexion commune de tous les services intervenants sur autoroute. Il définit des consignes de sécurité que chacun doit respecter.

Alors ensemble,
Si chacun participe,
C'est la sécurité de tous qui y gagne !

Sommaire

Préambule.....	4
Lexique.....	4
Domaine concerné.....	5
Carte du réseau autoroutier et routier concerné.....	6
Missions des intervenants.....	7 à 8
Rôle des forces de l'ordre	
Rôle du SDIS	
Rôle des SAMU et SMUR	
Rôle des exploitants autoroutiers – réseau concédé	
Rôle des exploitants autoroutiers et routiers – réseau non concédé	
Coordination entre intervenants - Balisage par exploitant.....	9
Consignes de sécurité.....	10
Les zones de danger.....	11
Départ type des moyens du SDIS.....	12
Insertion sur réseau routier ou autoroutier par un portail.....	12
Quitter le réseau routier ou autoroutier par un portail.....	13
Légende des schémas.....	13
Notion de bouchon mobile.....	14
Schéma de positionnement.....	15
CAS N°1: Vous arrivez les premiers avec un seul véhicule	
1-1 Accident sur bande d'arrêt d'urgence (BAU).....	16
1-2 Accident sur voie de droite.....	17
1-3 Accident sur voie de gauche.....	18
1-4 Accident sur voie médiane sur 2X3 voies.....	19
CAS N°2 : Vous arrivez les premiers avec plusieurs véhicules (cas du SDIS)	
1-1 Accident sur bande d'arrêt d'urgence (BAU).....	20
1-2 Accident sur voie de droite.....	21
1-3 Accident sur voie de gauche.....	22
1-4 Accident sur voie médiane sur 2X3 voies.....	23
CAS N°3 : Vous arrivez sur un accident déjà balisé (configuration interservices)	
1-1 Accident sur bande d'arrêt d'urgence (BAU) ou voie de droite.....	24
1-2 Accident sur voie de gauche.....	25
1-3 Accident sur voie de gauche et médiane sur 2X3 voies.....	26
1-4 Accident sur voie de droite ou médiane sur 2X3 voies.....	27
CAS N°4 : Evacuation sanitaire – Pose d'hélicoptère.....	28
Annexe 1 – Zones de présence de bande d'arrêt d'urgence	29 à 34

Préambule

Le présent document définit les consignes et principes pour la protection des zones d'intervention pour l'ensemble des services concourant à intervenir pour faire face à un événement (accident, chute d'objets...) qui s'est déroulé sur le réseau autoroutier et voies assimilées du département de la Loire.

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.

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.C.R.S.R. : Camion Citerne Rural et Secours Routier

C.D.G. : Chef de Groupe

C.I.C. : Centre d'Information et de Commandement

C.O. : Centre Opérationnel

C.O.G. : Centre d'Opérations 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

E.P.T.S.R. : Engin Pompe-Tonne et Secours Routier (FPTSR – CCRSR – VSR)

F.P.T.S.R. / V.S.R. : Fourgon Pompe Tonne de Secours Routier – Véhicule de Secours Routier

G.N. : Gendarmerie Nationale

P.C. : Poste de Commandement

P.C. Hyrondelle (Villars) et PC de Moulins : Postes de Coordination des interventions d'exploitation et de gestion des trafics sur les routes à compétence de la D.I.R.C.E.

P.C. Sécurité ASF : Poste de Coordination des interventions d'exploitation et de gestion des trafics sur les routes à compétence d'ASF.

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

U.P.C. 1 : Unité de commandement de niveau 1

VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

Domaine concerné

- **(Police) A 47** : PR 9 (commune de Dargoire) au PR 30 (commune de Saint-Chamond).
- **(Police) RN 88** : PR 30 (commune de Saint-Chamond) au PR 52 (commune de Firminy).Remarque: commune de Saint-Ferreol d'Auroure (43), le PR suivant le PR 52 est le PR 1.
- **(Gendarmerie) A 89** concédée ASF : du PR 449,840 (limite département Puy-de-Dôme) au PR 508, 050 (limite département Rhône).
 - Du PR 504,080 au PR 508,005, la localisation correspond au tunnel de Violay dans lequel les interventions sont effectuées conformément aux procédures décrites dans le dossier de sécurité.
- **(Gendarmerie) A 72** concédée : du PR 84,632 (Noeud de Nervieux avec A89) au PR 123,540 (commune d'Andrézieux-Bouthéon).
- **(Police) A 72** non concédée : du PR 0 (commune de St Etienne – Echangeur Terrenoire) au PR 17 (commune d'Andrézieux-Bouthéon).
- **(Police) RN 488** : du PR 0 (commune de St Etienne – Echangeur Terrenoire) au PR 2
 - (commune de St Etienne – Rond-Point Monthieu)
- **(Gendarmerie) RN 82** : Secteur Neulise du PR 11 (commune de Neulise – LD Le Gros chêne) au PR 0 (commune de Saint-Cyr de Favières – LD L'Hôpital sur Rhins - intersection RN7).
- **RN 7** : Secteur Sud Est Roanne et traversée de Roanne du PR 42 (commune de St Cyr de Favières – LD L'hôpital sur Rhins) au PR 29 (commune de MABLY – LD Les Tuileries).
- **(Gendarmerie)** : du PR 42 commune St Cyr de Favières au PR 36+150 commune St Vincent de Boisset.
- **(Police)** : PR 36+150 commune St Vincent de Boisset au PR 35+750 limite commune de Le Côteau.
- **(Gendarmerie)** : du PR 35+750 limite commune de Le Côteau au PR 35+200 limite commune Roanne.
- **(Police)** : du PR 35+200 limite commune Roanne au PR 29 commune Mably.
- **(Gendarmerie) RN 7** : Secteur Nord-Ouest Roanne du PR 13+800 commune de Changy au PR 6+500 commune de La Pacaudière.
- **(Police) RD 201** : Début : commune de La Ricamarie : LD Croix de l'Orme – Fin : commune de Villars – LD Ratarieux.
- **(Police) RD3** : Début : commune de St Genest lerpt – LD Dourdel – Fin : commune de Roche La Molière.
- **(Police) RD 288**: reliant l'A47 à la ville de Saint Chamond.
- **(Gendarmerie) RD 3498** : Début : commune de La Fouillouse (Rond-Point embranchement A72).

Fin provisoire : commune de Bonson pour la 2 X 2 voies en fonction de l'avancée des travaux.

Missions des intervenants

Rôle des Forces de l'ordre

Missions de PROTECTION :

- Mise en sécurité des biens et des personnes.
- Régulation de la circulation et de la sécurité rapprochée immédiate.
- Mise en œuvre des premières mesures d'urgence.
- Mise en œuvre des alternats et/ou restrictions de la circulation.
- Aide à la progression des véhicules de secours et de dépannage.
- Organisation de l'enlèvement des véhicules accidentés (sauf sur le réseau ASF).
- Assure la fermeture complète des voies de circulation.
- Maintien de l'ordre public.
- Rétablir la circulation normale au plus tôt.

Missions JUDICIAIRES :

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

Rôle du SDIS

Missions de COMMANDEMENT :

- Assure le commandement des opérations de secours.

Missions de PROTECTION :

- Balisage de l'accident par la mise en place d'une signalisation temporaire d'approche dans l'attente de la sécurisation du chantier par l'exploitant.
- Traitement des produits dangereux éventuellement déversés.

Missions de SECOURS :

- Secours d'urgence aux victimes.
- Sauvetage et dégagement des victimes (désincarcération le cas échéant).
- Extinction des feux de véhicules ou de végétations.
- Dans les cas graves, demande la présence du SAMU si pas engagé à l'appel.
- Opérations diverses à caractère exceptionnel.

Rôle des SAMU et SMUR

Missions de SECOURS :

- Médicalisation des victimes d'accidents.
- Récupération des déchets médicaux provenant des soins apportés aux victimes.



Rôle des exploitants autoroutiers – réseau concédé

Missions de BALISAGE :

- Protection des intervenants et des usagers jusqu'à l'enlèvement des véhicules par la mise en place du balisage d'urgence puis du balisage lourd, 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 Sécurité ASF.
- Organisation de la circulation sur la voie en relation avec les forces de l'ordre et les autorités préfectorales.
- Organisation de l'enlèvement des véhicules accidentés.
- Assistance aux accidentés non blessés.
- Remise en état des lieux après intervention.



Rôle des exploitants autoroutiers et routiers – réseau non concédé

Missions de BALISAGE :

- Protection des intervenants et des usagers jusqu'à l'enlèvement des véhicules par la mise en place du balisage d'urgence puis du balisage lourd, 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 Hyrondelle (réseau DIRCE) ou du PC du conseil départemental (réseau départemental).
- Organisation de la circulation sur la voie en relation avec les forces de l'ordre et les autorités préfectorales.
- Assistance aux accidentés non blessés.
- Remise en état des lieux après intervention.



