




## **GUIDE DE DOCTRINE OPÉRATIONNELLE DÉPARTEMENTALE**


### **« Organisation de la réponse Secours Routier »**

<b>Rédacteur</b>	<b>Version du :</b>	<b>Validation</b>	<b>Approbation</b>
Lieutenant VIGOUROUX Capitaine LORIN <i>Validation électronique</i>	14/05/2025	Lieutenant-colonel BESSEYRE <i>Validation électronique</i>	Colonel VIAL <i>Validation électronique</i>


	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## **TABLE DES MATIERES**

<b>TABLE DES MATIERES.....</b>	<b>1</b>
<b>DESCRIPTION GENERALE, DANGERS ET RISQUES .....</b>	<b>4</b>
<b>1. Le réseau routier et autoroutier du Puy-de-Dôme.....</b>	<b>4</b>
<b>2. Les dangers (en lien avec les évolutions des véhicules) .....</b>	<b>5</b>
a) La ceinture de sécurité .....	6
b) Les structures faibles .....	6
c) Rigidification des structures .....	7
d) Multiplication des airbags .....	7
e) Détection du crash.....	8
f) Les vitrages .....	8
g) Généralisation des dispositifs de commande.....	9
<b>LA SÉCURITÉ DES INTERVENANTS.....</b>	<b>11</b>
<b>1. Les sécurités individuelles adaptées au risque .....</b>	<b>11</b>
a) Port des EPI en dotation individuelle .....	11
b) Port des EPI en dotation collective.....	11
<b>2. Les sécurités collectives adaptées au risque .....</b>	<b>11</b>
<b>LA CONSTRUCTION DE LA RÉPONSE OPÉRATIONNELLE .....</b>	<b>12</b>
<b>1. Les situations envisageables .....</b>	<b>12</b>
a) Victime piégée .....	12
b) Victime incarcérée.....	12
c) Victime éjectée .....	12
d) Victime Accessible .....	12
<b>2. Les situations envisageables et l'engagement des secours.....</b>	<b>13</b>
<b>3. Les documents opérationnels.....</b>	<b>13</b>
<b>4. La réponse opérationnelle.....</b>	<b>13</b>
a) Une réponse graduée par niveau de situation .....	13
b) Articulation des différents niveaux .....	14
<b>5. La prise d'appel et l'engagement des secours.....</b>	<b>15</b>
a) Les éléments à recueillir .....	15
b) Les conseils au requérant .....	15
c) L'engagement des secours .....	15
d) La prise en compte des messages du 1er COS.....	16

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS
		Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

<b>LA CONDUITE DES OPÉRATIONS .....</b>	<b>17</b>
<b>1. Le zonage opérationnel .....</b>	<b>17</b>
a) Le balisage d’approche et/ou de pré signalisation.....	18
b) Le balisage de position (sur les lieux de l’accident).....	18
<b>2. Doctrine liée au balisage .....</b>	<b>18</b>
<b>3. Transiter sur autoroute .....</b>	<b>18</b>
<b>4. Les principes opérationnels – la MGO SR.....</b>	<b>21</b>
<b>5. Détails des risques associés à l'énergie de traction.....</b>	<b>21</b>
<b>6. Le secours d’urgence à personne.....</b>	<b>22</b>
<b>7. Missions des différents services.....</b>	<b>22</b>
<b>ANNEXES .....</b>	<b>24</b>
<b>ANNEXE A (définitions / Abréviations / Acronymes) .....</b>	<b>25</b>
<b>ANNEXE B « MGO SR » .....</b>	<b>29</b>
<b>ANNEXE C « Message de renseignement » .....</b>	<b>32</b>
<b>ANNEXE D Les risques associés .....</b>	<b>33</b>
<b>ANNEXE E Intervention .....</b>	<b>37</b>
<b>ANNEXE F « Positionnement des véhicules », balisage axe bidirectionnel.....</b>	<b>38</b>
<b>ANNEXE G « Positionnement des véhicules », rond-point .....</b>	<b>40</b>
<b>ANNEXE H « Positionnement des véhicules », primo-intervenant seul .....</b>	<b>42</b>
<b>ANNEXE I « Positionnement des véhicules », balisage autoroute 2 fois 2 voies .....</b>	<b>43</b>
<b>ANNEXE J « Positionnement des véhicules », balisage autoroute 2 fois 3 voies .....</b>	<b>46</b>
<b>ANNEXE K « Positionnement des véhicules », balisage autoroute et voie d'entrecroisement .....</b>	<b>47</b>
<b>ANNEXE L Références bibliographiques.....</b>	<b>51</b>
<b>ANNEXE M L'état des lieux.....</b>	<b>52</b>
<b>MISE A JOUR .....</b>	<b>55</b>

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS
		Date : 14/05/2025
Guide de doctrine opérationnelle départemental		Version 1

## **PREAMBULE**

Le Service Départemental d'Incendie et de Secours du Puy-de-Dôme est régulièrement sollicité pour des accidents de circulation.

L'accidentologie routière est un domaine d'activité du secours et des soins d'urgence aux personnes en perpétuelle adaptation, principalement du fait de l'évolution technologique des véhicules.

Les véhicules ont ainsi évolué en plusieurs temps jusqu'à une rigidification plus importante des structures à déformation programmée et une multiplication des sécurités passives.

Ainsi, le renforcement de la « cellule de survie » des véhicules adjoint à la multiplication des airbags notamment conduisent progressivement à une diminution du taux d'incarcération des victimes et du nombre de tués.

Cependant, une partie de l'énergie du choc est dissipée par le corps des victimes lui-même qui décélère brutalement ; ce qui entraîne notamment des lésions internes.

Par conséquent, il est nécessaire d'établir une stratégie de prise en charge de la victime qui intègre différentes possibilités d'extraction au regard de l'évolution des pathologies (diminution des atteintes traumatiques et augmentation des lésions internes) engendrant des pathologies évolutives.

À cette évolution sécuritaire, est venue s'ajouter une volonté franche de réduire l'impact environnemental des véhicules en quittant peu à peu les énergies fossiles. Concernant les nouvelles énergies embarquées dans les véhicules, les ventes de véhicules hybrides, hybrides rechargeables, électriques et à gaz sont toutes en hausse significative aujourd'hui.

Le présent Guide de Doctrine Opérationnelle Départementale (GDOD) vise à proposer une déclinaison opérationnelle de la conduite d'une opération de secours routier, en ayant pour objectif la meilleure prise en charge possible pour la victime, tout en ne perdant pas de vue la sécurité des intervenants.

### Pour les parties :

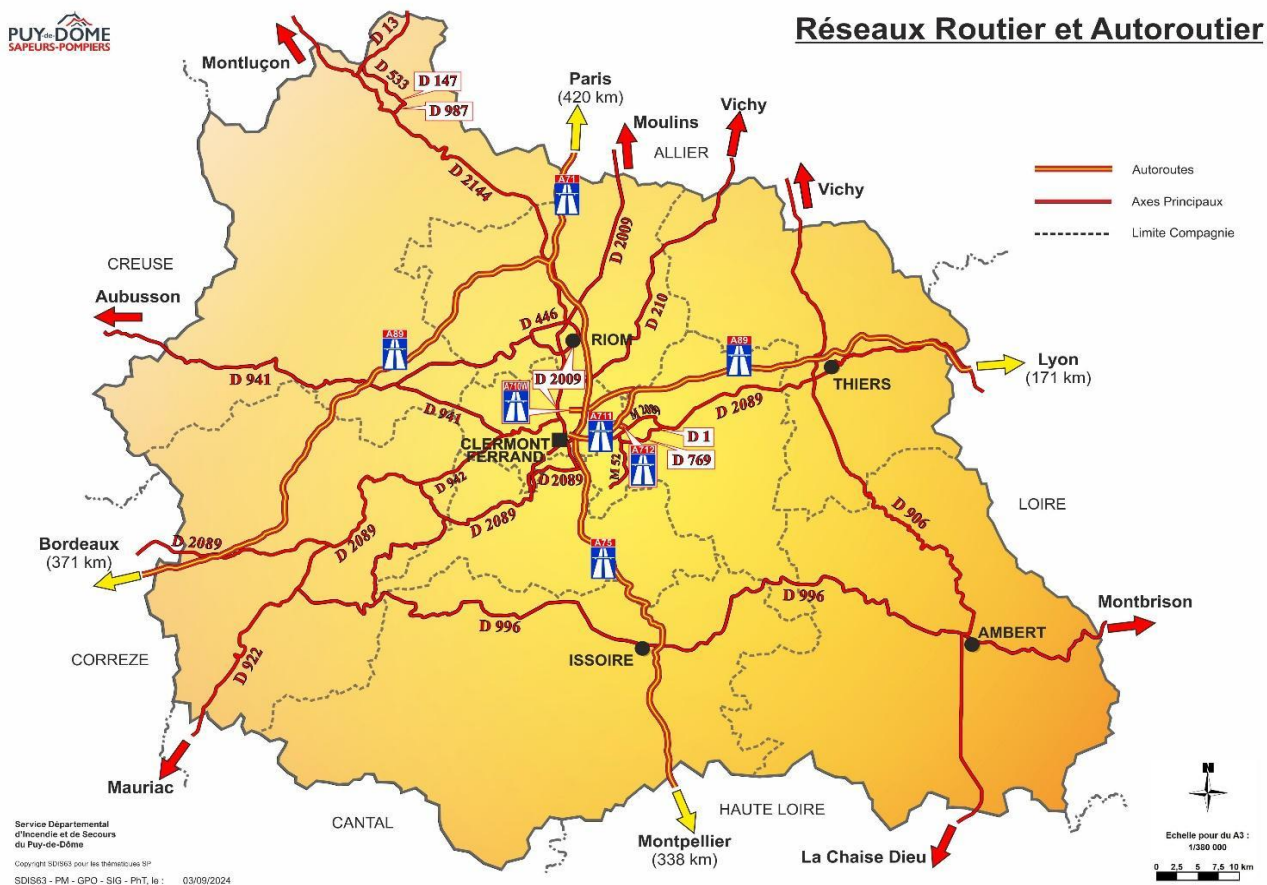
- connaissances générales, environnement d'un accident routier ;
- le transport de matières dangereuses ;
- les feux de tunnels.

