



Sécurisation des intervenants sur les voies ouvertes à la circulation (SIVOC Autoroute)

Formation initiale

Aux consignes appliquées lors des interventions sur route (Cf. SIVOC Route), il faut ajouter des aménagements et mesures spécifiques aux interventions sur autoroute.

I/ Consignes de sécurité aux sapeurs-pompiers sur autoroute

Toute intervention des sapeurs-pompiers sur l'autoroute implique le respect d'un certain nombre de consignes de sécurité. Il incombera au chef d'agrès de les rappeler et de les faire respecter.

Lors d'une intervention sur autoroute, les personnels devront être particulièrement vigilants face aux dangers que représentent :

- la densité du trafic,
- la vitesse des usagers,
- les véhicules rencontrés,
- la nature des ouvrages (tunnels, viaducs, 4 voies, etc).

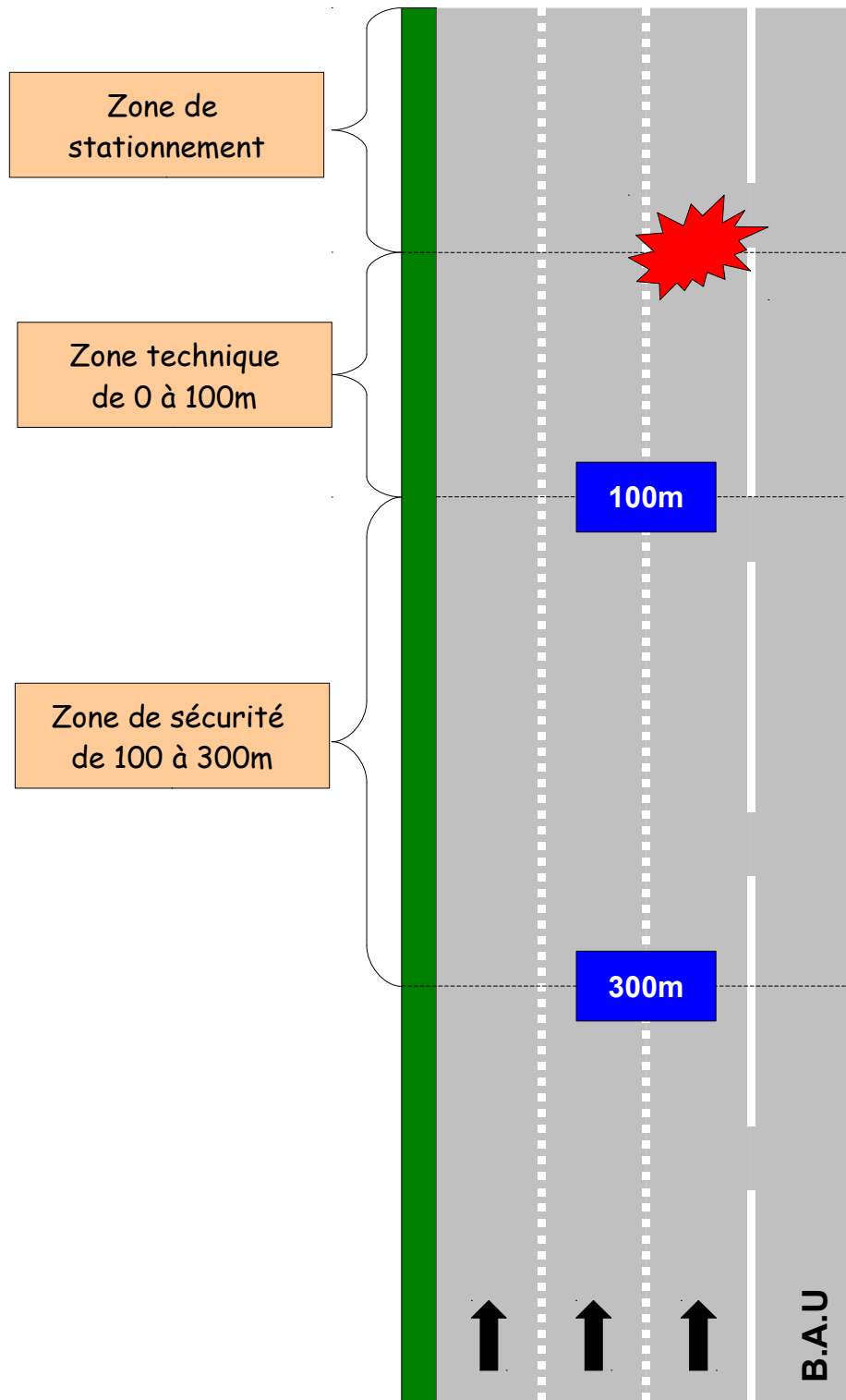
II/ Les différentes zones de travail

1/ Définition des zones de travail

Tout accident sur la voie publique nécessite un dispositif de sécurisation qui devra se décomposer, en règle générale, de la façon suivante :

