

*Direction interdépartementale des routes  
Nord*

*AGR Ouest*

## PROCOLE 59

SDIS - SAMU et SMUR  
CRS - POLICE – GENDARMERIE  
DIR NORD

### Livret 3

Coordination des  
interventions de sécurité  
sur autoroutes non concédées

## MODIFICATIONS DU DOCUMENT

Version	Date	Objet de la modification
A	03/09/10	Création
B	08/02/2011	Modifications
C	06/06/2011	Modifications suite remarques SAMU
D	23/08/2011	Modifications suite remarques SDIS
E	13/02/2012	Modifications suite remarques SDIS
F	14/12/2012	Modifications suite remarques DZCRS
G	26/12/2012	Modifications suite réunion du 19/12/2012 en Préfecture

Rédacteurs :

Hugon Alain (DIR Nord)  
Letellier David (DIR Nord)

Direction interdépartementale des routes Nord  
Arrondissement Gestion de la Route Ouest  
les 4 cantons BP 80324  
59813 Lesquin cedex

Tél : 03.20.41.79.08

Mél: [alain.hugon@developpement-durable.gouv.fr](mailto:alain.hugon@developpement-durable.gouv.fr)

## TABLE DES MATIERES

<b>PRÉAMBULE</b> .....	4
A) Le contexte.....	4
B) La nature des événements.....	4
C) Les équipements individuels.....	4
D) Le rôle de chaque intervenant.....	5
1. Le rôle des forces de l'ordre	
2. Le rôle des services de secours	
3. Le rôle de l'exploitant routier	
4. Le rôle du SAMU et des SMUR	
5. Le rôle des dépanneurs agréés	
E) Préservation des indices .....	6
<b>I. LA MISE EN ALERTE</b> .....	7
<b>II. L'APPROCHE VERS LA ZONE D'ÉVÉNEMENT</b> .....	8
A) L'entrée sur l'autoroute.....	8
B) La progression vers l'accident.....	8
<b>III. VOUS ARRIVEZ SUR LA ZONE D'ÉVÉNEMENT</b> .....	9
A) Consignes communes .....	9
B) Principes retenus .....	9
1. Conception des schémas présentés	
2. principes du positionnement	
C) Scénario n° 1 : Le SDIS est le premier sur les lieux .....	10
Phase 1 : le SDIS se met en place	
Phase 2 : arrivée des autres services	
D) Scénario n° 2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux.....	16
Phase 1 : les forces de l'ordre se mettent en place	
Phase 2 : arrivée des autres services	
E) Scénario n° 3 : La DIR est le premier sur les lieux.....	22
Phase 1 : La DIR se met en place	
Phase 2 : arrivée des autres services	
F) Configurations particulières .....	28
<b>IV. VOUS ÊTES SUR LA ZONE D'ÉVÉNEMENT</b> .....	30
<b>V. VOUS QUITTEZ LA ZONE DE L'ÉVÉNEMENT</b> .....	31
<b>CARTE RÉSEAU DIR/ARRONDISSEMENT GESTION DE LA ROUTE OUEST</b> .....	32
<b>GLOSSAIRE</b> .....	33

## PREAMBULE

### A) Le contexte

En fonction de l'importance et de la complexité des accidents ou des incidents sur autoroutes, les interventions de sécurité peuvent mobiliser de nombreux partenaires. La gestion de tels événements implique souvent 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 techniques et humains mobilisés, ainsi que dans les langages utilisés sont de nature à réduire l'efficacité collective et à accroître les risques pour le personnel et les usagers lors des interventions courantes de sécurité.

L'enjeu de la démarche de coordination, objet du présent protocole, est d'éviter la mise en place de situations opérationnelles génératrices de dangers.

Ce document s'inscrit dans le respect des organisations et des procédures internes de chaque intervenant et propose des situations fréquemment rencontrées et des schémas types de positionnement permettant des adaptations à chaque événement. Il ne traite ni des interventions à contre sens ni de la gestion des crises.

Enfin, il est rappelé que les documents s'appuient sur la documentation technique routière relative à la signalisation temporaire (Guides SETRA).

Après un rappel des rôles de chaque intervenant, le document donne des précisions par phases d'intervention:

- La mise en alerte
- L'entrée sur l'autoroute
- La progression vers l'événement
- L'arrivée sur la zone de l'accident
- La gestion des acteurs pendant l'intervention
- Le départ de la zone de l'événement

### B) La nature des événements

La nature des événements conditionne les moyens mobilisés, la concertation entre intervenants et la présence permanente ou non des forces de l'ordre. Les événements objets des interventions de sécurité peuvent être répartis entre :

#### Les événements « graves »

- accidents corporels (avec tués, blessés graves et blessés légers).
- accident impliquant un véhicule de transport de personnes.
- accident impliquant un véhicule de transport de matières dangereuses.
- accident (carambolage) impliquant au moins six véhicules immobilisés.
- pannes avec incendie de véhicule de transport de matières dangereuses.
- incendies simples (exemple : feu de voiture sur BAU).

#### Les événements « simples »

- accidents matériels uniquement
- chutes de marchandises, matériaux ou matériel sur la chaussée.
- animaux errants sur chaussée.
- pannes de véhicules de transport de personnes, de TMD ou empiétant sur la chaussée.

### C) Les équipements individuels

L'instruction interministérielle sur la sécurité routière (*IISR, Huitième Partie, signalisation temporaire, arrêté du 06/11/1992, modifié le 11 février 2008, Article 134*) précise :

« Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3. »

Les équipements doivent être conformes à la norme EN 471, qui spécifie les surfaces minimales de matière fluorescente et de matière rétro-réfléchissante suivantes :

- |                                  |                                |                                |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| - matière fluorescente :         | classe 2 : 0,50 m <sup>2</sup> | classe 3 : 0,80 m <sup>2</sup> |
| - matière rétro-réfléchissante : | classe 2 : 0,13 m <sup>2</sup> | classe 3 : 0,20 m <sup>2</sup> |

---

## ***D) Le rôle de chaque intervenant***

### **1. Le rôle des forces de l'ordre**

- Les forces de l'ordre exercent leurs pouvoirs de police ( circulation, préservation des biens, maintien de l'ordre).
- Elles décident, en coordination avec la DIR et l'autorité administrative (Préfecture) de la mise en place des mesures restrictives et de leurs levées.
- Elles mobilisent les dépanneurs et les éventuels moyens de remorquage, de levage et d'évacuation des marchandises nécessaires.
- Elles protègent les personnes et les biens.
- Elles procèdent aux constatations d'usage et à l'identification des victimes.

### **2. Le rôle des services de secours**

- Dans le cadre de leurs compétences, les services d'incendie et de secours exercent les secours d'urgence aux personnes victimes d'accident ainsi que leur évacuation.
- Les services de secours assurent le commandement des opérations de secours et l'assistance aux victimes.
- Ils assurent le commandement des opérations de lutte contre l'incendie, de protection de l'environnement, de protection des populations, y compris des autres intervenants, contre les risques engendrés par l'accident (consignes d'intervention et de manipulation des marchandises dues à la présence éventuelle de fumées ou produits toxiques).
- Ils sont chargés, de manière exclusive, de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies

### **3. Le rôle de l'exploitant routier (DIRN)**

- La DIR sécurise les lieux pendant l'intervention et s'assure de l'écoulement du trafic en gérant si nécessaire les itinéraires de déviation.
- Elle informe les usagers de l'événement (autant que cela est possible).
- Elle procède à la remise en état des lieux minimale pour permettre la remise en circulation dans des conditions acceptables de sécurité.
- Elle procède ultérieurement à la remise en état des lieux définitive afin d'assurer la viabilité et la pérennité du réseau .
- La DIR pourra assister les forces de l'ordre pour la recherche des moyens de levage et de manutention par le biais du logiciel PARADE géré par la DDTM.

### **4. Le rôle du SAMU et des SMUR**

- Le SAMU a pour mission d'assurer une écoute médicale permanente, de déclencher dans le délai le plus rapide la réponse la mieux adaptée à la nature de l'appel, de prendre en charge la réanimation pré-hospitalière des victimes par les SMUR et d'orienter les victimes vers le plateau d'urgence adapté à leur gravité.

### **5. Le rôle des dépanneurs agréés**

- Ils enlèvent les véhicules accidentés et leurs chargements.
- Ils évacuent les débris de véhicules.

N.B. : Les agréments des dépanneurs font l'objet d'une décision préfectorale spécifique.