Il conviendra de consulter le Guide de Doctrine Opérationnelle « Opérations de Secours dans le milieu routier ».

## DESCRIPTION GENERALE, DANGERS ET RISQUES

### 1. Le réseau routier et autoroutier du Puy-de-Dôme

« Le département du Puy-de-Dôme comprend près de 21.000 km de routes dont 218 km d'autoroute, 6.960 km de routes départementales, 13.613 km de routes communales ou métropolitaines. Le réseau routier départemental occupe le 3<sup>ème</sup> rang sur les 96 départements métropolitains quant à sa longueur. Le Puy-de-Dôme est un département de montagne et sa particularité est d'avoir un réseau dense – plus de 2.000 kms de routes départementales – au-dessus de 800m d'altitude » (extrait du Document Général d'Orientation de la Sécurité Routière -DGO SR - 2023-2027 du département du Puy-de-Dôme) .



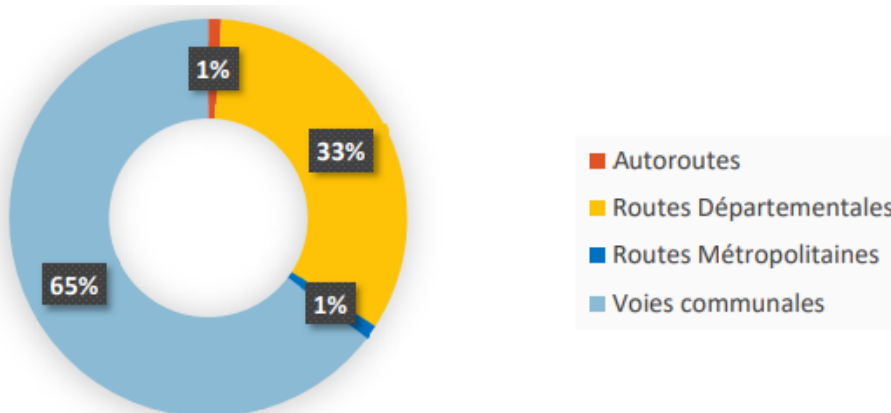


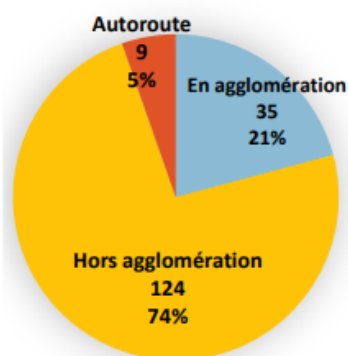
Figure 19 – Répartition du linéaire routier du Puy-de-Dôme

Logiquement, l'accidentologie routière est marquée dans le département, celle-ci étant également très variée de par la diversité du réseau (autoroutes et axes à grande vitesse, réseau plus rural et sinueux mais également routes de montagne).

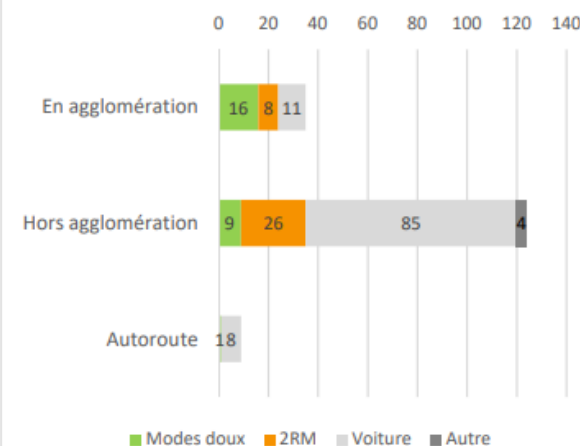
De fait, la statistique sur la mortalité routière et le contexte dans laquelle elle survient est représentative de cette diversité de réseaux, sans oublier le fait que les modes déplacements doux impactent également celle-ci.

**Données complémentaires sur l'accidentalité routière selon le milieu (2017-2021) :**

**Nombre de tués :**



**Nombre de tués selon le mode de déplacement :**



Au-delà des facteurs de causalité de la mortalité routière dont les conduites à risques représentent la très grande majorité (alcool, stupéfiants, vitesse, non-respect des priorités, distracteurs), il convient également de s'intéresser aux dangers qui découlent des conséquences d'un accident de la route.

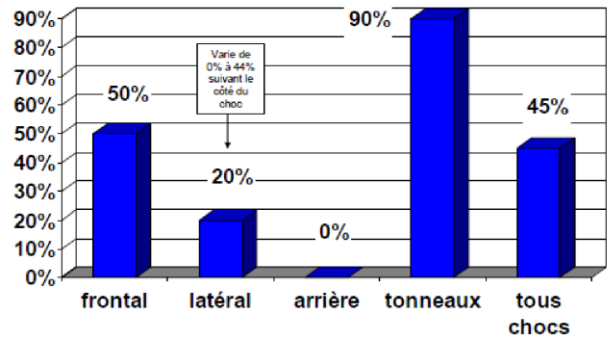
**2. Les dangers (en lien avec les évolutions des véhicules)**

Les véhicules qui circulent actuellement sur nos routes présentent des dangers, que ce soit pour les occupants comme pour les intervenants de services de secours.

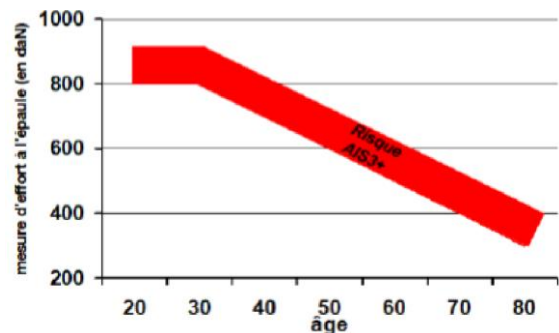
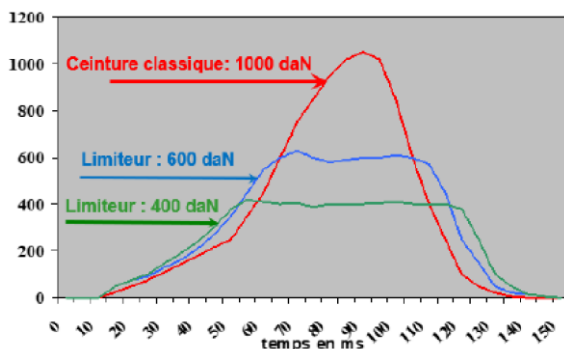
a) La ceinture de sécurité

Le port de la ceinture de sécurité devient obligatoire à l'avant en 1973 en dehors des agglomérations et en 1979 en agglomération.

En 1990, le port de la ceinture de sécurité est rendu obligatoire à l'arrière des véhicules. Efficacité de la ceinture de sécurité en réduction du nombre de tués selon les types de chocs :



Limiteurs d'effort aux ceintures



Dans les années 90, des limiteurs d'efforts sont couplés aux ceintures de sécurités avec une déformation programmée à des efforts de 1 000 daN. Le risque de blessures thoraciques dangereuses (AIS3+) est mis en évidence chez certains sujets en fonction de l'âge.

Ce dispositif sera par la suite réévalué avec :

- diminution du couple d'effort à 600 daN puis à 400 daN et déformation programmée dans le temps ;
- couplage aux airbags.