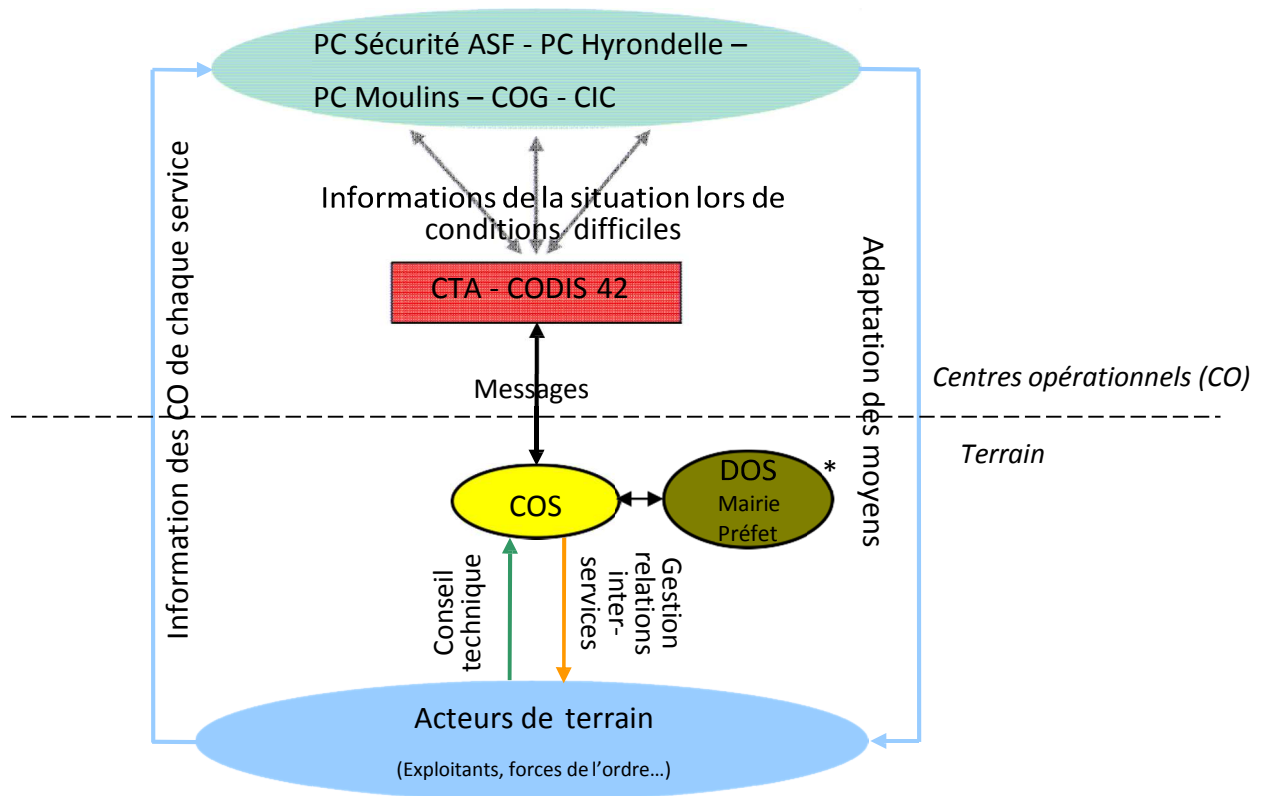
Coordination entre les intervenants

La coordination des interventions est assurée par le Commandant des Opérations de Secours (C.O.S.) pendant toute la phase des secours. Elle est confiée au responsable des forces de l'ordre dans les autres situations.

Le premier service sur les lieux s'assurera que l'ensemble des partenaires est informé de l'événement et des conditions rencontrées, de manière à anticiper au plus vite les moyens nécessaires.

Tous les acteurs doivent se signaler au COS à leur arrivée sur les lieux.

De même, le COS s'assurera que les différents services ont été informés de la situation et de son évolution, via le C.T.A.-C.O.D.I.S.



* Dans le cas d'un déclenchement du plan ORSEC, le Préfet assure le rôle du DOS.

Balises par l'exploitant

L'exploitant doit :

- Procéder au balisage d'urgence de la zone d'intervention, dans le respect des procédures internes à son service et le compléter éventuellement par un balisage lourd selon la durée de l'intervention.
- Récupérer, si possible et nécessaire, les panneaux déposés par les sapeurs-pompiers.
- Demander, après concertation avec le C.O.S., les renforts nécessaires.

Consignes de sécurité

AVANT LE DÉPART

- S'équiper des Équipements de Protection Individuelle (E.P.I.) définis dans les procédures internes de chaque service.
- Pour TOUS, le port du gilet haute visibilité de classe 2 est OBLIGATOIRE.



EN DÉPLACEMENT SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

- Mettre la ceinture de sécurité si le véhicule en est équipé.
- Demander la priorité par l'emploi des avertisseurs lumineux et sonores.
- Rester attentif au comportement des autres conducteurs et rester maître de son véhicule.
- Adapter la vitesse aux conditions de circulation, aux lieux (intersection, feux tricolores...).

A L'ARRIVÉE SUR LES LIEUX DE L'INTERVENTION

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

- Caractéristiques de la voie (largeur de la chaussée, route à 2 voies ou 3 voies, vitesse...).
- Importance et durée du chantier.
- Visibilité liée aux facteurs géométriques de la route (virage, bosses, zones d'ombre, zones sans bande d'arrêt d'urgence...), mais également liée aux conditions ambiantes (brouillard, nuit...).
- Importance du trafic.

La protection de la zone d'intervention a pour but :

- d'informer l'utilisateur d'un danger potentiel,
- de le guider et le convaincre de modifier son comportement pour l'adapter à une situation qui lui est inhabituelle.

Les signaux de balisage mis en place doivent donc être VISIBLES, COMPRÉHENSIBLES, ADAPTÉS AU DANGER.

Les mesures immédiates de sécurité à adopter sont :

- Avant de descendre de votre véhicule, vérifier que la circulation le permet. Dans la mesure du possible, sortir du véhicule du côté opposé à la circulation.
- Piétons, ne jamais stationner sur une voie encore ouverte à la circulation.
- Pendant vos déplacements sur la chaussée, toujours faire face à la circulation.

A LA FIN DE L'INTERVENTION

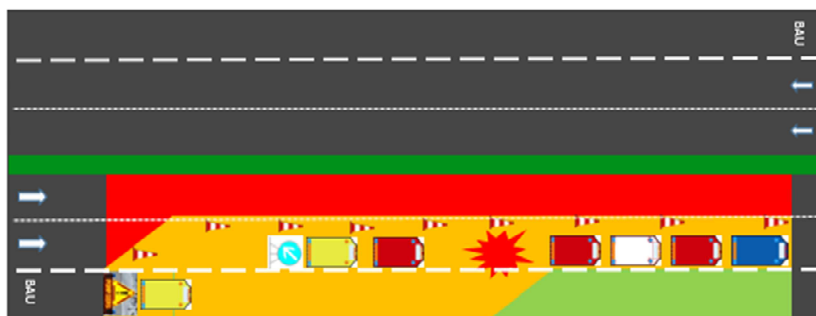
- Les signaux sont enlevés dans l'ordre inverse de la pose, c'est-à-dire du sinistre au point le plus éloigné de l'événement.
- L'insertion sur la voie de circulation se fait, dans la mesure du possible, après une accélération sur une voie non circulée (B.A.U., voie barrée...).
- Après vous être insérés 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.

Le C.O.S. doit veiller à ne pas conserver sur la zone d'intervention des véhicules ou des acteurs dont la mission est terminée. Il est indispensable de tenir compte de l'évolution de la situation.

Les zones de danger

On peut distinguer trois zones lors d'une intervention sur la voie publique, chacune présentant un niveau de risque différent pour les intervenants.

Exemple sur un évènement en voie lente sur route monodirectionnelle à 2x2 voies.



Ce principe est à adapter aux autres situations par augmentation, réduction ou symétrie.