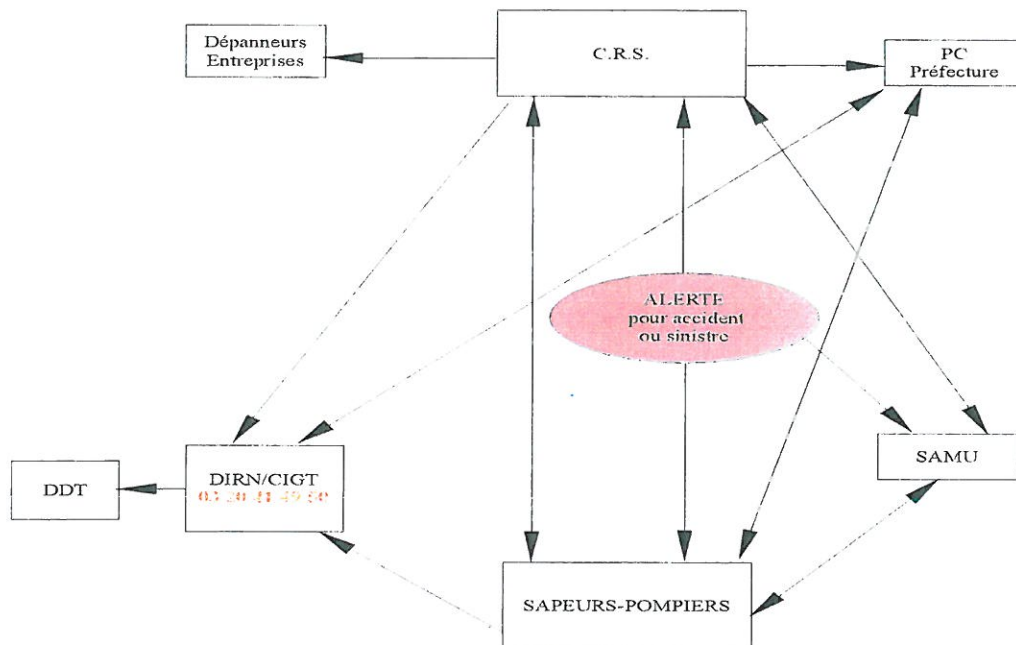
---

## *E) Préservation des indices*

- la préservation des indices impose que les différents intervenants apportent une attention toute particulière à la préservation des traces de ripage ou de freinage au sol, également à l'emplacement des différents corps de débris de véhicules,
- Pour cela, il convient d'éviter qu'un nombre excessif de véhicules sur les lieux ne conduise à la disparition des indices.
- Par ailleurs, sauf nécessité médicale, il est impératif de ne pas déplacer les véhicules avant que leur position n'ait été relevée par les enquêteurs.

## I. LA MISE EN ALERTE

Le schéma suivant illustre la détection de l'événement ou le déclenchement de l'alerte qui est à l'origine de la mobilisation des différents acteurs. Ce schéma n'est donné qu'à titre indicatif, ce guide des bonnes pratiques étant plutôt orienté vers les pratiques opérationnelles de positionnement des acteurs sur la zone d'intervention.



Ce schéma met en évidence que dès la mise en alerte, trois services à minima sont concernés pour assurer une intervention. Dès la réception de l'information, celle-ci est diffusée en interne et répercutée immédiatement vers les partenaires. A ce stade, chaque service met alors en œuvre ses procédures internes, qui vont se concrétiser par le départ sur zone.

**Il est nécessaire que la DIR Nord soit systématiquement appelée dès connaissance de l'événement, dans les cas suivants :**

- **Interventions sur chaussée**
- **Sécurisation des lieux**
- **Dégâts au domaine public**

Les appels des PAU sont traités par le chef de quart CRS et le pupitreur qui appellent si besoin le dépanneur de permanence du secteur.

**Note :** En cas d'erreur sur la localisation d'un incident, le premier service arrivant sur les lieux fait remonter l'information au chef de quart CRS afin que la précision sur le lieu d'incident soit rediffusée dans le circuit d'alerte.

## II. L'APPROCHE VERS LA ZONE D'ÉVÈNEMENT

### A) L'entrée sur l'autoroute

- par un échangeur ou un diffuseur classique
- par un portail de service

*N.B. : les services de secours doivent refermer les portails empruntés*

### B) La progression vers l'accident

Lorsqu'au moins l'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 les bandes d'arrêt d'urgence (BAU) en veillant à rester maître de leurs véhicules (voir risques dans l'encadré ci dessous).

- Dès que possible, l'exploitant signale l'évènement (PMV, FLU...) et la queue de bouchon si nécessaire .
- Le SDIS remonte le bouchon par la Bande d'Arrêt d'Urgence en activant ses signaux sonores et lumineux.
- Les Forces de l'ordre remontent le bouchon par la BAU et facilitent la progression des services et des dépanneurs.
- En concertation avec les forces de l'ordre et les autres exploitants routiers, la DIR met en place et gère les déviations d'itinéraire conformément aux plans de coupure préétablis.



La progression sur la BAU doit se faire avec précautions, en effet, indépendamment de l'évènement, une signalisation de chantier peut être en place sur les voies de circulation pour un chantier d'entretien. Du personnel à pieds (exploitants et entreprises) peut se trouver à l'intérieur du balisage censé ne pas être circulé. De même, du personnel, des véhicules ou des panneaux peuvent être sur la BAU.



### III. VOUS ARRIVEZ SUR LA ZONE D'ÉVÈNEMENT

#### A) Consignes communes



- Ne ralentissez pas, ne vous arrêtez pas et ne stationnez pas au niveau de l'évènement si vous trouvez dans l'autre sens de circulation. Faites demi-tour au prochain échangeur ou diffuseur.
- Activez votre signalisation lumineuse
- Ralentissez progressivement en arrivant sur les lieux lorsque vous êtes dans le sens de circulation de l'évènement
- Positionnez votre véhicule conformément aux principes de ce document
- En cas d'erreur sur la localisation d'un incident, le premier service arrivant sur les lieux fait remonter l'information afin que la précision sur le lieu d'incident soit rediffusée dans le circuit d'alerte.
- La neutralisation de voies de circulation se fera avec le souci de préserver le maximum de fluidité pour le trafic compatible avec la sécurité des intervenants.

#### B) Principes retenus

##### 1. Conception des schémas présentés

Les schémas ne sont que des schémas de principes. Pour chaque cas présenté, seul le détail des véhicules du premier arrivant sur les lieux est donné. Des zones de couleur sur les schémas, avec des distances indicatives, signalent les emplacements réservés aux services qui arriveront sur les lieux dans un second temps. Les distances indiquées sont les distances minimales réglementaires. Le premier arrivant pourra adapter ce schéma s'il juge que son application peut engendrer un problème de sécurité soit pour lui-même soit pour les usagers.

##### 2. Principes du positionnement



**Dépanneurs** : représentés en violet

- Les opérations de secours achevées, le dépanneur se place en fin de zone d'intervention afin d'évacuer les véhicules impliqués dans l'accident.
- Dans les cas exceptionnels où les opérations de secours ne seraient pas achevées, le dépanneur se place en fonction des instructions des forces de l'ordre.



**SAMU** : représenté en rouge/blanc

- La zone sanitaire (SAMU et SDIS vsav) est intercalée entre la zone de l'accident et la zone de la dépanneuse.



**SDIS** : représenté en rouge

- D'une manière générale, le SDIS est positionné au plus près de l'évènement. Le chef de groupe (SDIS), le chef d'équipe de sécurité (DIR) et le chef du dispositif (forces de l'ordre) se concertent pour convenir des distances nécessaires à la mise en place globale du dispositif.
- Dans la mesure du possible, le véhicule du chef de groupe (SDIS) localisé dans la zone sanitaire devra se positionner de façon à faciliter le départ des véhicules transportant des victimes.



**Forces de l'ordre** : représentées en bleu

- Les forces de l'ordre seront toujours positionnées en amont de l'évènement. En présence de la DIR, les forces de l'ordre sont en aval de la signalisation de la DIR, et en amont de la zone réservée aux services de secours.



**Exploitant (DIRN)**: représenté en blanc/orange

- L'exploitant est toujours positionné le plus en amont de la zone d'évènement.

## C) Scénario n° 1 : Le SDIS est le premier sur les lieux

La première phase du processus concerne le positionnement initial du SDIS. L'ordre des actions est à respecter. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

### Phase 1 : le SDIS se met en place

- Action 1 : Positionner les véhicules en anticipant sur le futur dispositif, selon les schémas ci-après.
- Action 2 : Mettre en place le balisage « d'urgence » tel que présenté dans les schémas ci-après dans l'attente de l'arrivée de l'exploitant. Ces schémas correspondent à la situation où le SDIS est seul sur les lieux et peuvent différer au balisage définitif à l'arrivée de la DIR, notamment en terme de neutralisation de voies.