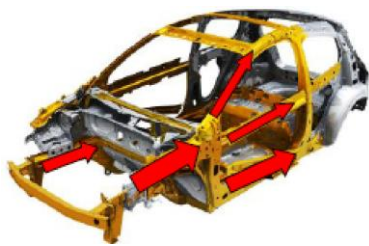
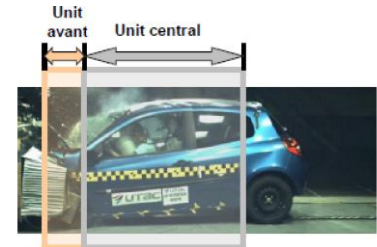
b) Les structures faibles

Dans les années 80, les constructeurs mettent en place des structures dites faibles pour absorber l'énergie lors des accidents de la circulation. Le nombre des blessés et des tués est en évolution.

c) Rigidification des structures

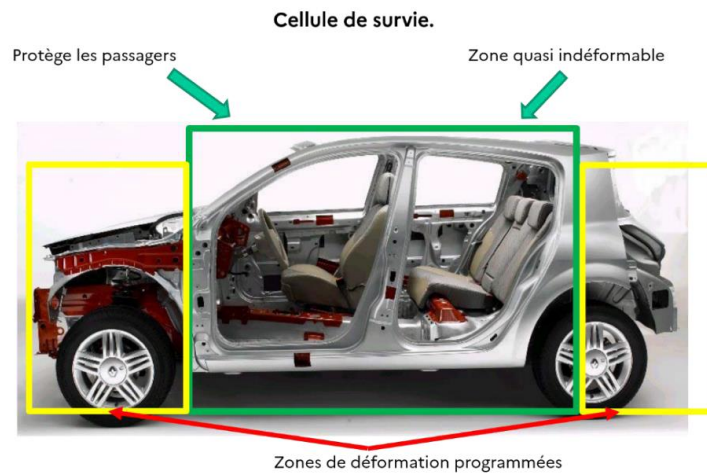
Dans les années 90, les constructeurs apportent une rigidification des structures.

Dans les années 2000, les structures sont encore plus rigidifiées de telle sorte que l'unité avant absorbe en se déformant un maximum d'énergie, tandis que l'unité centrale reste intègre.



La diffusion de l'énergie se fait dans tout le véhicule. Depuis les années 2000, les aciers utilisés sont des aciers à très haute limite élastique, cela signifie que plus le véhicule est soumis à une énergie, plus il l'absorbe en se déformant tout en devenant encore plus rigide.

Depuis quelques années, certains constructeurs ont développé des structures « composite » afin de gagner en poids.



d) Multiplication des airbags

Les premiers airbags font leur apparition dans les années 1980, dans un premier temps uniquement pour le conducteur.

Aujourd'hui, ces airbags sont généralisés, on retrouve les airbags :

- conducteurs à simple ou double effets, de 35 à 70 litres ;
- passagers de 60 à 120 litres ;
- rideaux de 25 à 30 litres ;
- de toit ;
- anti-écrasement sur les cabriolets ;
- latéraux de 10 à 15 litres ;
- genoux approximativement 18 litres ;
- de siège anti sous-marriage environ 5 litres ;
- de ceintures ;
- de siège auto ;

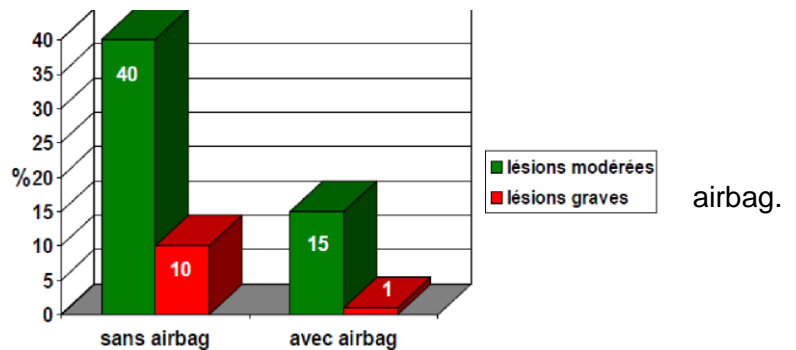
- les générateurs de capot actif, à partir de 2020 ;
- les airbags entre le passager et le conducteur (Airbag Far Side)

Ces airbags sont déclenchés par soit :

- des cartouches de gaz gonflées à 250 bars ;
- des systèmes pyrotechniques dont la température peut atteindre 700°C ;
- les deux systèmes.

La combinaison des airbags avec la ceinture de sécurité apporte une réelle diminution des blessures graves.

Exemple : choc frontal avec et sans  
On observe une réduction de 65 % des lésions mineures et modérées, une diminution de 90 % des lésions graves (AIS3+).



#### e) Détection du crash

Toutes les informations des différents capteurs sont recueillies par l'ECU. Cet organe électronique, sorte d'ordinateur de bord, commande le déclenchement des organes de sécurité passive.

Les conditions nécessaires pour déclencher un airbag sont :

#### Sur les capteurs :

- signal présent sur au moins deux capteurs au même instant ;
- signal ressemblant à un crash (même violence, même énergie) ;
- signal différent d'un impact type marteau.

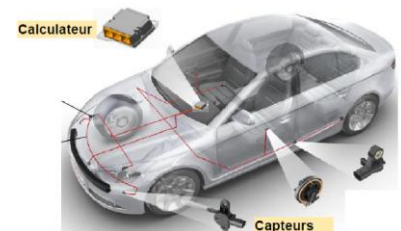
#### Sur le calculateur ECU :


- L'alimentation électrique doit être présente ou coupée depuis moins de 2 secondes.

#### f) Les vitrages

Il existe différents types de vitrages sur un même véhicule :

- feuilleté généralement utilisé pour le pare-brise ;
- verre trempé pour les fenêtres latérales et le hayon arrière ;
- verre polycarbonate rigide ou souple pour les pare-brise, fenêtres latérales et toits panoramiques ;
- on retrouve également des toits en photovoltaïques pour alimenter la batterie accessoire.



	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

g) Généralisation des dispositifs de commande

**Aide au conducteur**

Différents organes électriques sont utilisés pour aider le conducteur, éclairage et/ou redémarrage du véhicule.

Phares au xénon

Les phares au xénon permettent au conducteur de disposer d'une meilleure visibilité par l'utilisation d'une lumière blanche puissante. Cette lumière est produite en utilisant un condensateur générant une tension de 25 000 volts à l'allumage puis un fonctionnement normal à 85 volts.

Chargeur ultra haute capacité

Ces chargeurs sont utilisés sur les véhicules équipés du dispositif « Start & Stop » afin de moins solliciter la batterie de démarrage. Ces chargeurs fonctionnent grâce à un procédé de réaction chimique interne pour produire une capacité de 25 000 volts.

**Confort du conducteur et des passagers**

Les colonnes de direction

Cet élément est aujourd'hui réglable en profondeur et en hauteur grâce à la multiplication des systèmes de cardan. Certains modèles de véhicule ne possèdent plus de colonne de direction mais une commande électrique.

Les organes électriques


Après avoir développé la sécurité passive sur les véhicules, afin de se démarquer les uns des autres, les constructeurs développent de plus en plus des organes électriques pour simplifier et agrémente le confort du conducteur et des passagers.

On retrouve donc :

- les vitrages à commande électrique ;
- les commandes de démarrage sans clef ;
- les ouvertures de portes automatiques sans clef ;
- la multiplication des éléments sur les sièges (chauffants, massants, réglages électriques, dossier, lombaires, distance, hauteur...) ;
- les commandes de toit ouvrant.

La climatisation

Afin de répondre aux normes environnementales, les gaz de climatisation ont été remplacés par du Tétrafluoropropène HFO 1234 yf. Ce gaz de climatisation présente des propriétés inflammables très importantes dès 400 °C.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
		Version 1
Guide de doctrine opérationnelle départemental		

## Les énergies de traction

Pour lutter contre les effets liés à l'utilisation des produits carbonés, les constructeurs développent depuis déjà un bon nombre d'années, des véhicules à énergie dites « propres » :

- début du siècle, Ferdinand Porsche développe le tout premier véhicule électrique ;
- 1979, arrivée des premiers véhicules GPLc ;
- 1997, première voiture hybride électrique ;
- 2011, premier véhicule électrique commercialisé en grande série ;
- aujourd'hui, nous pouvons trouver des véhicules fonctionnant avec des carburants fossiles, à l'électricité, au GNc, au GPL, au GNI et à l'hydrogène.

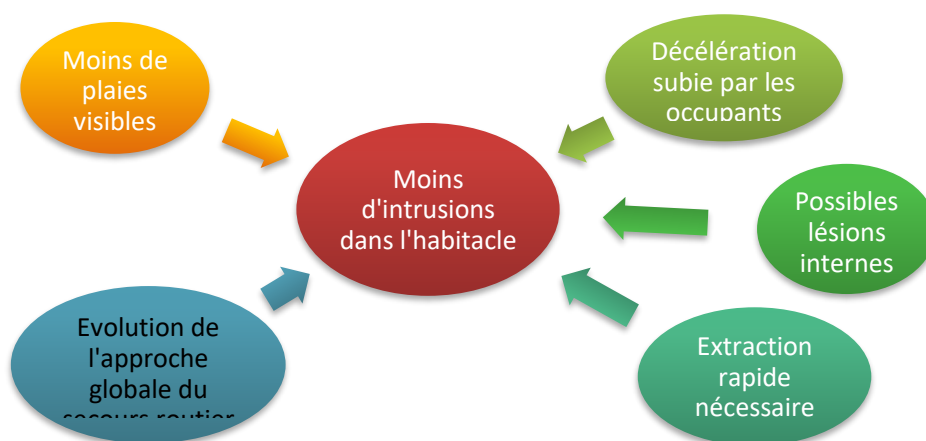
Il est à noter que des véhicules peuvent utiliser plusieurs de ces « carburants », ils sont alors appelés « véhicule hybride ».