VERT = Zone de risque acceptable

On réalise le brancardage et on met en sécurité les 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 (premiers secours, désincarcération, information des usagers...). Zone interdite aux non intervenants

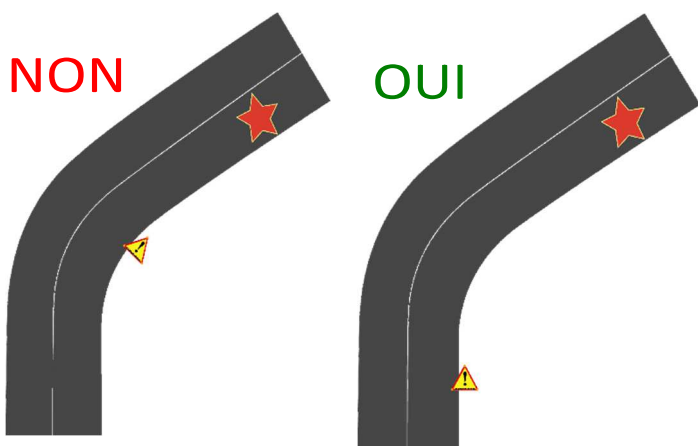
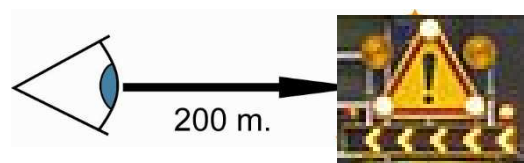
ROUGE = Zone de danger absolu

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

Dans la mesure du possible, la mise en place et le retrait des cônes se fait sous la protection d'un véhicule.

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'événement vers le sinistre.

Les signaux rencontrés par les usagers doivent être visibles à au moins 200 mètres sur autoroutes et voies rapides ; sur routes bidirectionnelles, la signalisation ne doit pas être installée dans ou en sortie de virage, bosses...



ATTENTION : Le panneau danger et PMV doit jamais être posé sur la chaussée (sauf B.A.U.).

Le tracé comprend des « zones sans bande d'arrêt d'urgence » (A47, A72, RN88) ainsi que des « zones d'ombre » (A89, A72) à prendre en compte, qui imposent un positionnement plus en amont de l'incident afin que les signaux soient visibles pour les usagers en approche.

Ces zones particulières sont reprises dans l'annexe 1.

Départ type des moyens du SDIS de la Loire

- UPC 1 : Véhicule du COS
- VSAV : Assure la prise en charge sanitaire d'une victime
- EPTSR : Assure la protection immédiate de l'accident
Assure la protection incendie
Assure les opérations de désincarcération
- VBSI ou VTPMSI : Assure la pré-signalisation de l'accident dans l'attente de la sécurisation du chantier.

Ces véhicules peuvent provenir soit du même centre, soit de centres différents.

Insertion sur réseau routier ou autoroutier par un portail



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.

Utilisez la B.A.U. comme une voie d'accélération.

ATTENTION : la B.A.U. peut être encombrée (personnel, panneaux, véhicule de service ou en panne, piétons,...)

Après le portail, marquez l'arrêt pour vérifier la possibilité de s'engager.

La signalisation lumineuse doit être activée.

Le dernier véhicule à s'engager doit impérativement fermer et verrouiller le portail.

3

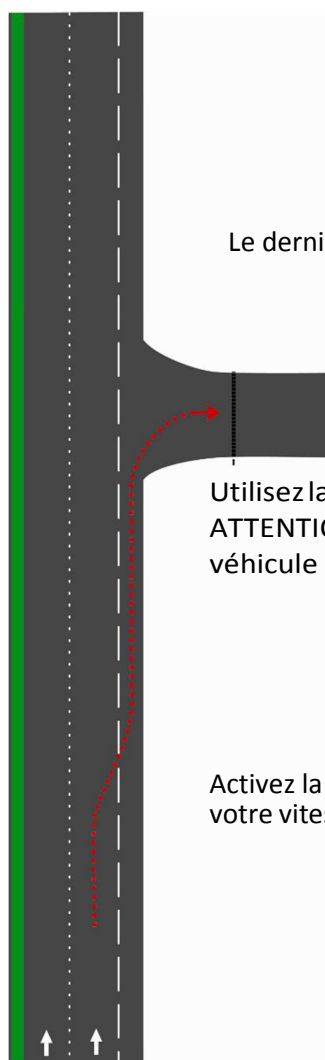
2

1



Exception : La doctrine opérationnelle du SDIS 42 concernant l'engagement de ses moyens sur le réseau routier ou autoroutier interdit l'utilisation des portails sauf celui situé avenue de verdun commune de Saint-Etienne côté A72 sens Clermont – St-Etienne et celui de « grezolle » A89 sens Balbigny - Clermont

Quitter le réseau routier ou autoroutier par un portail



Le dernier véhicule à quitter l'autoroute referme et verrouille le portail.

3

Utilisez la B.A.U. comme une voie de décélération.
ATTENTION : la B.A.U. peut être encombrée (personnel, panneaux, véhicule de service ou en panne, piétons,...)

2

Activez la signalisation lumineuse si ce n'est déjà fait. Adaptez votre vitesse pour vous insérer sur la B.A.U.

1

Exception : La doctrine opérationnelle du SDIS 42 concernant le désengagement de ses moyens sur le réseau routier ou autoroutier interdit l'utilisation des portails.

Légende des schémas.



Événement (accident, chute d'objets...)



Cône de Lübeck



Panneau AK14 + PMV



Véhicules du SDIS



Véhicules du SAMU / SMUR



Véhicules des forces de l'ordre (PN/GN)



Personnel des forces de l'ordre



Véhicules des exploitants



Panneau B21a1 ou B22a2



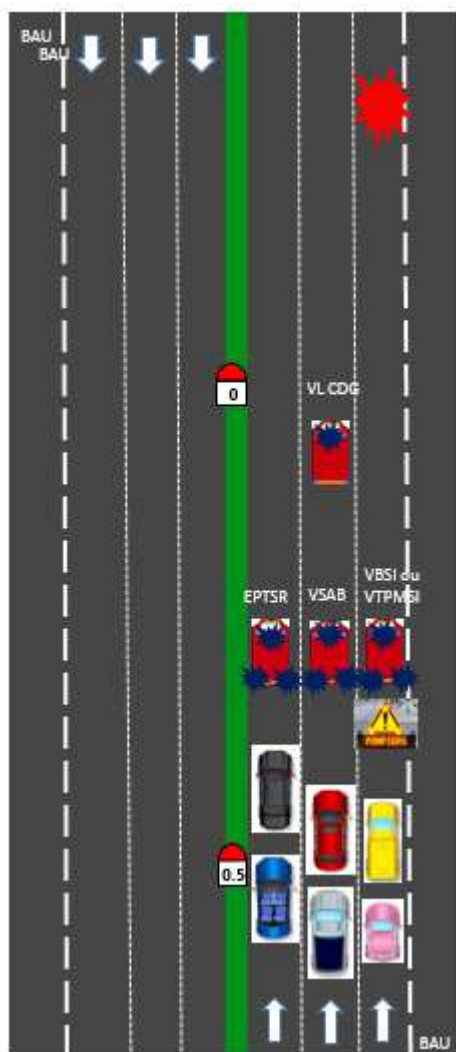
Borne kilométrique

Remarque : Pour des questions de visibilité, les schémas ne sont pas dessinés à l'échelle.

Notion de bouchon mobile

Au cours de leurs déplacements pour se rendre sur les lieux d'intervention, les primo intervenants (forces de l'ordre, exploitants,...) peuvent former, au moyen de leurs véhicules et grâce aux feux spécifiques de ces derniers, un bouchon mobile afin de réduire très sensiblement la vitesse des autres usagers.

En ce qui concerne les sapeurs-pompiers et en tenant compte du départ type du SDIS, le bouchon mobile peut être constitué de la manière suivante :



ZONE DE RALENTISSEMENT

(1 km sur lieu supposé de l'accident)

Le véhicule du COS roule en éclaireur et détermine la vitesse d'approche.

Le VBSI ou VTPMSI roule le plus à droite des voies et signale l'accident par sa signalisation propre (panneau danger AK14 + PMV). Il stationne sur la BAU à environ 250 mètres du sinistre conformément au cas n°2 cité ci-après.

La VSAV roule sur la voie centrale.

L'EPTSR roule sur la voie la plus à gauche.

Schéma de positionnement

Philosophie et règles de base

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.