Situation des véhicules accidentés	N° de cas correspondant
- sur Bande d'Arrêt d'Urgence	→ Cas n° 1
- sur voie de droite (lente)	→ Cas n° 2
- sur voie de gauche (rapide)	→ Cas n° 3
- sur terre-plein central	→ Cas n° 4
- sur voie médiane	Cas n° 5

### Phase 2 : arrivée des autres services

- Les forces de l'ordre et la DIR s'insèrent dans le balisage et se positionnent en respectant les schémas de positionnement.
- A l'arrivée de la DIR sur les lieux, celle-ci prend à sa charge le balisage définitif de toute la zone, conformément aux règles d'exploitation et à la réglementation en vigueur.
- A l'arrivée de la DIR, les services de secours lui indiquent s'il y a des victimes décédées afin qu'elle qualifie le niveau d'événement.
- Le responsable de l'équipe DIR s'identifie dès son arrivée sur les lieux, et se coordonne avec le C.O.S. et les forces de l'ordre, sur les dispositions à mettre en œuvre, notamment en terme de neutralisation de voies.  
En cas de désaccord sur les mesures demandées par le C.O.S., le responsable d'intervention de la DIR Nord appelle le cadre de permanence de la DIR qui se rapprochera du D.O.S.

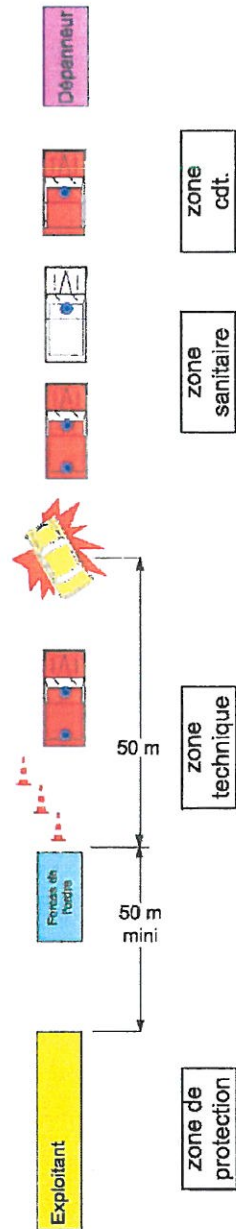
**Premiers sur les lieux, les services de secours :**  
Se placent au plus près de l'accident et mettent en place le balisage d'urgence (en fonction de leurs moyens) en attendant l'arrivée de la DIR.



# Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

CAS N°1 : accident en B.A.U.