## Incidence sur les services de secours

A forte vitesse :




### Accidents comparables à 65 km/h EES (Equivalent Energy Speed)



La rigidification des structures oblige les sauveteurs à s'interroger et à faire un choix entre la césarienne qui devient de plus en plus compliquée et le travail au vérin pour redonner un espace vital à la victime.

Ces modifications entraînent également des changements dans les règles de sécurité à respecter tant pour l'extraction de la victime que pour les sauveteurs.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS
		Date : 14/05/2025
Guide de doctrine opérationnelle départemental		Version 1

## **LA SÉCURITÉ DES INTERVENANTS**

---

Consécutivement à tous les dangers inhérents aux véhicules, les intervenants doivent se prémunir des risques encourus et adopter les bons réflexes afin de garantir leur sécurité sur intervention.

### **1. Les sécurités individuelles adaptées au risque**

Le port des équipements de protection individuelle (EPI) est obligatoire quelle que soit les actions à mener, la tenue doit être adaptée aux risques.

#### a) Port des EPI en dotation individuelle

Le port des EPI complet est de rigueur :

- tenue de feu complète sans la cagoule de feu ;
- casque avec port des lunettes obligatoire ;
- si possible protection faciale baissée ;
- port de masque FFP2 pour la découpe de pare-brise.


#### b) Port des EPI en dotation collective

- Gilet haute visibilité ;
- Gants 1000V pour débrancher les service plugs.

### **2. Les sécurités collectives adaptées au risque**

Au-delà des équipements de protection individuelle, qu'ils soient en dotation individuelle et ou collective, la sécurité se traduit également par un ensemble de règles et de bonnes pratiques à appliquer sur opération. le partage de cette doctrine fait l'objet du présent GDOD, la formation des intervenants susceptibles d'être confrontés à de telles situations doit également faire l'objet d'une attention particulière.

En particulier, la règle des 5S détaillée dans le chapitre 4 (conduite des opérations) paragraphe 4 (les principes opérationnels) doit être la préoccupation constante de tous les intervenants ; on la retrouve en synthèse dans l'annexe B.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## **LA CONSTRUCTION DE LA RÉPONSE OPÉRATIONNELLE**

### **1. Les situations envisageables**

S'il existe de nombreuses situations d'accident compte tenu de la multiplicité des véhicules en circulation et de la variété des risques liés aux réseaux routiers dans notre département, nous pouvons malgré tout définir plusieurs situations envisageables à l'arrivée des secours.

#### **La définition de l'état des victimes à l'arrivée des secours**

Il est indispensable que chaque acteur du secours partage une définition commune de l'état des victimes sur les lieux de l'accident, qu'il s'agisse d'une victime piégée, incarcerated, éjectée ou uniquement blessée mais dans l'incapacité de quitter son véhicule du fait de ses blessures.

##### a) Victime piégée

Victime retenue prisonnière à l'intérieur de son véhicule, suite à la déformation des structures de l'habitacle. Il n'y a pas de lésions consécutives à un phénomène compressif. Elle peut même ne pas être blessée.

##### b) Victime incarcerated

Victime blessée bloquée à l'intérieur de son véhicule et maintenue prisonnière par un mécanisme de compression responsable de la présence de lésions sous-jacentes. Le plus souvent, c'est elle est blessée grave mais pas forcément polytraumatisée.

La prise en charge de la victime incarcerated relève de l'intervention de moyens médicaux spécialisés (SMUR) et du recours à des manœuvres de forces (désincarcération) faisant appel aux matériels des sapeurs-pompiers.

##### c) Victime éjectée


La victime peut avoir été éjectée par la violence du choc : elle présente potentiellement des traumatismes qui peuvent être dus :

- Au choc avec l'habitacle du véhicule,
- A un choc avec un élément extérieur,
- A la chute sur le sol.

##### d) Victime Accessible

La victime peut être blessée mais non piégée : aucune déformation mécanique n'empêche la victime de sortir, ce sont ses blessures qui ne lui permettent pas de sortir par elle-même (défaillance en X, C, D, F).

La victime peut être sortie d'elle-même du véhicule avant l'arrivée des sapeurs-pompiers.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## **2. Les situations envisageables et l'engagement des secours**

Si la définition de l'état des victimes dépend essentiellement des risques inhérents à l'accidentologie routière, le contexte dans lequel l'accident se produit impacte également la réponse opérationnelle. En effet, plusieurs critères nécessitent une adaptation par le CTA-CODIS des moyens engagés :

- la présence d'une autoroute ou axe à grande vitesse, nécessitant de facto une protection des intervenants ;
- la présence ou non d'un incendie déclaré à l'appel des secours ;
- la présence ou non d'un contexte nécessitant l'engagement de moyens spécialisés adaptés.

De ces variables découlent une méthodologie d'engagement de la réponse opérationnelle dans le SGA-SGO, que l'on peut synthétiser dans le tableau ci-dessous :

AVP sans notion d'incarcéré	AVP avec notion d'incarcéré
Sur axe à grande circulation	
Sur autoroute	
Impliquant un engin lourd	
Suivi de feu	
Dans l'eau	
Impliquant le tram	
Impliquant un TMD	
En ravin	
Carambolage NOVI	

## **3. Les documents opérationnels**

Le secours routier est classé comme risque courant dans le SDACR du Puy-de-Dôme paru en 2024. A ce titre, de nombreux documents opérationnels y font référence. On peut citer parmi eux :

- le Plan ORSEC départemental "Secours Routiers et Autoroutiers" version en vigueur ;
- le guide des bonnes pratiques « coordination des interventions de sécurité sur autoroutes », version en vigueur ;
- le GDOD situations en présence de nombreuses victimes version en vigueur ;
- le GDOD SINUS version en vigueur.


Le présent GDOD vient préciser les dispositions édictées dans le plan ORSEC et le guide des bonnes pratiques, il est le fruit d'une concertation interservices en particulier avec les différents concessionnaires autoroutiers.

## **4. La réponse opérationnelle**

La réponse opérationnelle est l'adéquation entre l'analyse et la couverture du risque et la disponibilité des moyens pour faire face aux différentes situations envisageables.

### a) Une réponse graduée par niveau de situation

L'organisation du secours routier s'articule autour d'une réponse graduée en trois niveaux.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

### Le niveau 1

Il correspond à 80 % des interventions effectuées, incluant les actions de zonage de sécurité, de protection incendie, de calage du/des véhicules, de la stabilisation de ceux-ci et de l'éventuelle ouverture de porte à effectuer. La prise en compte de victime(s) piégée(s) demeure dans le périmètre du niveau 1 ; cependant et dans le doute lors de la prise d'appel, le CTA-CODIS a toute latitude pour engager la réponse opérationnelle supérieure.

En pratique, il est assuré par des [CCRSR](#), des [FPTSR](#) ou des [FPTLSR](#) armés par 3 à 4 intervenants, dont les fiches armement-type sont accessibles sur l'intranet.

### Le niveau 2

Il correspond à des actions de désincarcération de victime(s) soit par des méthodes de césariation, soit par des méthodes de cross-raming. Il est assuré par des FPTSR spécifiquement équipés et armés par 3 à 4 intervenants dont la fiche armement-type est accessible sur l'intranet.

### Le niveau 3

Il correspond à des actions de désincarcération « lourde », à des actions de manœuvre de force, à des manœuvres de levage, à du calage en quantité importante, à de la découpe de matériaux avec des moyens spécifiques. Il est assuré par des VSRM armés par 3 à 4 agents complété par la Cellule USAR armée à 3 agents dont les fiches armement-type seront prochainement accessibles sur l'intranet.

#### b) Articulation des différents niveaux

L'articulation des différents niveaux de la réponse opérationnelle permet d'adapter celle-ci à l'ensemble des situations envisageables.

### Le niveau 1

Il intervient toujours sur son secteur de premier appel que la victime soit piégée ou incarcérée, et quel que soit le véhicule impliqué.


### Le niveau 2

Il intervient en fonction niveau 1 ou niveau 2 sur son secteur de premier appel (victime piégée ou incarcérée) et en complément d'un niveau 1 pour une victime incarcérée. S'il intervient en niveau 2 sur son secteur de premier appel il doit être renforcé par un niveau 1.

### Le niveau 3

Il intervient en fonction niveau 1 ou niveau 2 sur son secteur de premier appel (victime piégée ou incarcérée) et en complément d'un niveau 1 pour une victime incarcérée.