- **une zone de stationnement** : située après l'accident, on y retrouvera pour les sapeurs-pompiers les véhicules de commandement et les véhicules sanitaires, le SMUR, le véhicule de dépannage...
- **une zone technique** : c'est la zone "d'intervention" proprement dite. Elle se situe au plus près de l'accident et par conséquent regroupe le plus grand nombre d'intervenants. C'est la zone dans laquelle stationnera le premier véhicule arrivé sur les lieux.
- **une zone de sécurité** : zone de protection située avant la zone de travail et vide de tout matériel et personnel. Elle est matérialisée par le balisage qui sera effectué dans le cadre d'une sécurisation renforcée.

2/ Schéma des zones



III/ Le moyen de sécurisation autoroute (MSECA)

Le matériel	Le personnel	Modalité opérationnelle
1 engin pompe-tonne (FPT- FPTSR - CCR) - 1 dévidoir de balisage - 20 cônes - 1 triangle avec flash - 1 ERP - Bâton d'aéroport	3 sapeurs-pompiers - gilets haute-visibilité - casques - tenue de feu	Conforme aux procédures « action de sécurisation des intervenants sur voies ouvertes à la circulation » Attention au dévidoir

Le conducteur et/ou le chef d'agrès s'assureront de l'armement de l'engin pompe-tonne avec le dévidoir de balisage.

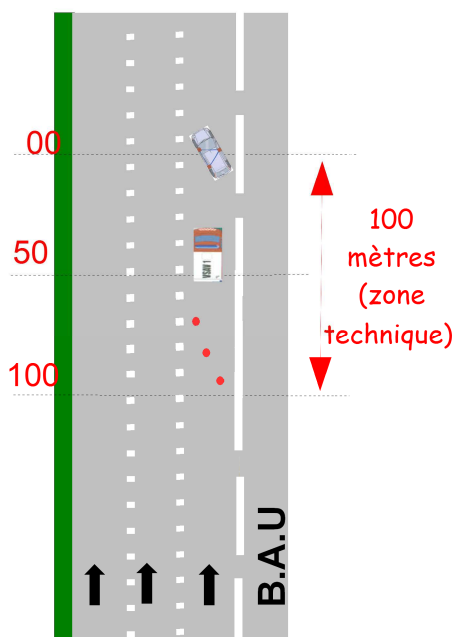


IV/ Configurations de sécurisation d'urgence

1/ Un engin arrive seul

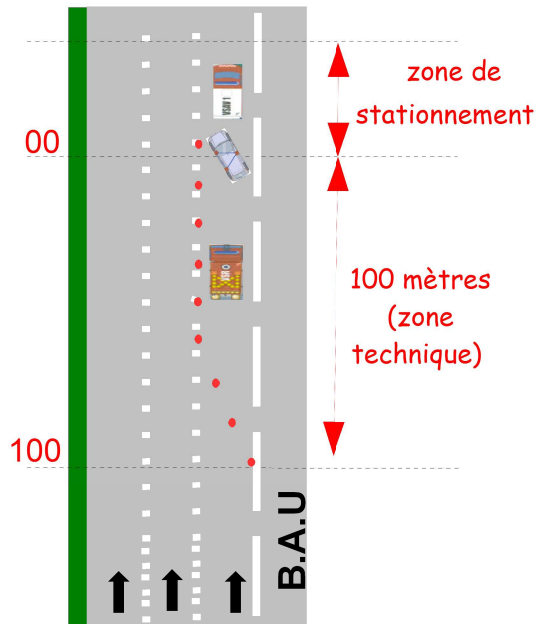
Afin de sécuriser la zone a priori, les points suivants sont à respecter :

- positionnement pertinent de l'engin : le premier engin se place dans l'axe et en amont de l'accident constituant ainsi une protection mécanique. L'engin une fois en station restera vide de personnel,
- actionnement des avertisseurs lumineux,
- positionnement des cônes de balisage, mise en place d'un triangle de pré-signalisation.