TPC

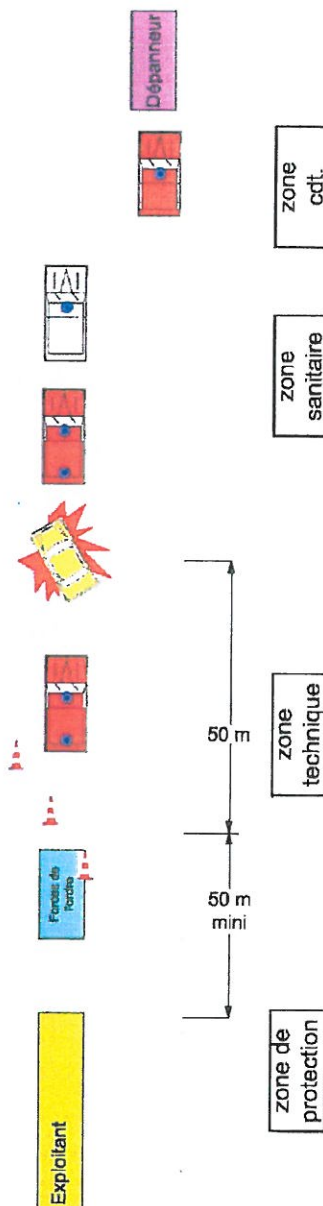


TPC

# Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

## CAS N°2 : Accident en voie lente

TPC

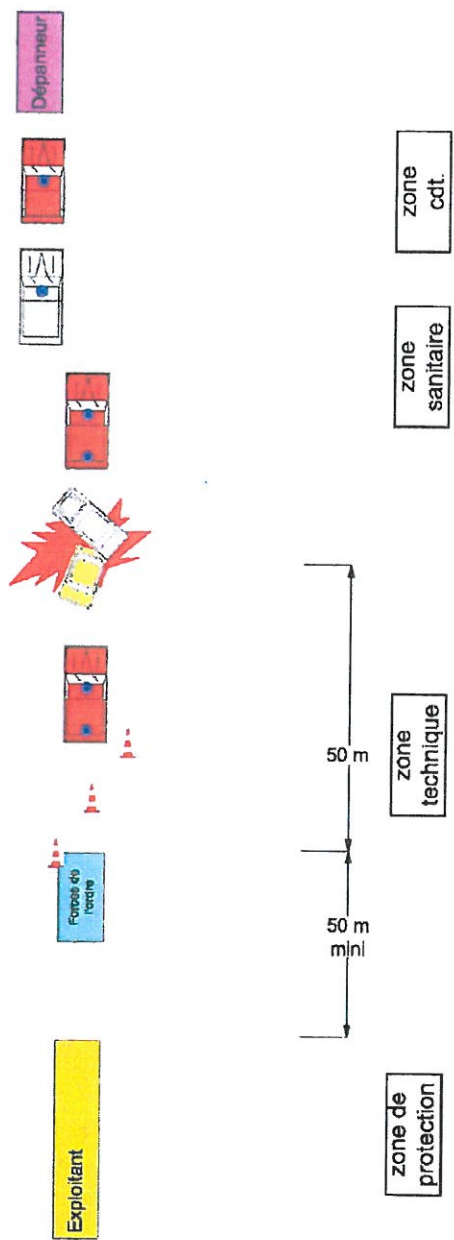


TPC

# Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

## CAS N°3 : Accident en voie rapide

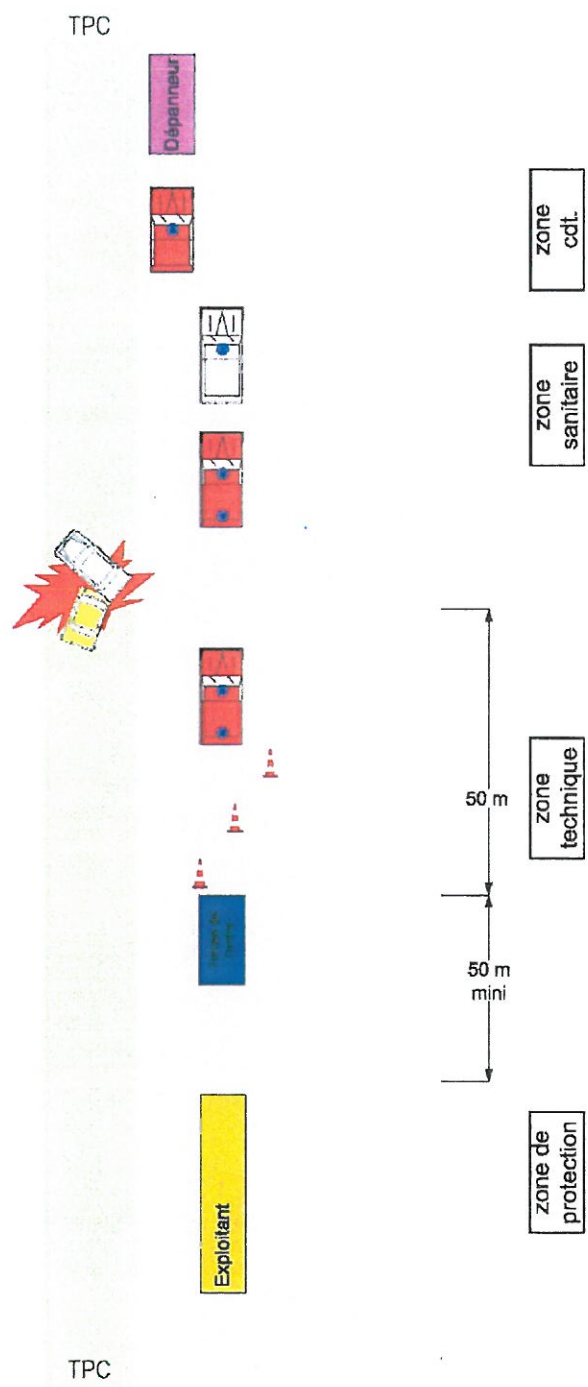
TPC



TPC

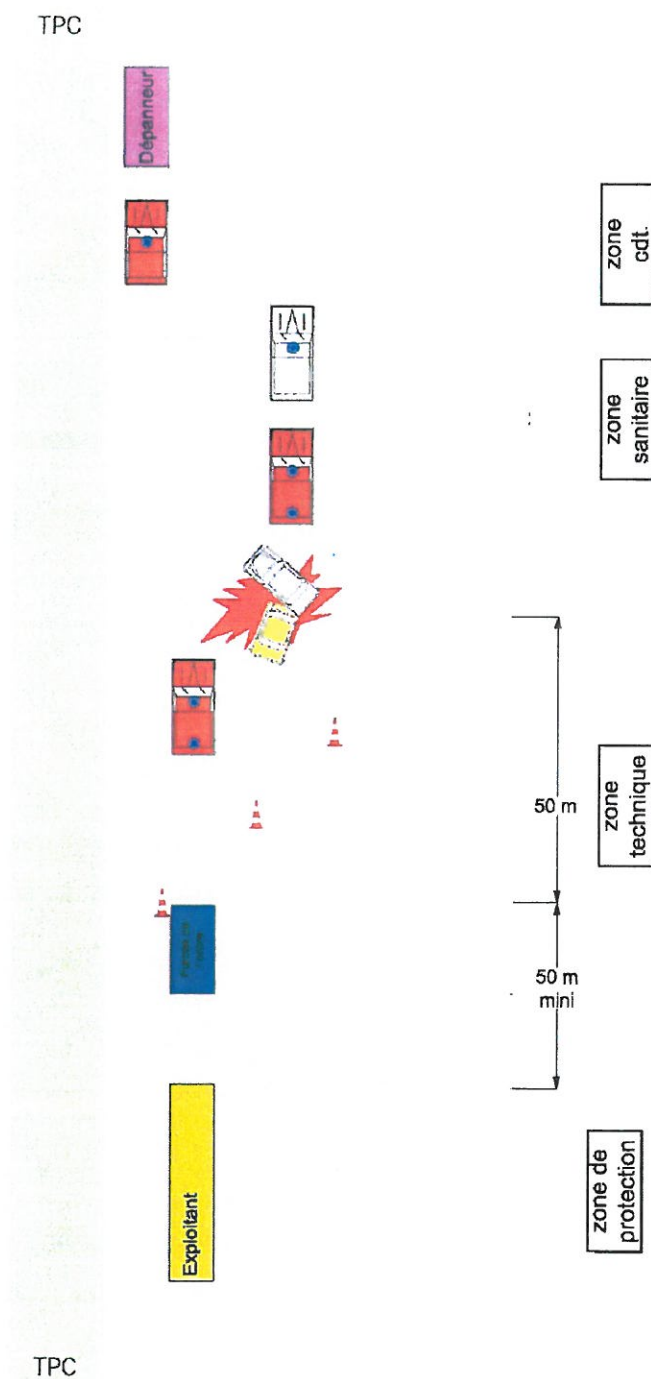
# Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

## CAS N°4 Accident sur Terre-plein central



# Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

## CAS N°5 Accident en voie médiane



*Nota :Une personne est détachée à la protection de l'accident (drapeau de jour, lampe torche la nuit).*

*L'homme au drapeau se positionne dans la mesure du possible dans le terre plein central derrière le dispositif de retenue. Dans les zones à visibilité réduite (courbes,...), la distance de 200m sera augmentée si nécessaire.*

## **D) Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux**

La première phase du processus concerne le positionnement initial des forces de l'ordre. L'ordre des actions est à respecter. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

### **Phase 1 : Les forces de l'ordre se mettent en place**

- Action 1 : Positionner le(s) véhicule(s) (VL ou motos) en anticipant sur le futur dispositif selon les schémas ci-après (positionnement sur chaussée, distances nécessaires ...)
- Action 2 : Poser une signalisation minimale telle que présentée dans les schémas dans l'attente de l'exploitant ou du SDIS. Les schémas correspondant à la situation où les forces de l'ordre sont seules sur les lieux et peuvent différer du schéma de balisage définitif à l'arrivée de la DIR, notamment en terme de neutralisation de voies.
- Action 3 : Réguler au mieux le trafic (signes de ralentissement à l'approche de l'accident, etc...)

#### **Situation des véhicules accidentés**

#### **N° de cas correspondant**

- sur Bande d'arrêt d'Urgence	→	Cas n° 1
- sur voie de droite (lente)	→	Cas n° 2
- sur voie de gauche (rapide)	→	Cas n° 3
- sur terre-plein central	→	Cas n° 4
- sur voie médiane		Cas n° 5

### **Phase 2 : arrivée des autres services**

- Le SDIS s'insère dans le balisage et se positionne en respectant les schémas de positionnement si la DIR n'est pas encore sur place.
- A l'arrivée de la DIR sur les lieux, celle-ci prend à sa charge le balisage définitif de toute la zone, conformément aux règles d'exploitation et à la réglementation en vigueur.
- Le responsable d'équipe DIR s'identifie dès son arrivée sur les lieux, et se coordonne avec le COS et les forces de l'ordre sur les dispositions à mettre en œuvre, notamment en terme de neutralisation de voies.  
En cas de désaccord sur les mesures demandées par le C.O.S., le responsable d'intervention de la DIR Nord appelle le cadre de permanence de la DIR qui se rapprochera du D.O.S.



### **Premières sur les lieux, les forces de l'ordre :**

Sous réserve des nécessités opérationnelles liées à l'accomplissement de leurs missions, les forces de l'ordre se placent à 50 m minimum en amont de l'accident (début de la zone technique) et appellent les partenaires concernés.

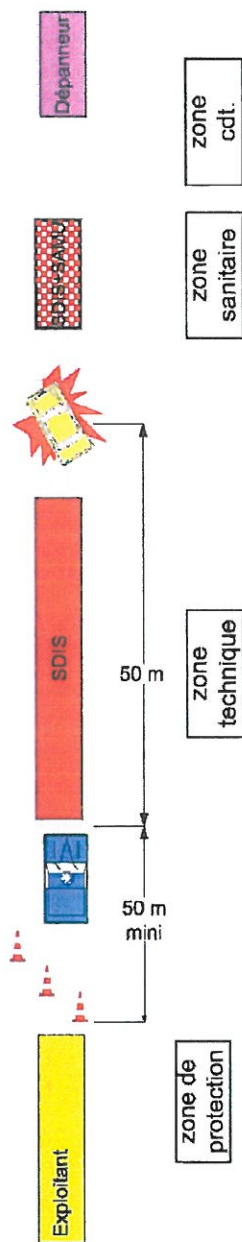
Dans tous les cas, dès l'arrivée des autres intervenants, les véhicules des forces de l'ordre doivent, si nécessaire, être déplacés pour être positionnés conformément aux schémas.



# Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°1 : accident en B.A.U.

TPC

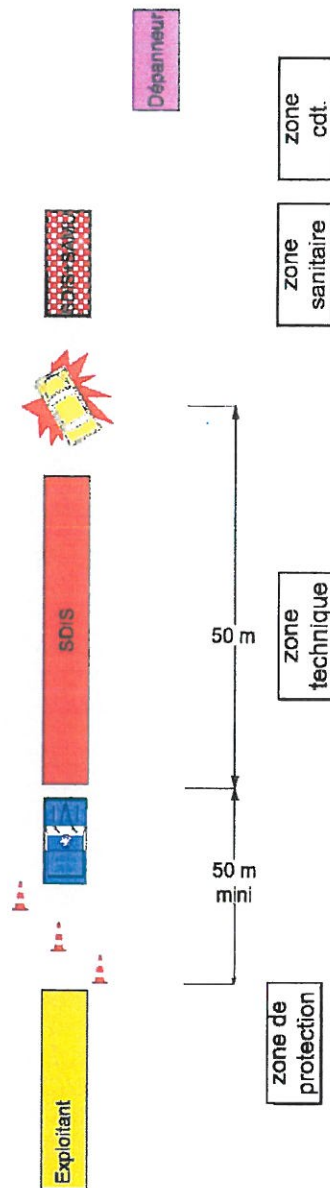


TPC

# Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°2 : Accident en voie lente