S'il intervient en niveau 2 sur son secteur, il doit être renforcé par un niveau 1. Il intervient en groupe constitué VSRM + Cellule USAR dès lors qu'un engin dit « lourd » est impliqué (PL, train, bus, engin agricole).

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## 5. La prise d'appel et l'engagement des secours

La prise d'appel conditionne l'engagement des secours ; le présent guide doit donc permettre – outre le partage d'un langage commun et de définitions partagées sur l'état des victimes et concernant les différentes situations envisageables – d'uniformiser et de clarifier les éléments à recueillir auprès des témoins et au cours des messages du 1<sup>er</sup> COS.

### a) Les éléments à recueillir

- éléments d'une prise d'alerte classique adresse, sens PK, téléphone ;
- la nature du requérant, témoin, conducteur, chauffeur...
- type de choc, frontal, latéral, tonneaux, encastrement...
- types de véhicules impliqués, position finale du/des véhicule/s, nombre, carburation, nombre de places, d'occupants ;
- vitesse estimée au moment du choc ;
- déformation du véhicule ;
- nombre et état des victimes ;
- typologie des victimes adultes, enfants ;
- positions des victimes, éjectées ou non ;
- notion de victimes coincées ou bloquées à l'intérieur du véhicule ;
- chargement en quantité et qualité des PL et utilitaires ;
- éléments de contextes pouvant potentiellement influencer le déroulement de l'intervention (exemple : propagation d'un feu de véhicule à la végétation, pollution due aux huiles, carburants et eaux d'extinction...) ;
- idéalement, prise de photos et envoi sur la tablette CODIS.



Dans le cadre de l'identification des facteurs aggravants un membre de l'équipe spécialisée peut fournir un appui lors du traitement de l'alerte










### b) Les conseils au requérant

Le CTA-CODIS peut également être amené à conseiller le(s) requérant(s) en cas d'urgence, en particulier sur la mise à l'abri des impliqués et autres usagers de la route (exemple : se positionner derrière la glissière de sécurité, porter un gilet haute visibilité...) ou éventuellement sur la mise en sécurité des véhicules. Bien entendu, le cas échéant, le CTA-CODIS précise la conduite à tenir face à une détresse vitale tout en prenant en compte le contexte de l'accident et les risques encourus par les témoins (balance bénéfiques – risques).



### c) L'engagement des secours

Il est résumé dans le tableau ci-dessous, et dans la logique détaillée dans le chapitre précédent (réponse opérationnelle). Le contexte nécessitant l'engagement d'équipes spécialisées n'apparaît pas.

Réponse opérationnelle	VSAV	Engin SR de niveau 1	Engin SR de niveau 2	Engin SR de niveau 3	Chef de groupe
Type d'accident					
Accident sans nécessité de protection 					Sur décision du CTA-CODIS
Accident nécessitant une protection ou avec notion de victime piégée 			Renfort sur demande		Sur décision du CTA-CODIS
Accident avec notion de victime incafé 				Renfort sur demande	
Accident nécessitant des actions complexes de désincarcération 					

Icons by Service Départemental-Métropolitain d'Incendie et de Secours (SDMIS), 2023. Tous droits réservés.

### d) La prise en compte des messages du 1er COS

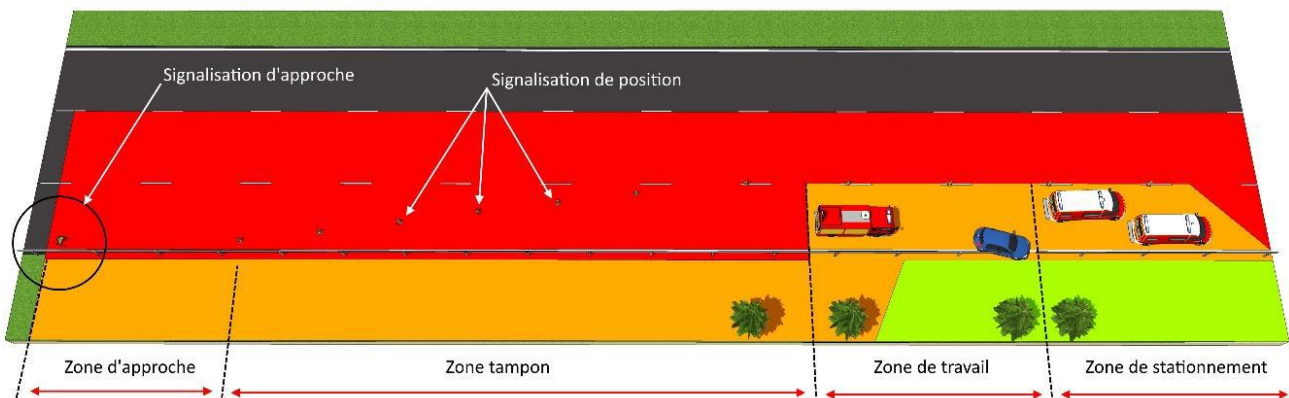
Le message d'ambiance du premier engin se présentant sur les lieux est prépondérant. Il sera d'autant plus efficace s'il utilise les éléments de langage et les définitions de l'état des victimes du présent GDOD. Pour y parvenir, l'annexe C propose une trame de message « type » permettant d'uniformiser les éléments nécessaires afin que le CTA-CODIS puisse adapter la réponse opérationnelle initiale.

En particulier, la notion d'« énergie cinétique faible ou forte » est à proscrire au bénéfice de la vitesse estimée au moment de l'impact ou de la violence du choc.

## LA CONDUITE DES OPÉRATIONS

La conduite des opérations répond à la fois aux grands principes de gestion opérationnelle et de commandement, mais également aux connaissances des intervenants en matière de techniques opérationnelles.

### 1. Le zonage opérationnel



Le zonage opérationnel est traditionnellement défini par les notions de zone d'exclusion (rouge), de zone contrôlée (orange) et de zone de soutien (verte) en plus de la zone dite « publique ». Dans le contexte d'une intervention pour secours routier, on aborde davantage le zonage opérationnel par le prisme du positionnement des véhicules et du balisage d'urgence mis en place.

**La zone d'exclusion :** zone rouge qui est une zone de danger absolu, s'il est nécessaire d'y accéder faire couper la circulation.

**La zone contrôlée :** zone orange qui est une zone de risque élevé, les agents ne doivent s'y trouver que lorsque cela est strictement nécessaire.

**La zone de soutien :** zone verte qui un espace de risque acceptable, zone de mise en sécurité des impliqués et des personnels en attente d'engagement.

#### Le biseau :

Doit inciter les conducteurs à changer de voies sans marquer d'arrêt. Uniquement utilisé sur Autoroute et sur les voies à double sens de circulation.

#### Le stop voie / stop net :

Ne doit pas inciter les autres usagers à emprunter la voie de circulation du sens opposé sans avoir marqué un temps d'arrêt.

#### La zone tampon :

Située après la zone d'approche et en amont de la zone de travail, elle doit permettre de limiter les risques de sur-accident face à un véhicule qui n'aurait pas vu le dispositif de signalisation et de pouvoir s'arrêter avant de percuter le premier véhicule de secours.

#### La zone de stationnement :

Située après la zone de travail permet de positionner tous les véhicules liés à l'intervention.

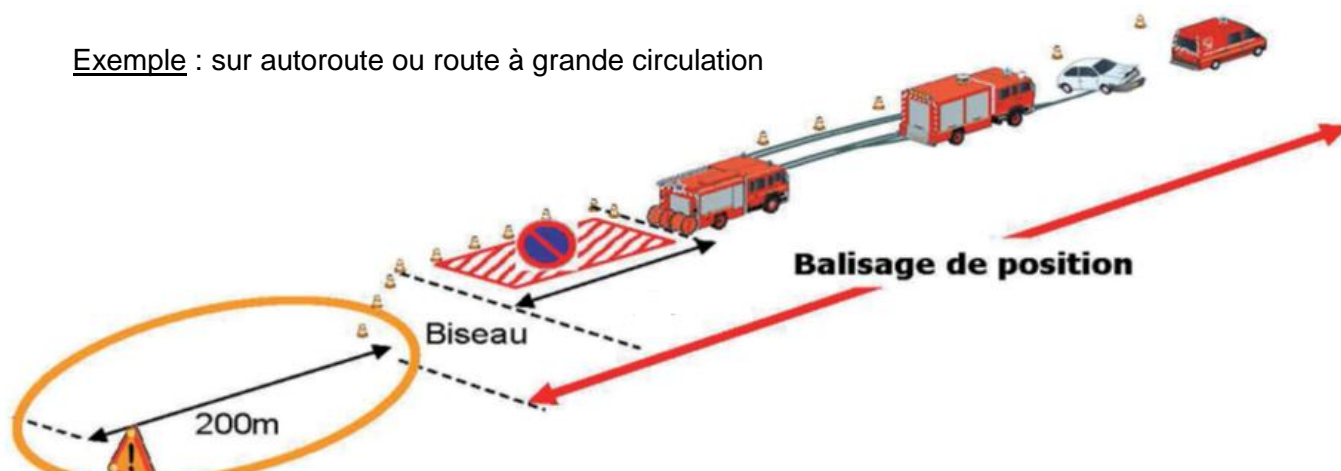
a) Le balisage d'approche et/ou de pré signalisation

Afin de signaler l'accident, la dépose en amont d'un panneau lumineux sur la BAU ou le bas-côté est nécessaire. Ne jamais poser un panneau ou un cône de balisage isolément sur une voie.

b) Le balisage de position (sur les lieux de l'accident)

Disposer les cônes de Lübeck de manière à avoir une zone de travail sécurisée, un double cône du Lübeck matérialise la fin de la zone tampon et le début de la zone de travail.