Chef d'agrès (CA)	Conducteur	Équipier
Fait stationner l'engin à 50 m environ en avant de l'incident sur la voie engagée		
Part en reconnaissance	Met en place des cônes en amont de l'engin	Accompagne le CA
	Se met à disposition du CA si besoin	

2/ Deux engins arrivent simultanément



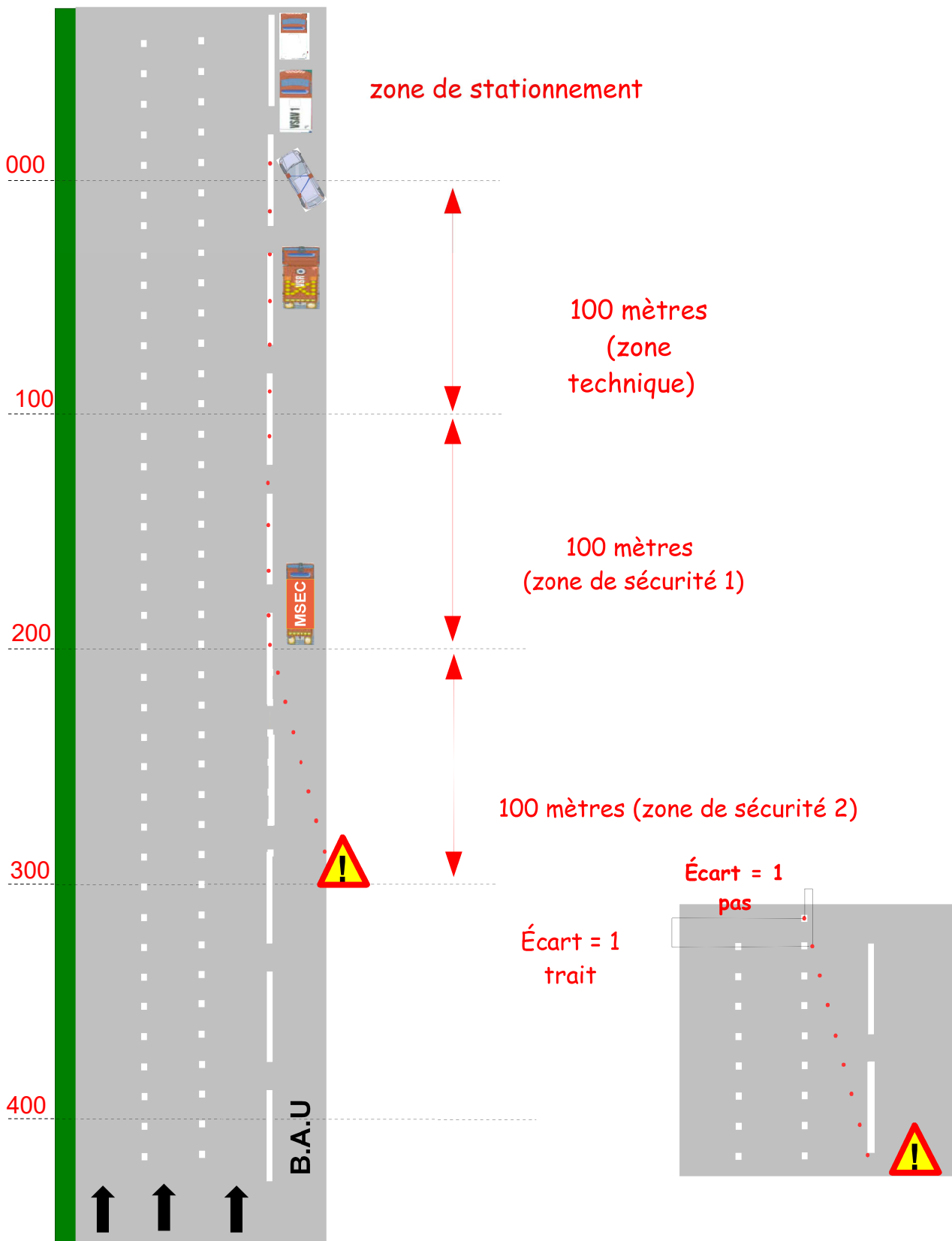
	Chef d'agrès (CA)	Conducteur	Équipier
VSAV	Fait stationner l'engin immédiatement après l'accident sur la voie engagée		
	Part en reconnaissance	Met en place des cônes entre l'engin et l'accident	Accompagne le CA
		Assure la signalisation de l'accident ou se met à disposition du CA si besoin	
VSR	Fait stationner l'engin à 50 m environ avant l'accident et part en reconnaissance*		
		Met en œuvre des moyens d'éclairage	
		Met en place d'un biseau sommaire à l'arrière du VSR puis prolongement jusqu'à l'accident	Met en œuvre les outils de désincarcération suivant les instructions du CA

* En cas de désincarcération, le CA fait avancer le VSR à une distance compatible avec la longueur des flexibles des outils.