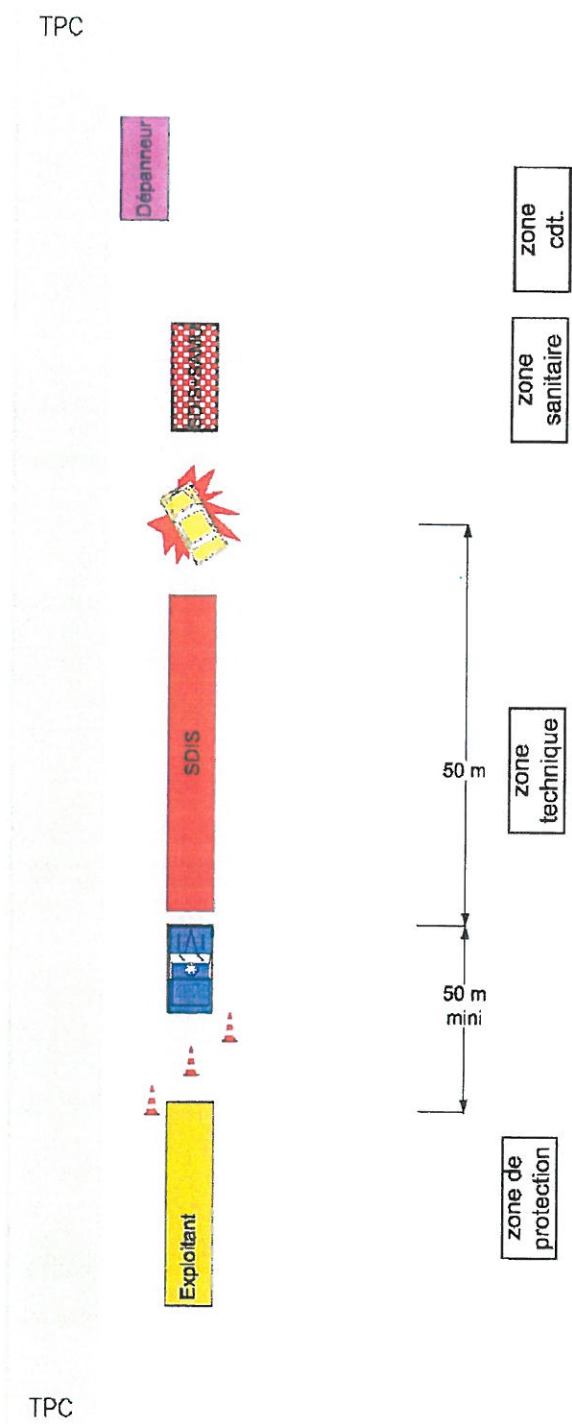
TPC



TPC

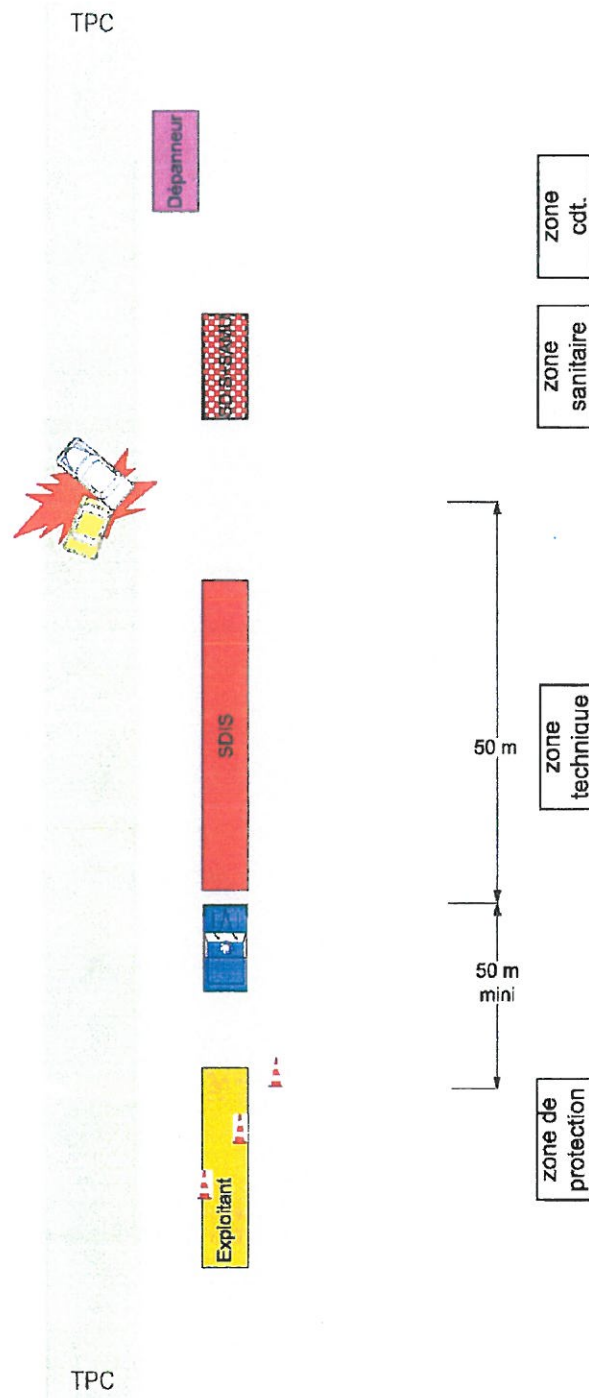
# Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°3 : Accident en voie rapide



# Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°4 Accident sur Terre-plein central

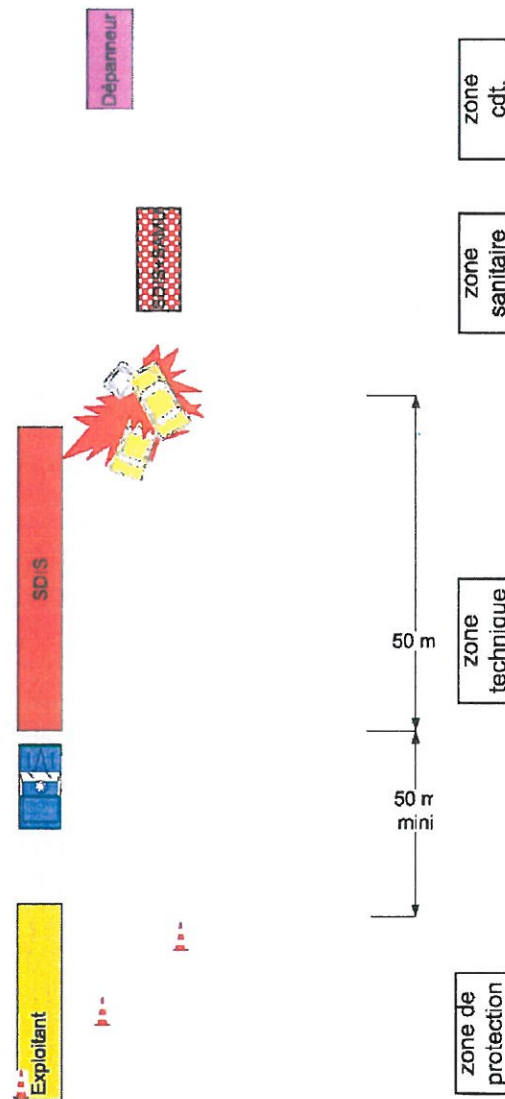


*Nota : Au besoin, une zone technique et une zone sanitaire peuvent être mises en place dans l'autre sens de circulation. La voie rapide Inverse est neutralisée.*

## Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

### CAS N°5 Accident en voie médiane

TPC



TPC

*Nota : Une personne est détachée à la protection de l'accident (drapeau de jour, lampe torche la nuit).  
L'homme au drapeau se positionne dans la mesure du possible dans le terre plein central derrière le dispositif de retenue. Dans les zones à visibilité réduite (courbes,...), la distance de 200m sera augmentée si nécessaire.*

## **E) Scénario n° 3 : L'exploitant (DIRN) est le premier sur les lieux**

La première phase du processus concerne le positionnement initial de l'exploitant. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

### **Phase 1 : l'exploitant se met en place**

- Action 1 : Informer les usagers en amont et au droit de l'événement
- Action 2 : Mettre en place le balisage selon les procédures réglementaires. La DIR doit anticiper l'espace nécessaire entre le balisage et la zone de l'événement pour l'insertion des services de secours et des forces de l'ordre dans le dispositif.
- Action 3 : Poser une signalisation adaptée à l'événement (selon la durée estimée)

Si nécessaire, une protection de queue de bouchon sera mise en place par la DIR.

#### **Situation des véhicules accidentés**

#### **N° de cas correspondant**

- sur Bande d'Arrêt d'Urgence	→	Cas n° 1
- sur voie de droite (lente)	→	Cas n° 2
- sur voie de gauche (rapide)	→	Cas n° 3
- sur terre-plein central	→	Cas n° 4
- sur voie médiane		Cas n° 5

### **Phase 2 : arrivée des autres services**

- A son arrivée sur les lieux, chaque intervenant vient se présenter.
- Les services de secours et les Forces de l'Ordre s'insèrent dans le balisage en respectant les schémas du dispositif.
- Le responsable de l'équipe DIR se coordonne avec le C.O.S. et les forces de l'ordre, sur les dispositions à mettre en œuvre, notamment en terme de neutralisation de voies.  
En cas de désaccord sur les mesures demandées par le C.O.S., le responsable d'intervention de la DIR Nord appelle le cadre de permanence de la DIR qui se rapprochera du D.O.S.