Exemple : sur autoroute ou route à grande circulation



Nota : mise en place d'un biseau sur « autoroute ou route à grande circulation » ou un « stop voie » sur les axes bidirectionnels.

## 2. Doctrine liée au balisage

Les différentes situations envisageables en matière de balisage d'urgence apparaissent dans les annexes E à J du présent GDOD.

## 3. Transiter sur autoroute

### Par une gare de péage (réseau concédé)



Pour les véhicules **DOTÉS** d'un badge télépéage :  
 emprunter une voie par un **t** orange en étant attentif à la hauteur sous portique et en adaptant la vitesse.



Pour les véhicules **NON DOTÉS** d'un badge télépéage :  
 - actionner votre avertisseur deux tons à l'approche de la gare de péage ;  
 - réguler votre vitesse ;

- utiliser les voies signalées par une **flèche verte** et prendre un ticket, en étant attentif à la hauteur libre sous portique !



### **Entrée par un portail de service**

- ouvrir le portail et le refermer après votre passage (attention aux portails électriques à fermeture automatique dès le retrait de la clef et passage de l'engin) ;
- actionner les feux de détresse ;
- prendre de la vitesse jusqu'à atteindre une vitesse de 80 km/h en utilisant la bande d'arrêt d'urgence (BAU) comme une voie d'accélération avant votre insertion sur l'autoroute ;
- éteindre les feux de détresse ;
- en cas de bouchon ou de difficultés de circulation, **utiliser la BAU comme voie de circulation.**

**Attention : la BAU peut être encombrée**

NB : privilégier les accès de secours aux accès de services, notamment durant la période hivernale. En effet, les accès de secours seront prioritairement déneigés.

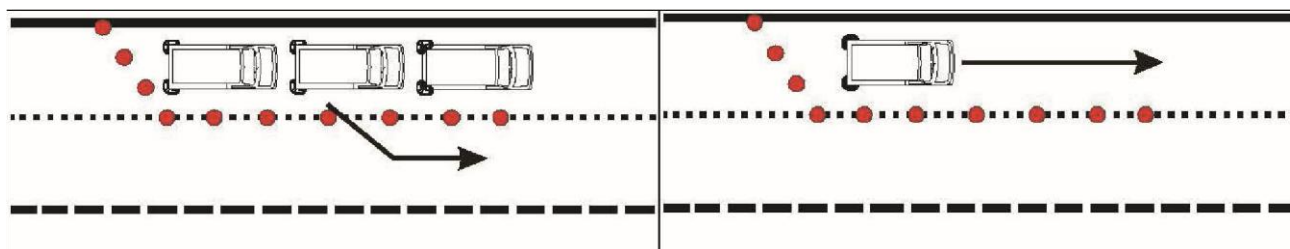



## **Attention aux piétons**



### **Vous quittez les lieux de l'intervention**


- **systématiquement**, informer les responsables des forces de l'ordre (GN ou PN) de la gravité des dégâts corporels ;
- informer si possible le responsable autoroutier du lieu d'acheminement des blessés pour prévenir le péage concerné par votre sortie ;
- en cas d'intervention dans un double-sens, suivre les consignes de circulation données par les forces de l'ordre (GN ou PN) ou l'exploitant autoroutier ;
- toujours bénéficier de la protection des forces de l'ordre (GN ou PN) pour quitter la voie neutralisée ;
- lorsque c'est possible, réintégrer la circulation depuis la voie neutralisée avant de vous rabattre sur les voies circulées.



	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

### **Pour quitter le réseau autoroutier au niveau d'un péage**



Pour les véhicules **DOTÉS** d'un badge télépéage :  
 emprunter une voie par un  orange en étant attentif à la hauteur sous portique et en adaptant la vitesse.



Pour les véhicules **NON DOTÉS** d'un badge télépéage :  
 - prendre une des voies indiquées par une flèche verte ;  
 - guichet automatique, insérer votre ticket, appuyer sur la touche SOS, un opérateur vous donne les instructions. Transmettre le nom du CIS, l'immatriculation du véhicule, le PK de l'intervention (si intervention sur autoroute) et la gare d'entrée.



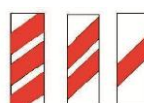
### **Pour quitter le réseau autoroutier par un portail de service**

- utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme voie de décélération lorsque vous approchez du portail ;
- les portails sont repérés par une plaquette de couleur ;

Portail à 200 m



Portail à 300 m,  
200 m et 100 m



- ouvrir le portail et **le refermer après votre passage** (attention aux portails électriques à fermeture automatique dès le retrait de la clef et passage du véhicule).



### **Le transport au CH avec transit par un axe autoroutier concédé :**

Afin de gagner du temps sur certains secteurs, le transport au CH peut se faire en empruntant les axes autoroutiers. Pour ce faire, les agents doivent suivre les mêmes recommandations que lors de l'emprunt des axes autoroutiers pour se rendre sur opération(s).

Le retour d'intervention doit obligatoirement se faire par un autre axe routier pour les CIS non dotés d'abonnement télépéage.

## CONSIGNES GÉNÉRALES

- lorsqu'au moins l'une des deux voies de circulation est libre, les services progresseront par les voies de circulation normales ;
- en cas de congestion des voies de circulation les secours progresseront par la BAU en veillant à rester maître de leurs véhicules, avertisseurs lumineux (gyrophare + feux de croisement) et sonores en service. Adapter sa vitesse à l'approche de l'événement ;
- ne jamais faire demi-tour sur l'autoroute ;
- ***ne jamais emprunter l'autoroute à contresens pour accéder à un accident.***

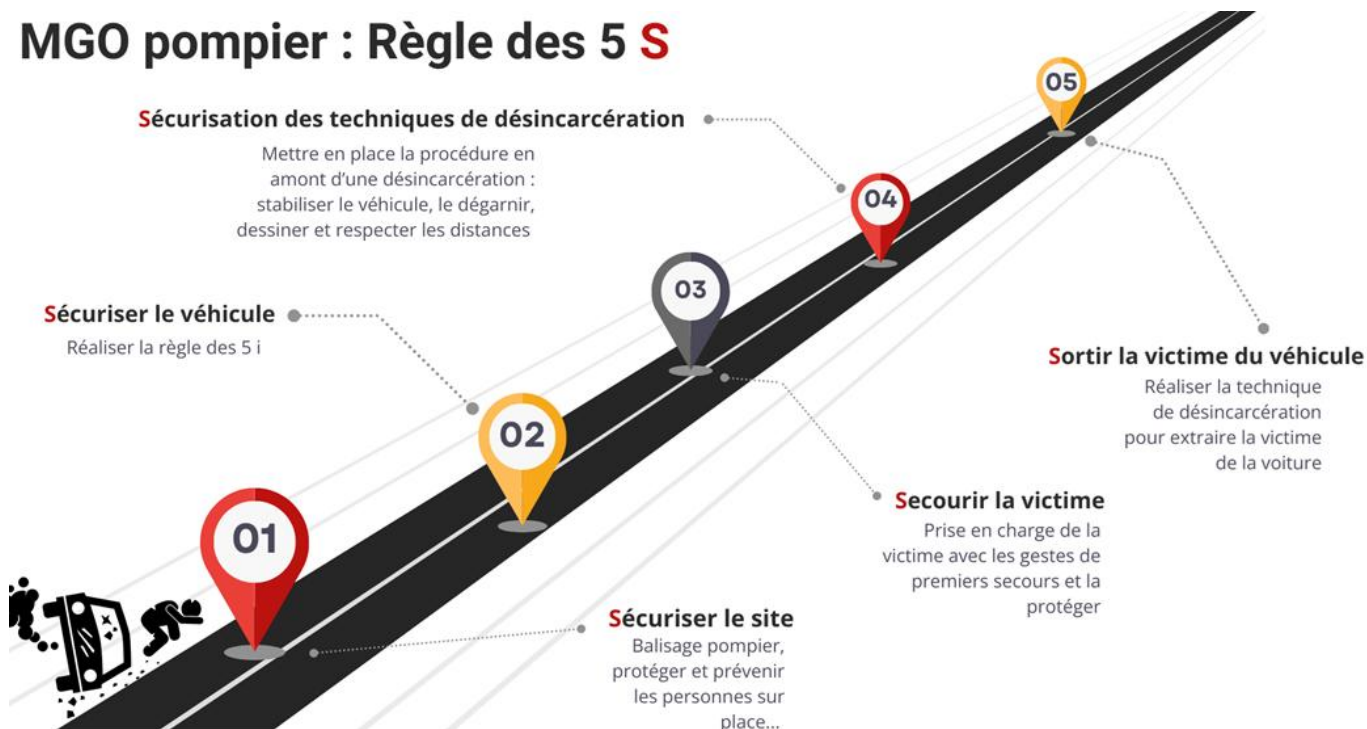


Prudence, indépendamment de l'événement, une signalisation de chantier peut être mise en place sur les voies de circulation pour un chantier d'entretien. Du personnel à pied (exploitants et entreprises) peut se trouver à l'intérieur du balisage censé ne pas être circulé. De même, du personnel ainsi que des véhicules ou des panneaux peuvent être sur la BAU.