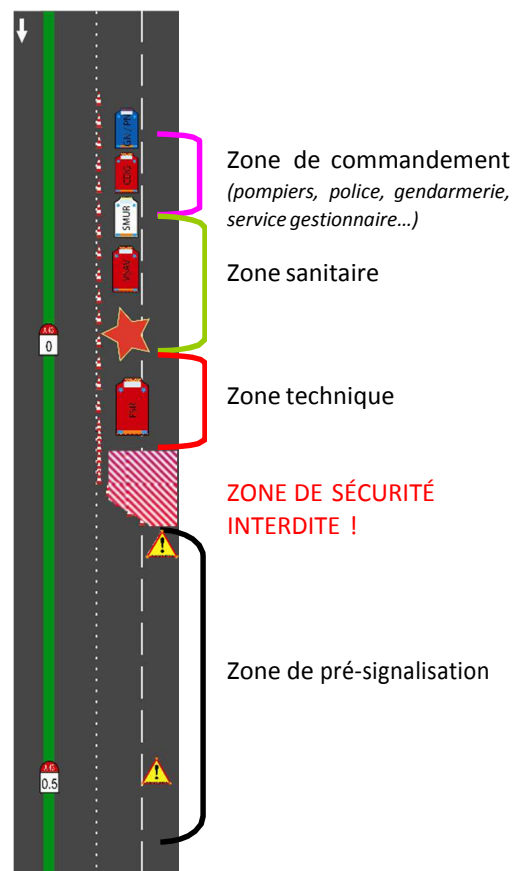
Néanmoins, la règle de base à respecter dans la mesure du possible est la suivante :

- Dans le sens de la circulation, avant l'événement, mise en place :
 - d'une zone de pré-signalisation,
 - d'une zone de sécurité INTERDITE À TOUS,
 - d'une zone technique.
- Dans le sens de la circulation, après l'événement, mise en place :
 - d'une zone sanitaire,
 - d'une zone de commandement.

et sur les routes bidirectionnelles :

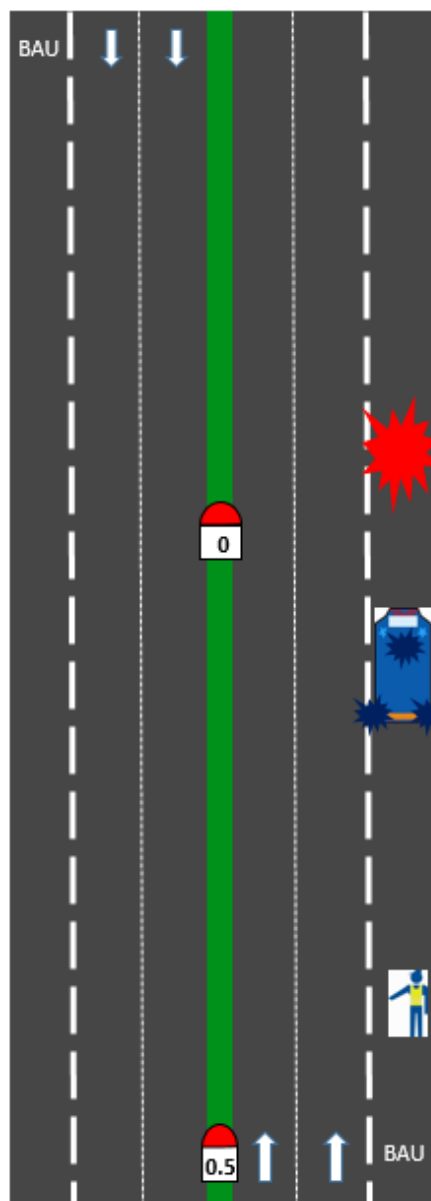
- d'une zone de sécurité INTERDITE À TOUS,
- d'une zone de pré-signalisation dans le sens opposé.

A leur arrivée, les véhicules de signalisation du SDIS ou des exploitants se positionnent dans la zone de pré-signalisation sur la B.A.U ou suffisamment en amont si l'accident a eu lieu dans une zone sans BAU).



CAS N°1 : Vous arrivez les premiers avec un seul véhicule sur l'accident.

1-1 Accident sur bande d'arrêt d'urgence (BAU)



100 m mini (2 traits)

1^{er} véhicule des forces de l'ordre ou de l'exploitant avec gyrophares, feux de détresse et signalisation lumineuse en action.

Véhicule vide et sortie côté droit.

200 m mini (4 traits)

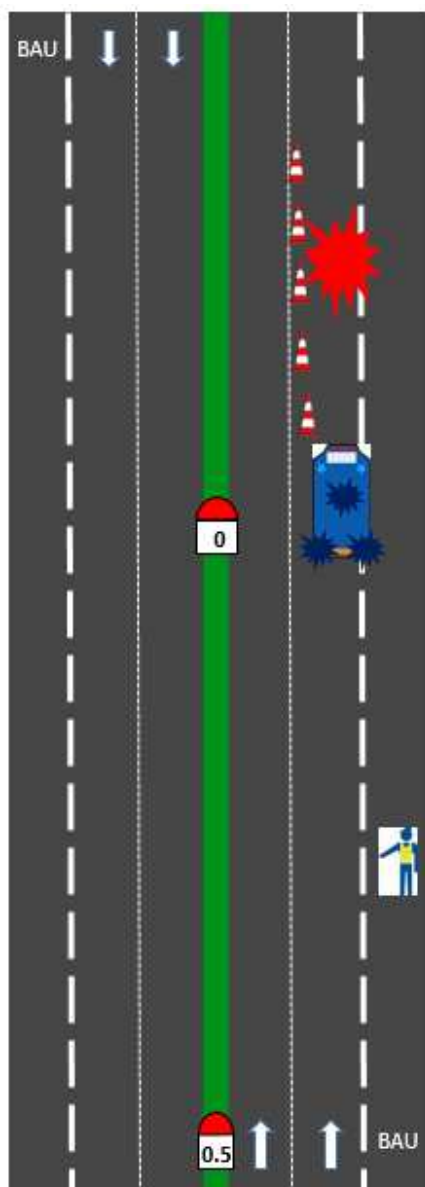
Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

Personne détachée à la protection, le cas échéant, selon effectif et situation opérationnelle:

- Prévenir le sur-accident,
- Protéger – Alerter – Secourir.

CAS N°1 : Vous arrivez les premiers avec un seul véhicule sur l'accident.

1-2 Accident sur voie de droite



100 m mini (2 traits)

1^{er} véhicule des forces de l'ordre ou de l'exploitant avec gyrophares, feux de détresse et signalisation lumineuse en action. (les cônes ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le véhicule).

Véhicule vide et sortie côté droit.

200 m mini (4 traits)

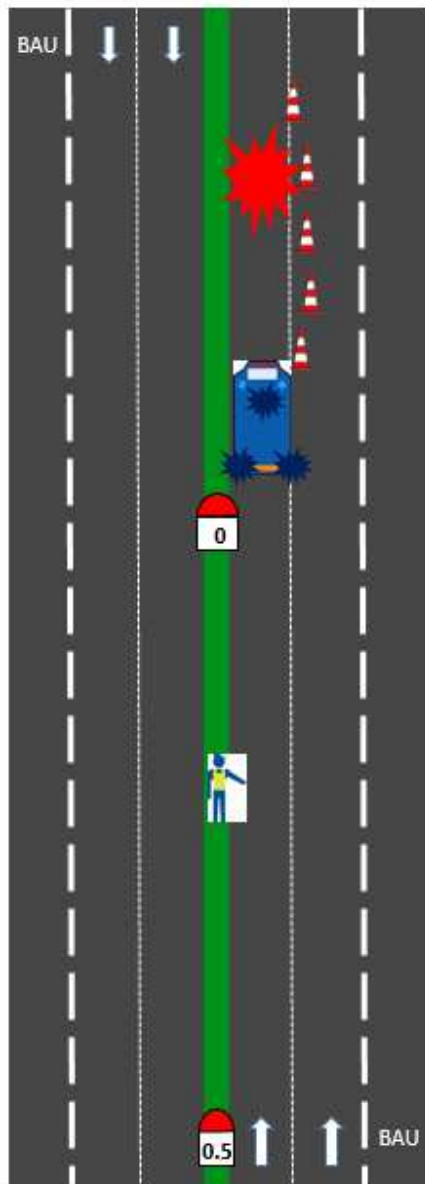
Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

Personne détachée à la protection, le cas échéant, selon effectif et situation opérationnelle:

- Prévenir le sur-accident,
- Protéger – Alerter – Secourir.

CAS N°1 : Vous arrivez les premiers avec un seul véhicule sur l'accident.

1-3 Accident sur voie de gauche.



100 m mini (2 traits)

1^{er} véhicule des forces de l'ordre ou de l'exploitant avec gyrophares, feux de détresse et signalisation lumineuse en action. (les cônes ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le véhicule).

Véhicule vide et sortie côté gauche.

200 m mini (4 traits)

Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

Personne détachée à la protection, le cas échéant, selon effectif et situation opérationnelle:

- Prévenir le sur-accident,
- Protéger – Alerter – Secourir.

CAS N°1 : Vous arrivez les premiers avec un seul véhicule sur l'accident.

1-4 Accident sur voie médiane sur 2X3 voies.



100 m mini (2 traits)

1^{er} véhicule des forces de l'ordre ou de l'exploitant avec gyrophares, feux de détresse et signalisation lumineuse en action. (les cônes ne seront mis en place que s'ils sont disponibles dans le véhicule).