Dans les cinq schémas suivants, les illustrations ne représentent que le dispositif minimum réglementaire de première urgence. Si les moyens disponibles le permettent, ce dispositif doit être renforcé dès le début de l'intervention.

Dans un second temps, si l'ampleur de l'intervention le nécessite, un dispositif plus lourd doit être mis en place (neutralisation d'une voie par exemple).



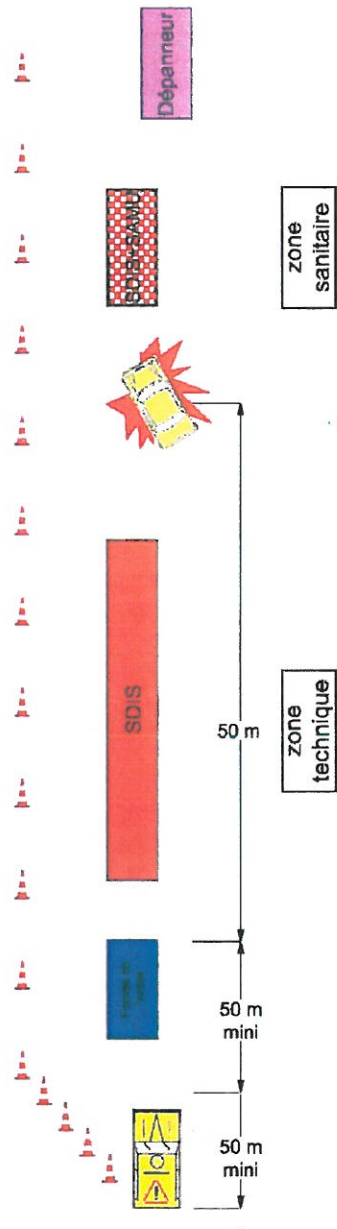
### **Première sur les lieux, la DIR :**

Se place à 100 m minimum en amont de l'accident.  
Met en place le balisage adapté.

# Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

CAS N°1 : accident en B.A.U.

TPC



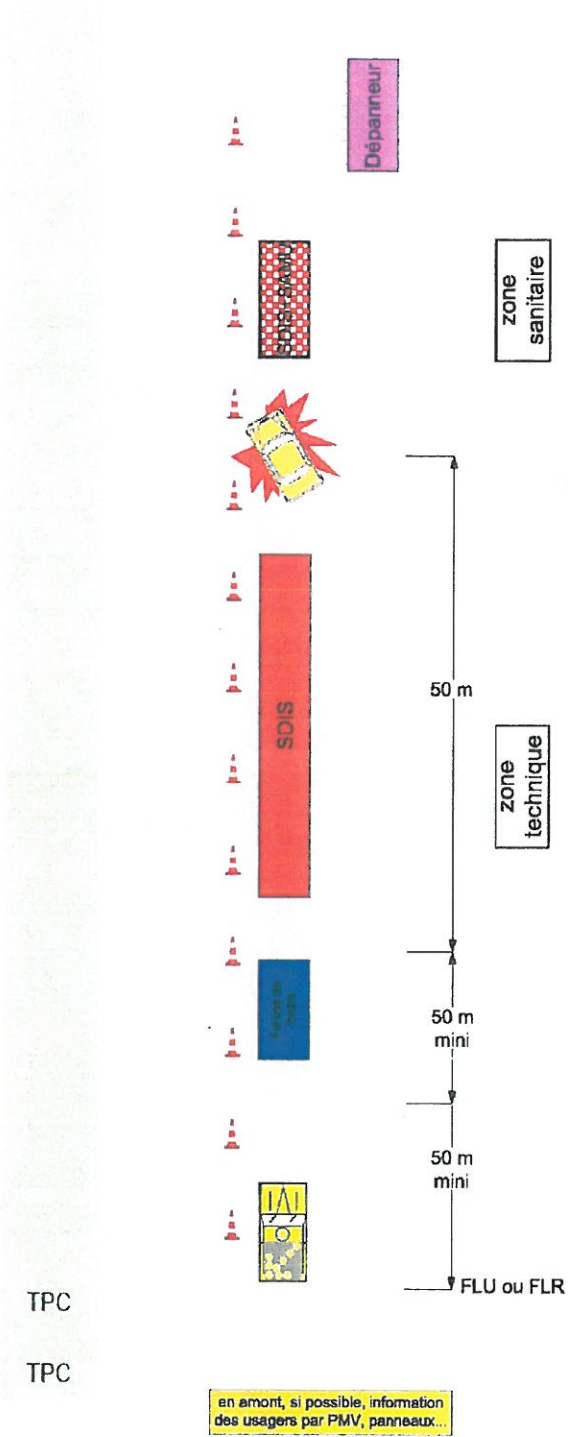
TPC

en amont, si possible, information des usagers par PMV, panneaux...

# Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

## CAS N°2 : Accident en voie lente

TPC



TPC

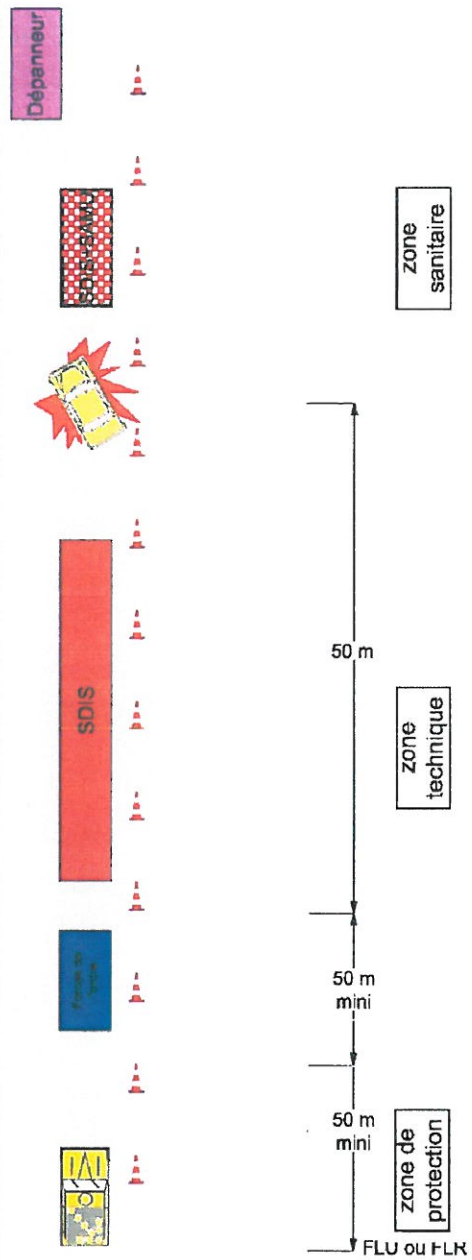
TPC



# Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

## CAS N°3 : Accident en voie rapide

TPC

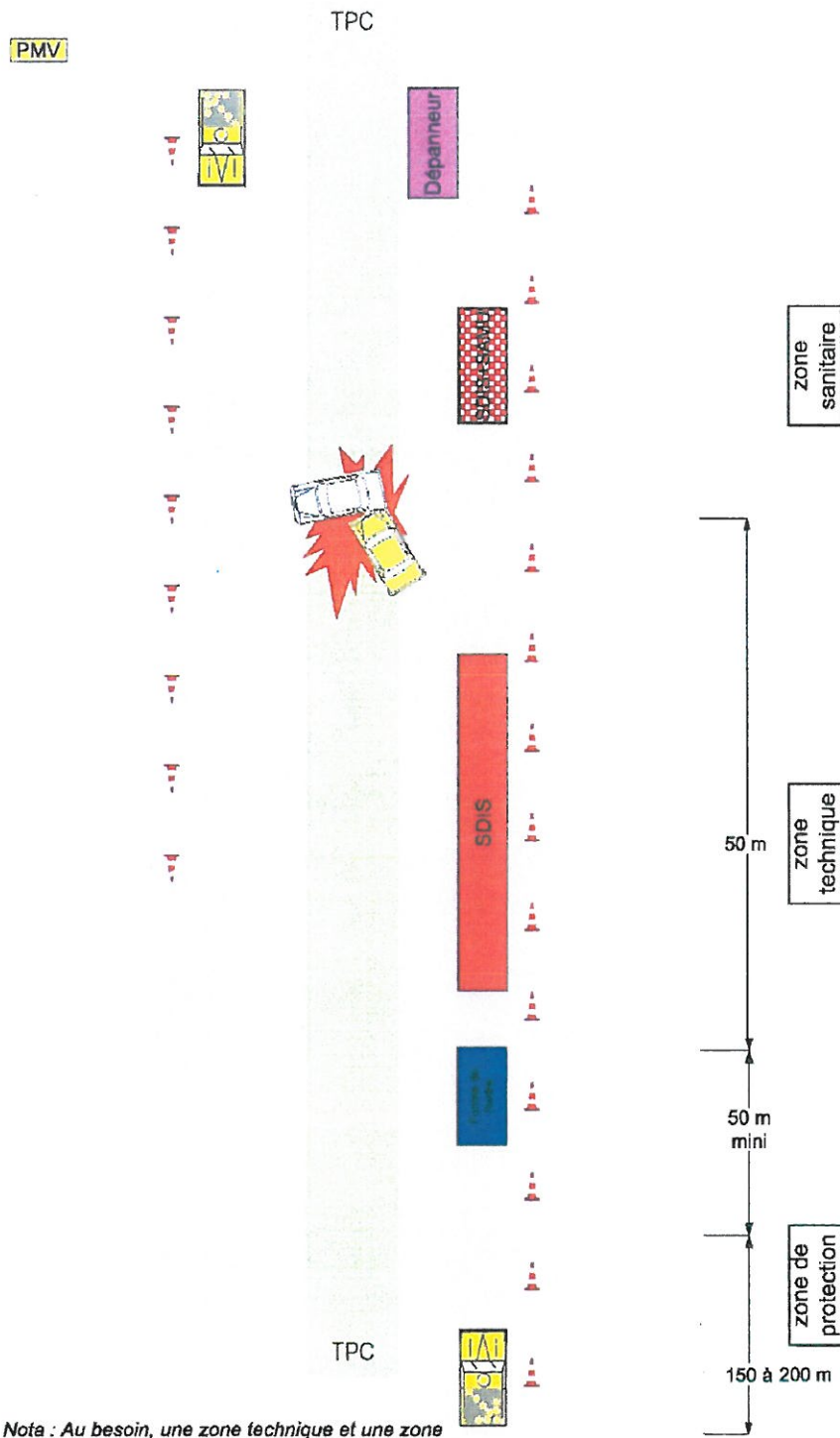


TPC

en amont, si possible, information des usagers par PMV, panneaux...

# Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

## CAS N°4 Accident sur Terre-plein central

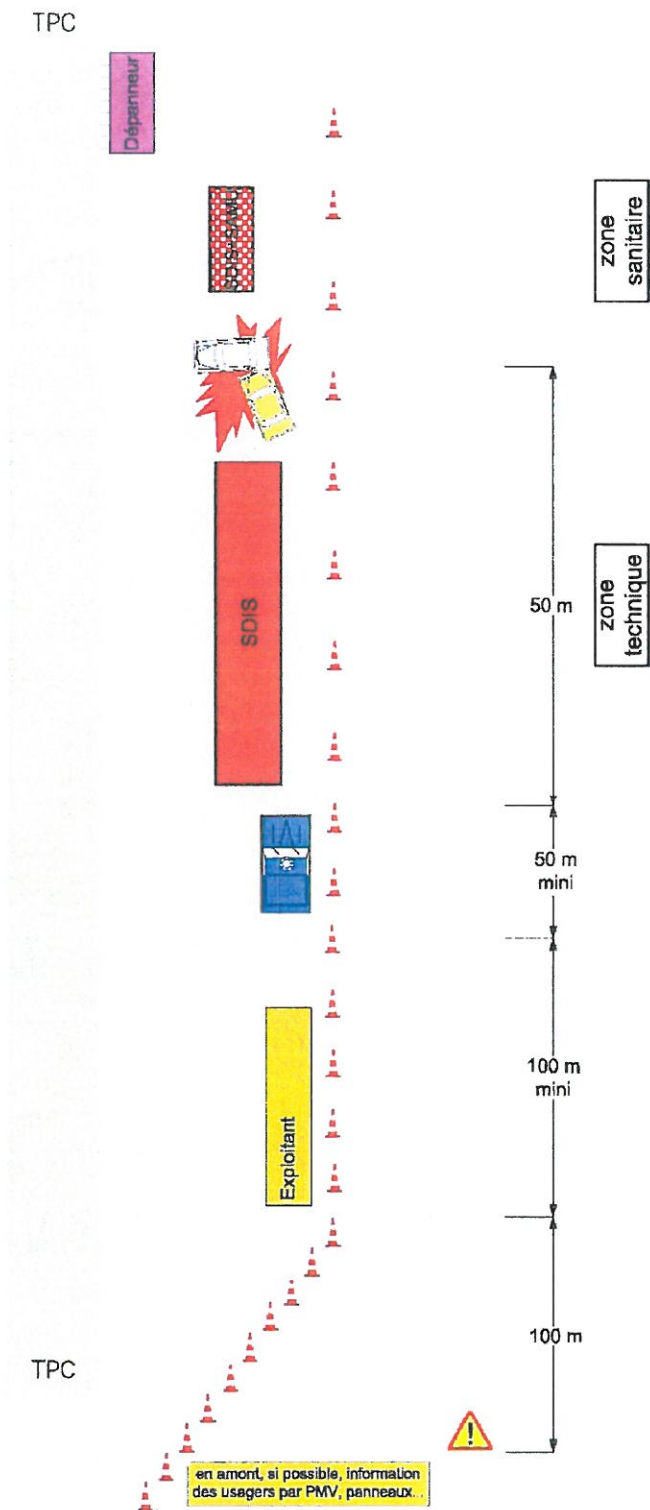


Nota : Au besoin, une zone technique et une zone sanitaire peuvent être mises en place dans l'autre sens de circulation.

en amont, si possible, information des usagers par PMV, panneaux.

# Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

## CAS N°5 Accident en voie médiane



---

## F) Configurations particulières

Dans cette partie, sont présentées des situations particulières, liées aux caractéristiques géométriques de la voie, ou autres situations pouvant être rencontrées.

### Absence de Bande d'Arrêt d'Urgence

Comme il est précisé dans la partie E de ce chapitre, (cas où la DIR arrive en premier sur les lieux), en absence de Bande d'Arrêt d'Urgence, le dispositif opérationnel mis en place correspond à la neutralisation soit de la voie rapide, soit de la voie lente (Cas n°2 et 3).

### Chaussées à 2x3 voies de circulation

En cas d'événement sur la voie de droite, sur la voie de gauche ou sur la bande d'arrêt d'urgence, les schémas types sont les mêmes que pour des interventions sur 2x2 voies. Seule la situation pour un incident sur **voie centrale** est différente. Deux voies sont alors nécessairement neutralisées.

### Zone d'événement inaccessible

En cas de carambolage par exemple, la zone d'événement peut être totalement inaccessible dans le sens normal de circulation. Les différents intervenants peuvent être amenés à remonter les voies de circulation dans le sens inverse de circulation. Cette opération s'effectue sous le contrôle des forces de l'ordre.

### Situation des véhicules accidentés

### N° de Cas correspondant

- sens de circulation coupé

→ Cas n° 6

### Interventions d'entreprises

Il peut être nécessaire de faire intervenir en urgence une entreprise en vue de procéder à une réparation de glissières, au levage d'un véhicule ou toute autre prestation.

Dans ce cas, les matériels sont mis en stationnement sur parking, aire de repos ou aire de service, en amont de l'accident et attendent les consignes avant de s'insérer dans le balisage.