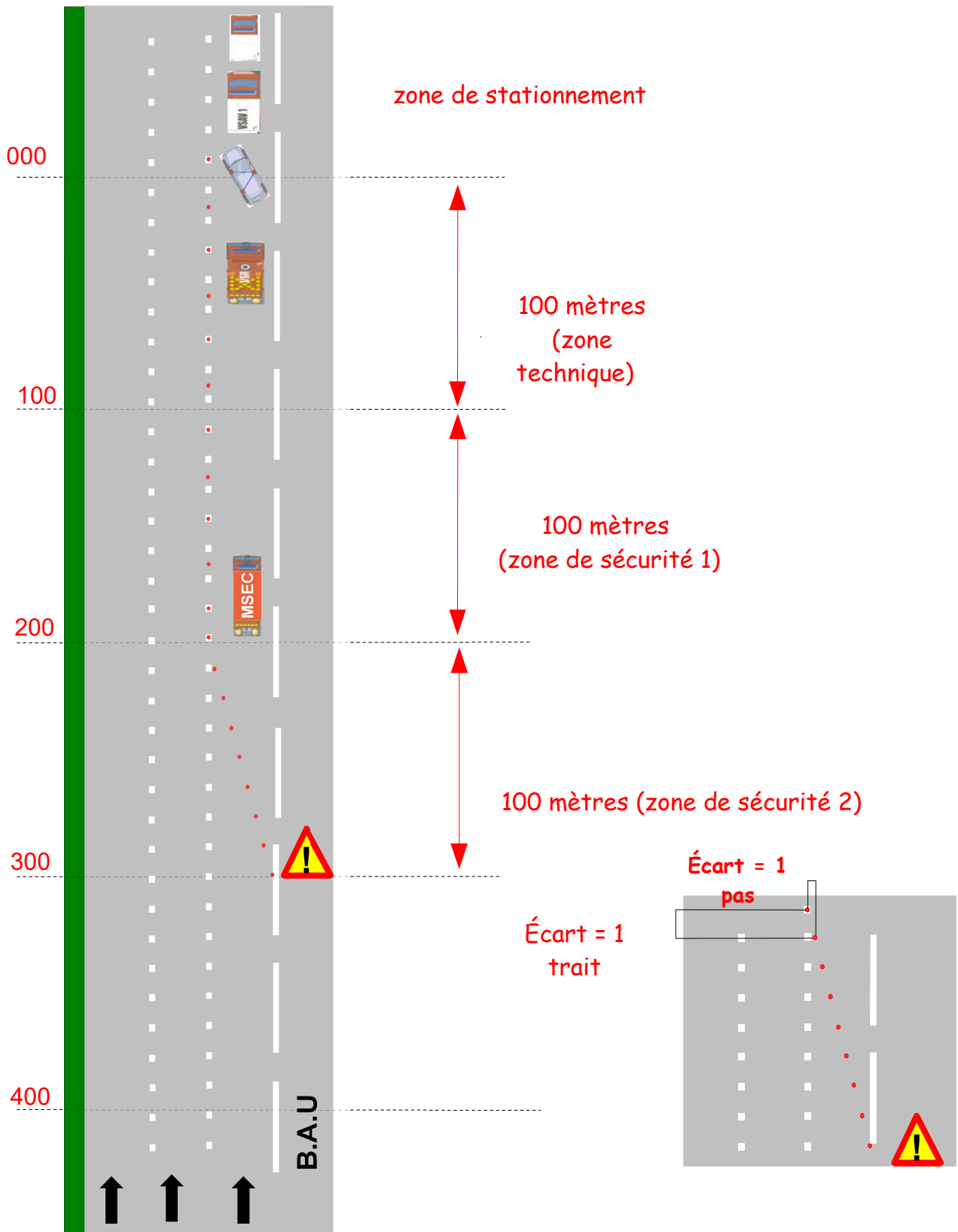
3/ Le MSECA dans un dispositif

Chef d'agrès (CA)	Conducteur	Équipier
Fait stationner l'engin à 300 m environ avant l'accident sur la voie engagée		
Pose le dévidoir	Reste au volant	Pose le dévidoir
Met en place le triangle		Met en place le triangle
Pose les cônes en formant un biseau sur 100m devant l'engin	Garde sa position initiale en protection du binôme pendant la formation du biseau	Aide le CA à la pose des cônes
	Stationne l'engin à la fin du biseau à environ 200m de l'accident	
Prolonge la neutralisation de la voie jusqu'à l'accident	Descend de l'engin et se met à disposition du CA	Aide le chef d'agrès à la mise en place des cônes
Se mettent en sécurité		