Véhicule vide et sortie côté gauche.

200 m mini (4 traits)

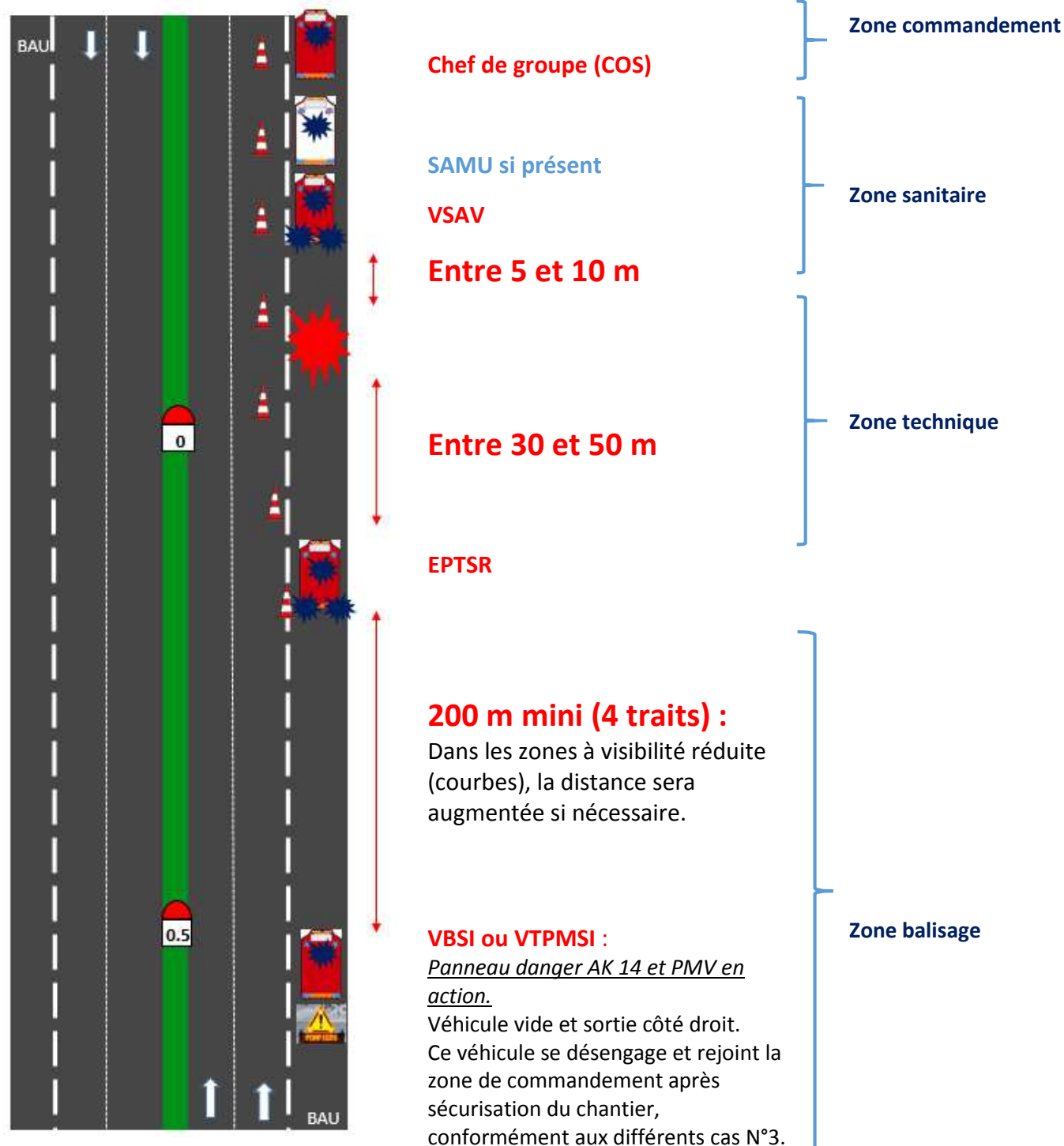
Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

Personne détachée à la protection, le cas échéant, selon effectif et situation opérationnelle:

- Prévenir le sur-accident,
- Protéger – Alerter – Secourir.

CAS N°2 : Vous arrivez les premiers sur l'accident avec plusieurs véhicules (cas du SDIS).

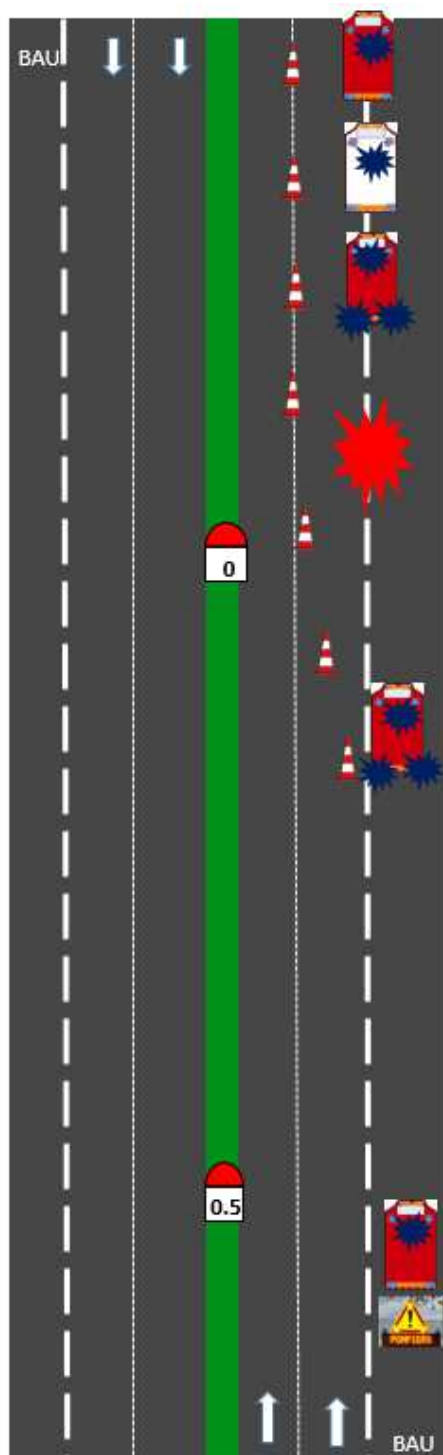
1-1 Accident sur bande d'arrêt d'urgence (BAU).



Dans la mesure où les moyens du SDIS peuvent arriver de manière échelonnée et si un véhicule arrive seul, il devra se conformer aux différents cas cités en 1, hormis la personne détachée à la protection.

CAS N°2 : Vous arrivez les premiers sur l'accident avec plusieurs véhicules (cas du SDIS).

1-2 Accident sur voie de droite.



Chef de groupe (COS)

Zone commandement

SAMU si présent

Zone sanitaire

VSAV

Entre 5 et 10 m

Entre 30 et 50 m

Zone technique

EPTSR

200 m mini (4 traits) :

Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

Zone balisage

VBSI ou VTPMSI :

Panneau danger AK 14 et PMV en action.

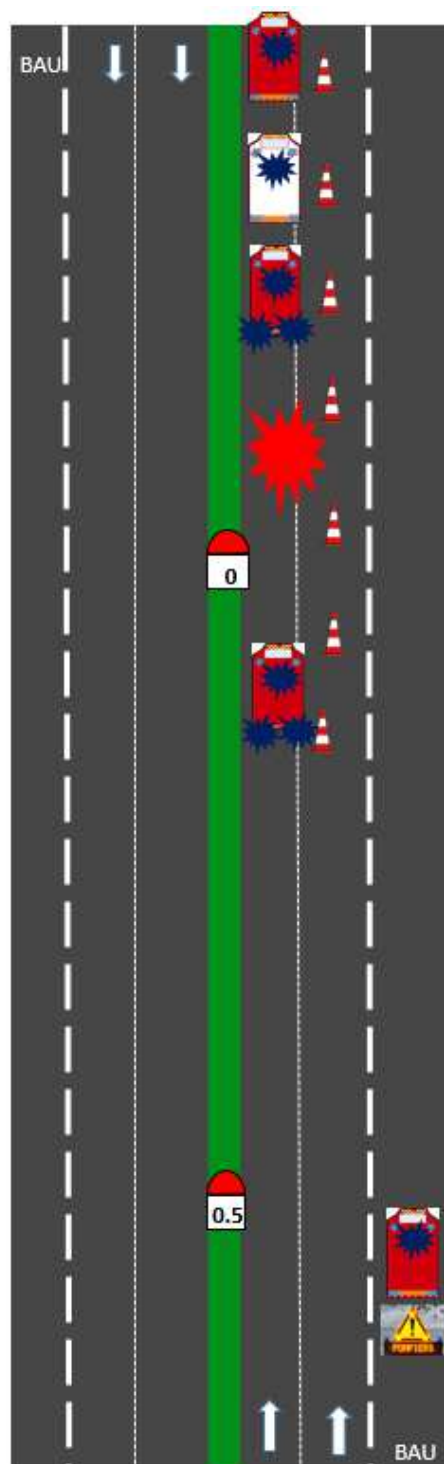
Véhicule vide et sortie côté droit.