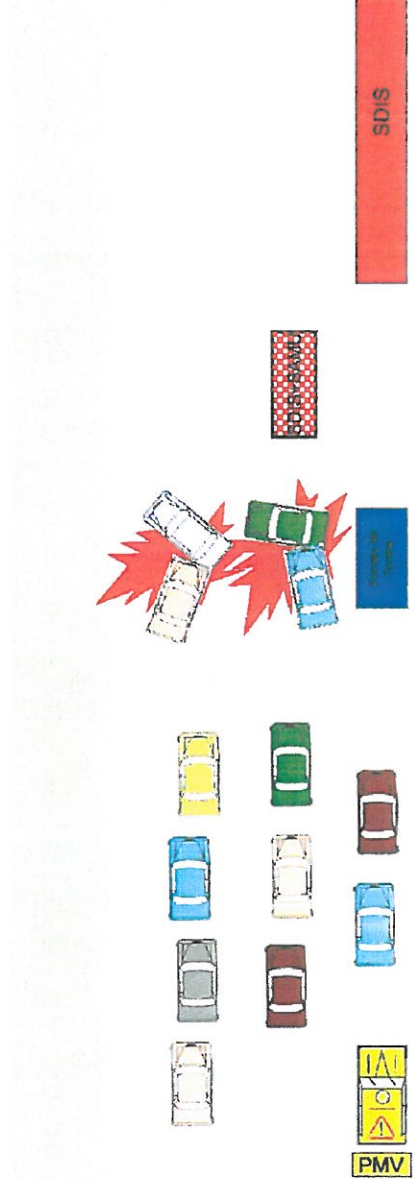


**Arrivées sur les lieux, les entreprises :**  
Sont mises en stationnement en amont de  
l'accident

# CAS N°6 Accident sur toutes les voies

TPC

Le COS demande aux forces de l'ordre l'intervention à contre-sens  
Les forces de l'ordre décident du déclenchement de la procédure



TPC

#### IV. VOUS ÊTES SUR LA ZONE D'ÉVÉNEMENT



- **Soyez conscients de la proximité du trafic et des risques engendrés.**
- **Ne traversez pas les voies laissées libres à la circulation.**
- **Ne vous déplacez pas sur les voies circulées**
- **Éloignez vous de la voie circulée** même à l'intérieur de la zone balisée
- En intervention sur voie de droite ou BAU, **déplacez vous si possible derrière les glissières**, à défaut sur la BAU
- **Faites toujours face à la circulation**, et gardez une bonne vision du trafic
- **Ne restez sur la zone d'évènement que si votre présence est indispensable**

- **Toutes les opérations se déroulent en présence des Forces de l'Ordre en cas d'évènement « grave », comme défini dans le préambule.**
- Les moyens des intervenants seront modulés selon l'importance de l'évènement
- Remontée de l'information aux usagers : pendant l'intervention, après concertation avec le COS, le chef d'équipe de la DIRN fait remonter les informations à son CIGT afin d'informer les usagers en approche, si possible en temps réel.

## V. VOUS QUITTEZ LA ZONE DE L'ÉVÈNEMENT

- Action 1 : Selon les priorités, d'intervention du moment, les intervenants peuvent quitter les lieux, en s'assurant que la notion de sécurité soit pérennisée pour tous..
- Action 2 : La DIR assure la mise en sécurité de la voie et remet en circulation.

Nota : Lorsque c'est possible, la voie neutralisée sera utilisée pour réintégrer la circulation en toute sécurité

### -----

### Signataires du protocole

SDIS



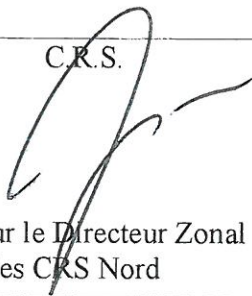
Monsieur le Directeur Départemental  
des Services d'Incendie et de Secours

SAMU



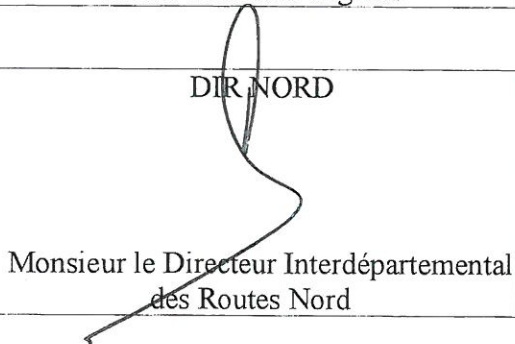
Monsieur le Chef du Service  
d'Aide Médicale Urgente

C.R.S.



Monsieur le Directeur Zonal  
des CRS Nord

DIR NORD



Monsieur le Directeur Interdépartemental  
des Routes Nord

GENDARMERIE



Monsieur le Commandant du Groupement  
Départemental de Gendarmerie du Nord

POLICE NATIONALE

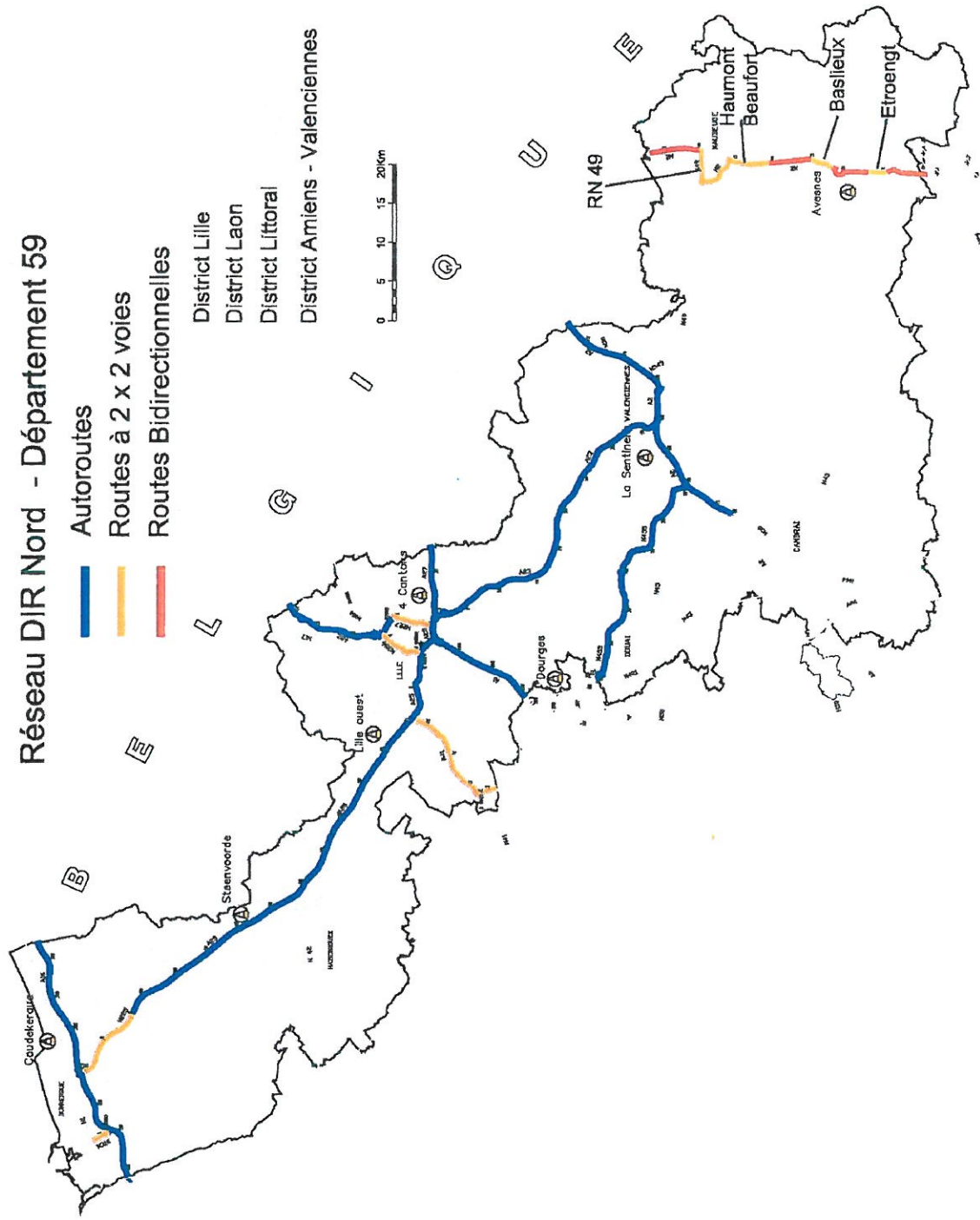


Monsieur le Directeur Départemental de  
La Sécurité Publique du Nord



Monsieur Le Préfet de la Région Nord – Pas de Calais, Préfet du Nord

# Carte du réseau





## GLOSSAIRE

- BAU** : Bande d'Arrêt d'Urgence
- CIGT** : Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic
- CORG** : Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
- COS** : Commandant des Opérations de Secours
- CRS** : Compagnie Républicaine de Sécurité
- D.A.I.** : Détection Automatique d'Incident
- DIR N** : Direction Interdépartementale des Routes Nord
- DOS** : Directeur des Opérations de Secours
- FLR** : Flèche Lumineuse de Rabattement
- FLU** : Flèche Lumineuse d'Urgence
- FPT** : Fourgon Pompe Tonne
- PAU** : Poste d'Appel d'Urgence
- PC** : Poste Central de régulation du trafic
- PMV** : Panneau à Message Variable
- SAMU** : Service d'Aide Médicale Urgente
- SMUR** : Service Médical d'Urgence et de Réanimation
- SDIS** : Service Départemental d'Incendie et de Secours
- TMD** : Transport de Matières Dangereuses
- VSAV** : Véhicule de Secours aux Victimes
- VSR** : Véhicule de Secours Routier