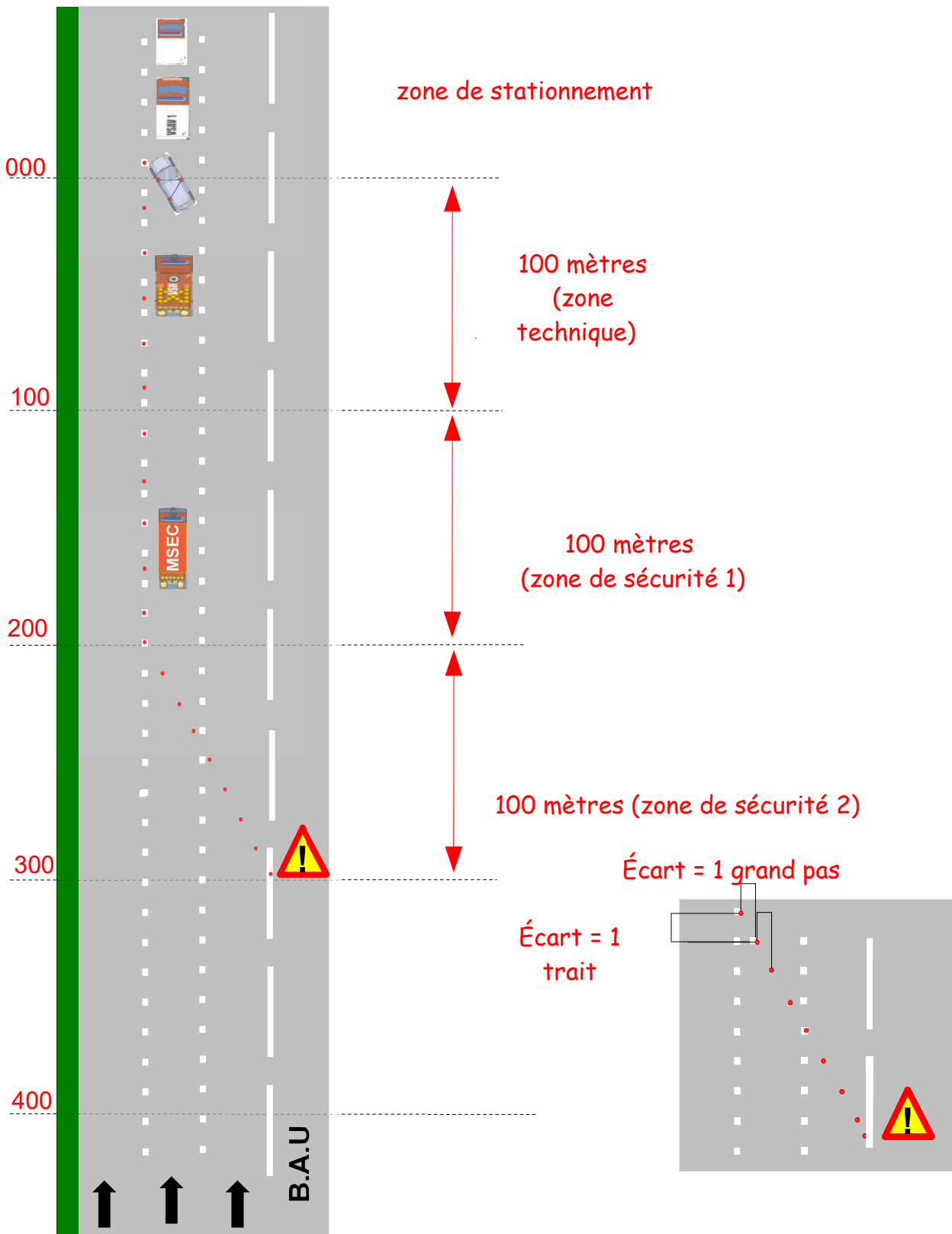
Accident sur la bande d'arrêt d'urgence (B.A.U) :