Ce véhicule se désengage et rejoint la zone de commandement après sécurisation du chantier, conformément aux différents cas N°3.

Dans la mesure où les moyens du SDIS peuvent arriver de manière échelonnée et si un véhicule arrive seul, il devra se conformer aux différents cas cités en 1, hormis la personne détachée à la protection.

CAS N°2 : Vous arrivez les premiers sur l'accident avec plusieurs véhicules (cas du SDIS).

1-3 Accident sur voie de gauche.



Chef de groupe (COS)

Zone commandement

SAMU si présent

Zone sanitaire

VSAV

Entre 5 et 10 m

Entre 30 et 50 m

Zone technique

EPTSR

200 m mini (4 traits) :

Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

Zone balisage

VBSI ou VTPMSI :

Panneau danger AK 14 et PMV en action.

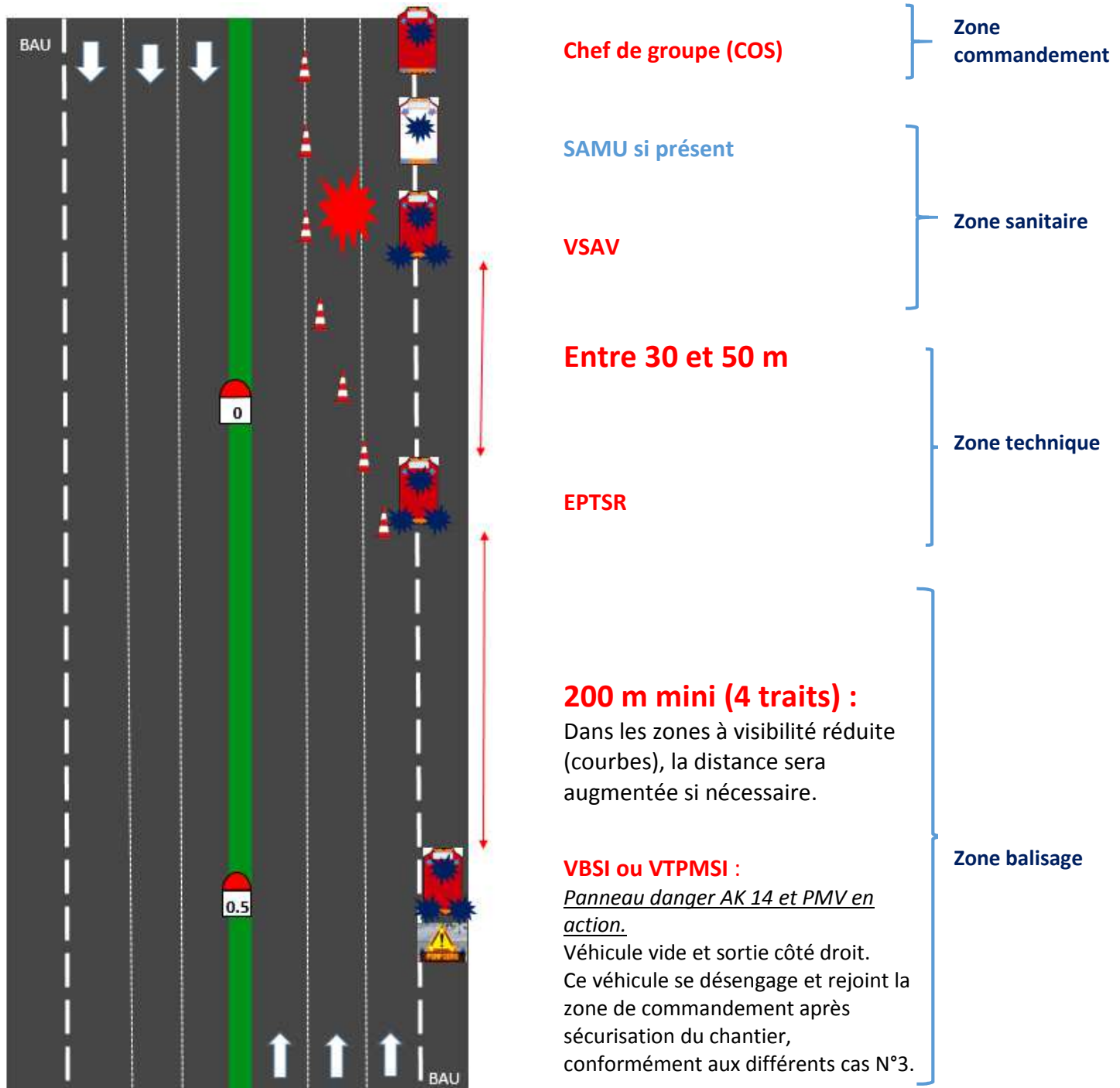
Véhicule vide et sortie côté droit.

Ce véhicule se désengage et rejoint la zone de commandement après sécurisation du chantier, conformément aux différents cas N°3.

Dans la mesure où les moyens du SDIS peuvent arriver de manière échelonnée et si un véhicule arrive seul, il devra se conformer aux différents cas cités en 1, hormis la personne détachée à la protection.

CAS N°2 : Vous arrivez les premiers sur l'accident avec plusieurs véhicules (cas du SDIS).

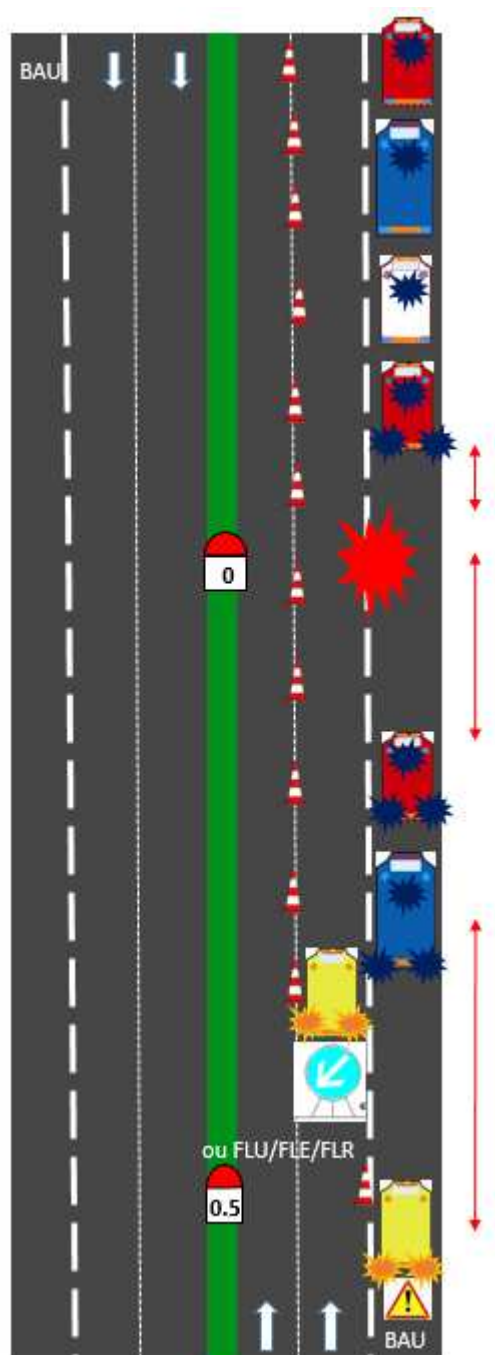
1-4 Accident sur voie médiane sur 2X3 voies.



Dans la mesure où les moyens du SDIS peuvent arriver de manière échelonnée et si un véhicule arrive seul, il devra se conformer aux différents cas cités en 1, *hormis la personne détachée à la protection.*

CAS N°3 : Vous arrivez sur un accident déjà balisé (configuration interservices).

1-1 Accident sur bande d'arrêt d'urgence (BAU) ou voie de droite.



Zone commandement

COS
Police / Gendarmerie
Exploitant

Zone sanitaire

VSAV + renforts
SAMU / SMUR

Entre 5 et 10 m

Entre 30 et 50 m

Zone technique

EPTSR + renforts
Police / Gendarmerie

Zone balisage

300 m mini (6 traits) :

Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

Exploitants

Sécurisation du chantier :

- Prévention accident,
- Protection bouchon.