## 4. Les principes opérationnels – la MGO SR


La MGO SR s'appuie en grande partie sur la règle des « 5S » ; celle-ci est rappelée dans le schéma ci-dessous. L'annexe B rappelle également cette règle, et précise également les autres données susceptibles d'impacter les principes opérationnels à appliquer sur intervention.

### MGO pompier : Règle des 5 S



## 5. Détails des risques associés à l'énergie de traction

L'annexe E synthétise les risques associés aux véhicules à énergies de traction particulières et présente un tableau des actions à réaliser (données issues du GODR SDIS 86).

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## 6. Le secours d'urgence à personne

La prise en charge d'une victime se fera conformément à la doctrine départementale en vigueur » (se reporter au recueil SUAP; lien : [SDIS63 - Recueil SUAP](#)).

## 7. Missions des différents services

### **Rôles du Sdis**



- coordonner les opérations de secours (COS) ;
- assurer le balisage d'urgence de l'intervention dans l'attente de la mise en place d'une signalisation par l'exploitant ;
- assurer la sécurité du personnel intervenant ;
- porter les secours d'urgence aux victimes et désincarcération ;
- lutter contre les incendies et les effets secondaires ;
- assurer la protection du public et de l'environnement en cas de déversement accidentel de produits dangereux ;
- communiquer aux forces de l'ordre tous renseignements nécessaires à l'enquête.

**La régulation, le changement de voie de circulation, la circulation ou la fermeture de l'autoroute n'incombent pas aux sapeurs-pompiers.**



**La venue d'un hélicoptère sur l'autoroute entraînera la fermeture de celle-ci. Nécessité d'anticiper et de se coordonner avec le concessionnaire et la GN.**

### **Rôles des forces de l'ordre**




- porter secours et assistance aux usagers de la voie publique si nécessaire (premiers intervenants) ;
- faciliter la progression des véhicules de secours ;
- régulation de la circulation et de la sécurité rapprochée immédiate ;
- décider de la mise en place de restrictions de circulation et du rétablissement de la circulation en accord avec l'exploitant et le COS ;
- décider de la coupure de la circulation à son initiative ou sur demande de l'exploitant ou du COS ;
- sécurité des personnes et des biens ;
- constatations d'usage, recueil des éléments pour enquête ;
- maintien de l'ordre public ;
- sur le réseau DIR (A75) : organiser l'enlèvement des véhicules ;
- organiser l'enlèvement du fret.

### **Rôles des SAMU**




- médicalisation des blessés ;
- décider du vecteur d'évacuation (terrestre ou aérien).

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS
		Date : 14/05/2025
Guide de doctrine opérationnelle départemental		Version 1

### ***Rôles des gestionnaires des réseaux routiers***




- assurer le balisage d'urgence afin de protéger les intervenants et les victimes ;
- informer les usagers de l'événement ;
- assurer la mise en place et l'enlèvement des dispositifs de balisage pour les mesures de restrictions de circulation décidées en relation avec les forces de l'ordre ;
- assurer la protection en fin d'embouteillage ;
- remettre en état les lieux après intervention et/ou signaler un danger résiduel ;
- le réseau autoroutier, organiser l'enlèvement des véhicules accidentés, enlèvement du fret.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## **ANNEXES**

<a href="#"><u>ANNEXE A (définitions / Abréviations / Acronymes)</u></a> .....	25
<a href="#"><u>ANNEXE B « MGO »</u></a> .....	29
<a href="#"><u>ANNEXE C « Message de renseignement »</u></a> .....	32
<a href="#"><u>ANNEXE D, Les risques associés</u></a> .....	33
<a href="#"><u>ANNEXE E Intervention</u></a> .....	37
<a href="#"><u>ANNEXE F « Positionnement des véhicules », balisage axe bidirectionnel</u></a> .....	38
<a href="#"><u>ANNEXE G « Positionnement des véhicules », rond-point</u></a> .....	40
<a href="#"><u>ANNEXE H « Positionnement des véhicules », primo-intervenant seul</u></a> .....	42
<a href="#"><u>ANNEXE I « Positionnement des véhicules », balisage autoroute 2 fois 2 voies</u></a> .....	43
<a href="#"><u>ANNEXE J « Positionnement des véhicules », balisage autoroute 2 fois 3 voies</u></a> .....	46
<a href="#"><u>ANNEXE K « Positionnement des véhicules », balisage autoroute et voie d'entrecroisement</u></a> .....	47
<a href="#"><u>ANNEXE L Références bibliographiques</u></a> .....	51
<a href="#"><u>ANNEXE M État des lieux</u></a> .....	52

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## **ANNEXE A** (définitions / Abréviations / Acronymes)

Airbags : coussin gonflable permettant d'amortir les chocs pour les victimes.

AIS : cotation des blessures de 0 à 9 (9 étant les DCD), il est à noter que les constructeurs portent leurs efforts afin d'éviter des blessures supérieures à l'AIS 3 +.

Alliages métalliques : l'aluminium, le magnésium se retrouvent de plus en plus fréquemment dans les volants, les carters, bloc-moteur, radiateurs, traverses de tableau de bord, capots.

APR : Appareil de Protection Respiratoire isolant et autonome.

Arceaux pyrotechniques : ces arceaux permettent de protéger les occupants du véhicule en cas de retournement de celui-ci.

CDSP : Corps Départemental des Sapeurs-Pompiers.

CODIS: Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours

Cross Raming : le principe du cross-raming consiste à remettre en forme la voiture à l'aide de vérins afin de libérer les membres et parties du corps incarcerated. Au lieu de découper la tôle pour dégager une personne, les intervenants utilisent des vérins à l'intérieur du véhicule en accédant par le coffre. Cette technique permet dans certaines circonstances d'être plus rapide.

CRSS: Compte Rendu de Sortie de Secours

Dégarnissage : se réalise manuellement avec ou sans outil approprié. Il permet aux personnels de connaître et visualiser, en complément des FAD, les zones de coupes potentielles et les zones de danger.

EES : Equivalent Energy Speed : il s'agit de la vitesse à laquelle il faudrait lancer un véhicule contre un obstacle indéformable afin de reproduire les mêmes déformations que celles constatées dans un accident expertisé.

ECU : pour Electronic Control Unit gérant la totalité des éléments pyrotechniques de sécurité passive. Il représente le cerveau central des systèmes de sécurité passive.


Ecureuil / homme d'intérieur : secouriste au contact de la victime, il sera le relais entre la victime et les secours.

EDPm: Engin de Déplacement Personnel motorisé (trottinette électrique, gyropode, gyroroue...)

ERG : guide sous forme de livret, édité par les constructeurs. Ces guides sont destinés aux services de secours pour réaliser les actions de calage, mise en sécurité, immobilisation.

Euro Rescue : application permettant d'accéder aux FAD et aux guides d'interventions d'urgences via un appareil de type smartphone ou tablette.

FAD / Rescue Sheet : Fiches d'Aide à la Désincarcération : elles sont construites de la même façon qu'un plan ETARE classique mais pour chaque véhicule.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS
		Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

Fireman access : certaines batteries peuvent être équipées de ce dispositif qui permet de faciliter l'intervention des secours en cas de feu et/ou d'emballage de la batterie haute tension.

Générateurs de capots actifs : ils permettent en cas de choc VL/piéton de soulever le capot pour lui permettre de se déformer sous le poids de la victime et ainsi absorber une partie de l'énergie.

Golden Période : la période d'or est un concept de médecine d'urgence. La plupart des blessés graves (polytraumatisé ou bien victime d'une hémorragie interne) meurent dans les premières heures. On a donc un taux de survie optimal si la victime se retrouve sur une table d'opération dans l'heure qui suit l'accident.

GPLc : Gaz Pétrole Liquéfié pour carburant automobile.

GNC : Gaz Naturel comprimé sous une pression de 200 bars, il est utilisé pour la carburant des véhicules.

GNL : Gaz Naturel Liquéfié à -160°C utilisé pour la carburant automobile.