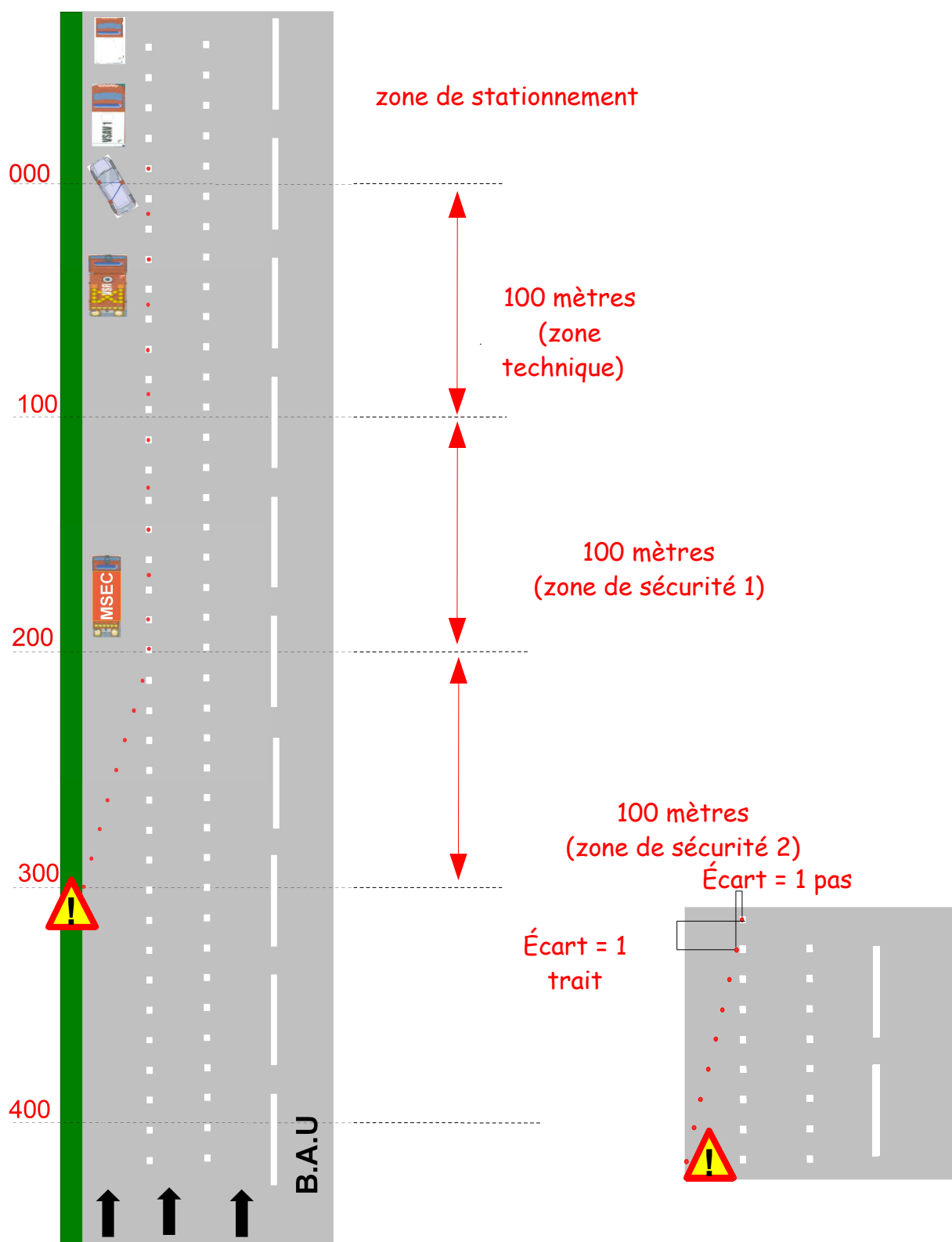
Accident sur la voie de droite :



Accident sur la voie centrale :



Accident sur la voie de gauche :



Auto-évaluation

L'apprenant doit maîtriser les critères ci-dessous avant de se présenter en stage !

Je sais m'équiper des EPI nécessaires aux interventions sur autoroute

Je connais les distances et zones liées au dispositif sur autoroute et le positionnement des véhicules

Je sais mettre en œuvre le LSECA :

- Descendre le chariot
- Mise en place du triangle + mise en fonction
- Mise en place des cônes

Je sais enlever un dispositif :

- Enlèvement des cônes (de l'accident au triangle)
- Rangement du triangle

Je sais reconditionner le LSECA sur l'engin