CAS N°3 : Vous arrivez sur un accident déjà balisé (configuration interservices).

1-4 Accident sur voie de droite ou médiane sur 2X3 voies.



Zone commandement

COS
Police / Gendarmerie
Exploitant

Zone sanitaire

VSAV + renforts
SAMU / SMUR

Entre 5 et 10 m

Entre 30 et 50 m

Zone technique

EPTSR + renforts
Police / Gendarmerie
Exploitants

Zone balisage

300 m mini (6 traits) :

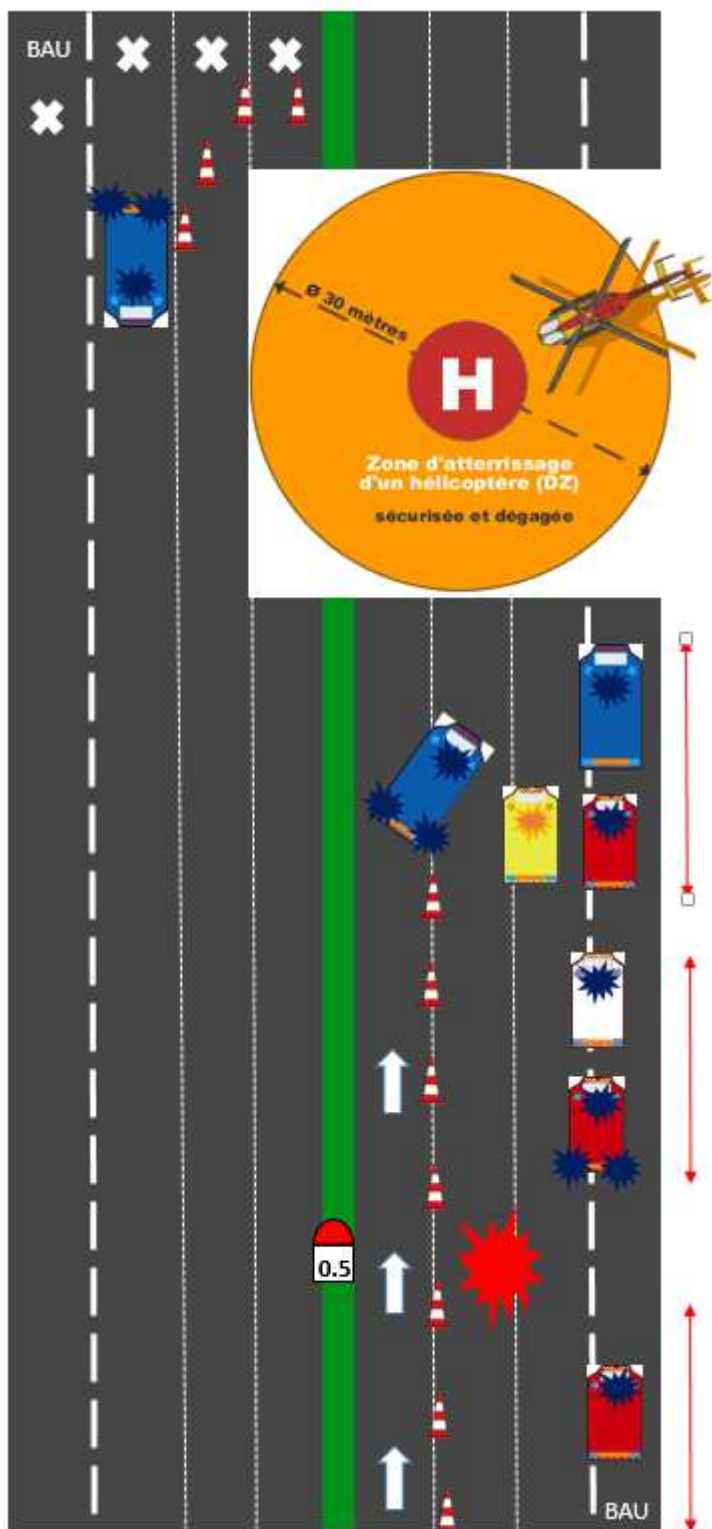
Dans les zones à visibilité réduite (courbes), la distance sera augmentée si nécessaire.

Exploitants

Sécurisation du chantier :

- Prévention accident,
- Protection bouchon.

CAS N°4 : Evacuation sanitaire – Pose d'hélicoptère.



Les forces de l'ordre s'assurent que l'aire de posé est sécurisé.

Distance minimale de sécurité : 30 m

Zone commandement

COS
Police / Gendarmerie
Exploitant

Zone sanitaire

VSAV + renforts
SAMU / SMUR

Zone technique

EPTSR + renforts
Police / Gendarmerie

ANNEXE 1 - Zones de présence de bande d'arrêt d'urgence

(Source DIRCE)

AUTOROUTE A72										
sens St-Etienne vers Clermont-Ferrand						sens Clermont-Ferrand vers St-Etienne				
PR	DANGER		VL	VR	TPC	VR	VL		DANGER	PR
0,001			St Etienne			Terrenoire				0,001
	absence de BAU									0,100
0,350										0,350
									bretelle d'accès "le puy"	0,580
										0,700
0,780										0,780
0,940	bretelle sortie RN488						jonction A72/RN488			
1,160									1,300	
	jonction A72/RN488						BAU		1,450	
							bretelle sortie 16		1,600	
2,880									2,840	
3,000	bretelle sortie 15							bretelle d'accès 15		3,000
3,185	bretelle d'accès 15								BAU	
3,250	BAU									3,340
	bretelle sortie 14								bretelle d'accès 14	3,460
3,670	bretelle d'accès 14								BAU	3,680
				bretelle sortie 14		3,770				
4,430	BAU								4,430	
	bretelle sortie 13						bretelle d'accès 13			
4,770	bretelle d'accès 13						bretelle sortie 13		4,700	
5,000										
5,170	BAU									
5,370								5,380		
								5,480		
5,650	BAU									
5,800	bretelle sortie 12									
6,100						bretelle d'accès 12		5,730		
6,150	bretelle d'accès 12							6,200		
						bretelle sortie 12				
	trémie de la Terrasse					trémie la Terrasse				
6,500								6,550		
	BAU					BAU				
7,230								7,210		
7,600	bretelle d'accès 11					bretelle sortie 11		7,500		
8,100	BAU					BAU		8,000		
8,480	bretelle sortie 10					BAU sur bretelle accès		8,400		
	BAU									
9,550						BAU		9,490		
						bretelle de sortie 10		9,700		
10,000	bretelle d'accès 10									
	BAU					BAU		13,100		
14,360										
								14,900		
15,400	bretelle sortie 9a, 9b					BAU		15,380		
						bretelle d'accès 9		15,760		
15,920	BAU					BAU		15,900		
16,250	bretelle d'accès 9									
						Andrézieux	sur bretelle accès 8	16,550		
17,000	BAU					secteur ASF de FEURS				
17,380	bretelle sortie 8a, 8b	Andrézieux								
secteur ASF de FEURS										
VL: Voie Lente			pas de bande d'arrêt d'urgence (BAU)							
VR: Voie Rapide			BAU de faible largeur ou, et en courbe							
TPC: Terre Plein Central			BAU existante variant de 2,00m à 3,00m							
7,230			PR début de la bretelle d'accès							
7,600	bretelle d'accès 11		PR fin de la bretelle d'accès et début de la BAU							
8,100	BAU		PR fin de la BAU et début de la bretelle de sortie							
8,480	bretelle sortie 10		PR fin de la bretelle de sortie et début de la BAU							
	BAU									

AUTOROUTE A47									
sens Givors vers St-Chamond					sens St-Chamond vers Givors				
PR	DANGER	VL	VR	TPC	VR	VL	DANGER	PR	
1,500								1,500	
1,850	viaduc du Rhône							1,830	
1,980	bretelle sortie 9.1							1,920	
2,050	BAU								
2,200	bretelle d'accès 9.1								
2,400	bretelle sortie 9.2							2,440	
2,490	bretelle d'accès 9.2								
								2,820	
								2,930	
3,100								3,080	
3,240									
3,100									
3,200	BAU							3,150	
3,400	Bretelle de sortie 9.3							3,450	
								3,650	
3,800									
3,850	REFUGE								
4,050								4,100	
4,260									
5,000								5,000	
5,570								5,600	
5,830	bretelle de sortie 10							5,840	
6,200	BAU							6,170	
								6,350	
6,450	bretelle d'accès 10								
7,000	BAU								
7,200	bretelle sortie BP								
7,560	BAU								
7,720	bretelle d'accès BP								
10,900	BAU							10,950	
11,100								11,000	
11,850	BAU								
12,000									
12,350	BAU								
12,500	bretelle sortie 11							12,480	
								12,750	
								13,900	
14,000	BAU							14,000	
								14,120	
14,050								bretelle sortie 11	
14,350	bretelle d'accès 11							bretelle d'accès 11	
14,950									
15,160								15,000	
15,300								15,200	
								15,280	
15,550								15,400	
15,850									
16,170									
16,250									

VL: Voie Lente									
VR: Voie Rapide									
TPC: Terre Plein Central									
7,230									
7,600	bretelle d'accès 11								
8,100	BAU								
8,480	bretelle sortie 10								
	BAU								

AUTOROUTE A47									
sens Givors vers St-Chamond					sens St-Chamond vers Givors				
PR	DANGER	VL	VR	TPC	VR	VL	DANGER	PR	
16,500								16,500	
	Tunnel RIVE DE GIER								Tunnel RIVE DE GIER
17,000	Viaduc RIVE DE GIER							17,000	Viaduc RIVE DE GIER
								17,100	
17,450									17,600
								17,720	
18,000	BAU								18,490
18,430									18,590
18,610	bretelle sortie 12								18,790
18,680	BAU								
18,750									
18,850	BAU								
19,000	bretelle d'accès 12								19,000
									19,300
									19,400
									19,600
19,900									19,900
20,400									
20,950	BAU								
21,220									21,150
	BAU								21,410
21,480									21,550
21,630	bretelle sortie 13								
21,700	BAU								
21,870									21,880
22,210	bretelle d'accès 13								22,050
22,300									
22,370	refuge								
22,820	BAU								
23,000	bret. sortie 14 RD288								22,840
									23,240
23,370	BAU								
									24,270
									24,410
									24,800
24,900									
25,110	bretelle sortie 15								25,170
25,630	BAU								25,600
26,010	bretelle d'accès 15								25,770
									28,070
	BAU								28,600
28,970									28,900
									29,100
29,180									29,180
29,380	viaduc Langonand								29,380
29,460									29,500
29,620	bretelle sortie 16								29,680
	BAU								29,750
29,820									
30,050	bretelle d'accès 16	St Chamond		La Varizelle					30,050
ATTENTION: PR30,050 de l'A47 ne correspond pas au 30,050 de la RN88. Raccordement du contournement de St-Chamond									
VL: Voie Lente			pas de bande d'arrêt d'urgence (BAU)						
VR: Voie Rapide			BAU de faible largeur ou, et en courbe						
TPC: Terre Plein Central			BAU existante variant de 2,00m à 3,00m						
7,230			PR début de la bretelle d'accès						
7,600	bretelle d'accès 11		PR fin de la bretelle d'accès et début de la BAU						
8,100	BAU		PR fin de la BAU et début de la bretelle de sortie						
8,480	bretelle sortie 10		PR fin de la bretelle de sortie et début de la BAU						
	BAU								

ROUTE NATIONALE 88									
sens St-Chamond vers Firminy					sens Firminy vers St-Chamond				
PR	DANGER	VL	VR	TPC	VR	VL	DANGER		PR
29,700									29,700
30,000		St Chamond			la Varizelle				
									30,120
									30,800
								bretelle sortie 17	30,970
30,1080									30,1100
30,1380	bretelle d'accès 17						REFUGE		30,1260
31,070									31,000
31,550	BAU						REFUGE		31,160
31,690	REFUGE								
	BAU								31,1000
32,260							bretelle station BP		32,320
32,340	REFUGE								32,450
	BAU						bretelle station BP		32,630
32,960									32,930
32,1050	REFUGE						REFUGE		33,090
32,1220	BAU								
32,1270	bretelle sortie 18							BAU	
									33,720
							bretelle d'accès 18		33,960
34,160									
	section à 4 voies							BAU	34,420
34,830									34,920
35,230	viaduc Terrenoire						viaduc Terrenoire		35,200
35,430	BAU								35,300
								BAU	35,510
35,600	jonction A72/RN88						jonction RN88/A72		35,630
35,800	BAU							BAU	35,800
36,070	bretelle d'accès 19						bretelle sortie 19		35,950
36,460	BAU							BAU	
36,650	bretelle sortie 20								
									36,800
							bretelle d'accès 20		36,900
37,010								BAU	37,010
37,150	bretelle d'accès 20						bretelle de sortie 20		37,200
								BAU	
38,040									38,020
38,140	bretelle sortie 21						bretelle d'accès 21		38,110
38,440	viaduc rond-point						viaduc rond-point		38,410
38,520	bretelle d'accès 21						bretelle sortie 21		38,500
38,020	TUNNEL rond point						TUNNEL rond point		38,940

VL: Voie Lente		pas de bande d'arrêt d'urgence (BAU)
VR: Voie Rapide		BAU de faible largeur ou, et en courbe
TPC: Terre Plein Central		BAU existante variant de 2,00m à 3,00m
7,230		PR début de la bretelle d'accès
7,600	bretelle d'accès 11	PR fin de la bretelle d'accès et début de la BAU
8,100	BAU	PR fin de la BAU et début de la bretelle de sortie
8,480	bretelle sortie 10	PR fin de la bretelle de sortie et début de la BAU
	BAU	

ROUTE NATIONALE 88									
sens St-Chamond vers Firminy					sens Firminy vers St-Chamond				
PR	DANGER	VL	VR	TPC	VR	VL	DANGER	PR	
39,070	bretelle sortie 23							39,000	bretelle d'accès 23
								39,200	bretelle sortie 23
								39,260	bretelle d'accès 23
39,410								39,380	
	bretelle d'accès 23								bretelle sortie 23
	bretelle sortie 24							39,500	
39,840	bretelle d'accès 24							39,700	bretelle d'accès 24
39,900								39,900	
40,180									bretelle sortie 24
								40,260	bretelle d'accès 25.1
40,400									
40,620	bretelle sortie 25.1							40,680	
40,820								40,810	
40,970	bretelle sortie 25.2							41,050	bretelle d'accès 25
41,050	BAU							41,100	bretelle sortie 25
41,150	bretelle d'accès 25.2							41,290	
41,470								41,430	bretelle sortie 26
41,600	bretelle sortie RD201							41,640	
41,900	BAU							41,940	bretelle d'accès RD201
42,040	bretelle d'accès RD201							42,100	bretelle sortie RD201
42,180	BAU							42,200	
42,650	viaduc la Ricamarie							42,600	viaduc la Ricamarie
42,820	BAU							42,900	
									BAU
								44,010	
								44,100	bretelle sortie 28
44,700								44,600	
44,900	bretelle d'accès 28								BAU
45,160	BAU							45,110	
45,310	bretelle sortie 29							45,360	bretelle d'accès 29
45,500	BAU								BAU
45,600								45,800	
46,090								46,100	
46,250	bretelle sortie 30							46,200	bretelle d'accès 30
								46,430	
46,850	BAU							46,730	bretelle station Leclerc
47,010	bretelle station Leclerc							46,900	BAU
47,150	BAU							47,130	bretelle station Leclerc
47,400	bretelle station Leclerc								
47,600	BAU							47,660	
47,760	bretelle sortie 31							47,860	bretelle d'accès 31
48,170	BAU							48,260	
48,430	bretelle d'accès 31							48,430	bretelle sortie 31
48,800								48,800	
49,500	trémie 1 Firminy							49,450	trémie 1 Firminy
49,620	bretelle sortie 32							49,580	bretelle d'accès 33
49,780								49,740	
49,970	trémie 2 firminy							49,920	trémie 2 firminy
								50,010	
50,130								50,090	bretelle sortie 33
50,250	trémie 3 Firminy							50,250	trémie 3 Firminy
50,890								50,810	
51,060	bretelle sortie 34							51,110	bretelle d'accès 34
								51,440	
51,540								51,670	bretelle sortie 34
51,760	bretelle d'accès 34								
52,000								52,000	

VL: Voie Lente									
VR: Voie Rapide									
TPC: Terre Plein Central									
7,230									PR début de la bretelle d'accès
7,600	bretelle d'accès 11								PR fin de la bretelle d'accès et début de la BAU
8,100	BAU								PR fin de la BAU et début de la bretelle de sortie
8,480	bretelle sortie 10								PR fin de la bretelle de sortie et début de la BAU
	BAU								

ROUTE NATIONALE 7

Sur le secteur de Roanne, et du PR29+000 au PR 41+000, la BAU est d'une largeur inférieure à 2,50 mètres

ROUTE NATIONALE 82

Sur le secteur de Saint-Cyr de Favières du PR 00+000 au PR 11+200 (Neulise), la BAU est d'une largeur inférieure à 2,50 mètres