Hybride : véhicule dont le fonctionnement réside dans la mise en œuvre de plusieurs carburants (électrique, essence...).

Ecall : système mis en œuvre dans des véhicules afin d'alerter directement les secours en cas d'accident.

LAO : Liste d'Aptitude Opérationnelle, annuelle ou semestrielle.

Loop : boucle de sécurité permettant d'isoler la batterie haute tension.

MGO : Marche Générale des Opérations

MSP : Mise en Situation Professionnelle.

Norme NF S61-527 : relative aux véhicules des services de secours et de lutte contre l'incendie – engins techniques de secours et d'assistance – véhicules de secours routier. La norme est d'application volontaire.

Seules les formes verbales « doit » et « doivent » sont utilisées pour exprimer une ou des exigences qui doivent être respectées.


Les expressions telles que « il convient » et « il est recommandé » sont utilisées pour exprimer une possibilité préférée mais non exigée, une suggestion ou un conseil utile mais non obligatoire, ou une autorisation.

ORSEC : Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile

PCA : Président du Conseil d'Administration du SDIS.

Pile à combustible : dispositif permettant de transformer de l'hydrogène en électricité.

PL : Poids Lourds

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

Prétensionneur : le prétensionneur est un système permettant de mieux maintenir le corps des occupants en les plaquant contre les sièges. Il réduit la course morte de la ceinture.

Rescue code : application permettant d'accéder aux FAD via un appareil de type smartphone ou tablette.

Stabilisation : cette action permet de figer le véhicule afin d'assurer la sécurisation des techniques de désincarcération.

Système de déconnexion pyrotechnique : ce système permet en cas de choc d'isoler le véhicule en débranchant une borne de la batterie.

Service plug : mécanisme permettant d'isoler la batterie haute tension.

Soupape : certains réservoirs sous pression possèdent une soupape de sécurité qui permet de libérer le gaz contenu dès lors que la pression devient supérieure à 27 bars dans le réservoir.

SR: Secours Routier

Thermo fusible : certains réservoirs sous pression possèdent un thermo fusible qui fond à 110°C et permet de libérer le gaz contenu.

THLE : Très Haute Limite d'Elasticité des renforts des structures des véhicules.

UHLE : Ultra Haute Limite d'Elasticité des renforts des structures des véhicules.

Ultra capacité (condensateur) : les constructeurs automobiles équipent certains véhicules du système « start and stop ». Ces dispositifs disposent d'un dispositif de maintien de charge et d'un condensateur appelé « **système ultra-capacité** ».

VE : Véhicule mis en mouvement uniquement par un moteur électrique.

VEH : Véhicule mis en mouvement par un moteur électrique et moteur thermique.

Véhicule léger, VL ou VUL : Véhicule dont le PTAC ne dépasse pas 3.5 T, le nombre de places assises pouvant aller de 1 à 7.


Véhicule lourd (PL, train, bus, engin agricole) : Véhicule dont le PTAC dépasse 3.5 T.

Vérins hydrauliques : ils sont utilisés comme contrepoids pour faciliter l'ouverture ou la fermeture de hayons ou capots moteur. Ils peuvent être hydrauliques ou pneumatiques.

Victime Accessible : La victime peut être blessée mais non piégée : aucune déformation mécanique n'empêche la victime de sortir, ce sont ses blessures qui ne lui permettent pas de sortir par elle-même (défaillance en X, C, D, F).

La victime peut être sortie d'elle-même du véhicule avant l'arrivée des sapeurs-pompiers.

Victime incarcérée : victime blessée, bloquée à l'intérieur de son véhicule et maintenue prisonnière par un mécanisme de compression responsable de la présence de lésions sous-jacentes. Le plus souvent, c'est un blessé grave, mais pas forcément un polytraumatisé.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS
		Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1


La prise en charge de la victime incarcérée relève de l'intervention de moyens médicaux spécialisés (SMUR) et du recours à des manœuvres de forces (désincarcération) faisant appel aux matériels des sapeurs-pompiers.

Victime piégée : victime retenue prisonnière à l'intérieur de son véhicule, suite à la déformation des structures de l'habitacle. Il n'y a pas de lésions consécutives à un phénomène compressif. La victime piégée n'a souvent pas besoin d'être médicalisée.  
A l'extrême, elle peut même ne pas être blessée.

Vitrages trempés : Résistent 5 fois plus qu'une vitre classique, se brise en petits morceaux.

Vitrages feuilletés : Vitrages disposant d'une feuille plastique entre deux couches de verre.

Vitrages polycarbonate : Beaucoup plus résistant que le verre, ce matériau ne peut être cassé ou coupé avec des outils conventionnels.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## ANNEXE B « MGO SR »

**Reconnaissance** permettant d'évaluer la violence du choc et aiguiller les bilans  
**(Éléments à rechercher) :**

- ✓ Prise en compte de la FAD
- ✓ Nombre de la / des victimes
- ✓ Position de la / des victimes
- ✓ Déformation interne du véhicule  
     Siège déformé (sous marinage...) / Siège décroché
- ✓ Eléments missiles dans le véhicule (bagages...)
- ✓ Facteurs aggravants

Ceinture de sécurité portée :  Oui  Non

Airbag frontal<sup>1</sup> :  Oui et déployé  Oui, non déployé  Non présent

Airbag latéral<sup>1</sup> :  Oui et déployé  Oui, non déployé  Non présent

Localisation du choc par rapport à l'occupant :  Adjacent  Distant (côté opposé)

Intrusion directe sur l'occupant :  Oui  Non

Victime piégée dans le véhicule :  Oui  Non

Autre victime piégée dans le véhicule :  Oui  Non

Victime éjectée :  Oui  Oui, partiellement  Non

Y a-t-il d'autre(s) personne(s) décédée(s) dans le véhicule :  Oui  Non

ou

Ceinture de sécurité portée :  Oui  Non

Airbag frontal<sup>1</sup> :  Oui et déployé  Oui, non déployé  Non présent

Airbag latéral<sup>1</sup> :  Oui et déployé  Oui, non déployé  Non présent

Localisation du choc par rapport à l'occupant :  Adjacent  Distant (côté opposé)

Intrusion directe sur l'occupant :  Oui  Non

Victime piégée dans le véhicule :  Oui  Non

Autre victime piégée dans le véhicule :  Oui  Non

Victime éjectée :  Oui  Oui, partiellement  Non

Y a-t-il d'autre(s) personne(s) décédée(s) dans le véhicule :  Oui  Non

- ✓ Position finale du / des véhicules
- ✓ Type d'obstacle

Type d'obstacle principal :  Piéton  2 Roues  VL  PL/VUL/Bus  Mur  Poteau/Arbre

Glissière  Fossé/Talus  Animaux  Autre (Lesquels) : \_\_\_\_\_

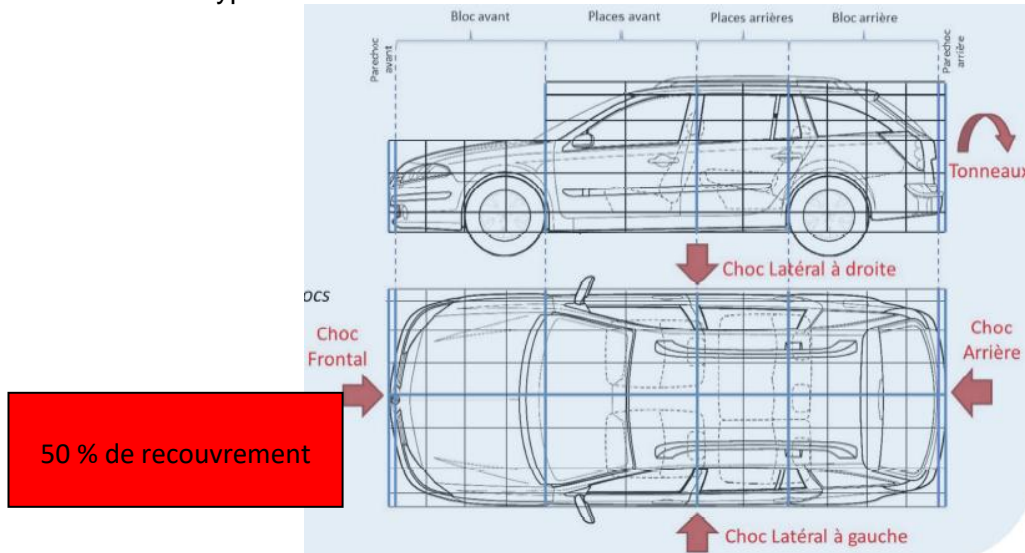
Encastrement (avec VU ou PL) :  Oui  Non

✓ Déformation du véhicule

Intrusion

Taux de recouvrement en %

Type de choc AV / AR / frontal / latéral / tonneaux



Déstructuration du véhicule : Projection et arrachement du moteur ou autre

Sécurisation du site

Règle des 3 P

- Protection sur-accident.
- Protection incendie, explosion et chimique.
- Protection des intervenants.

Sécurisation du véhicule


Règle des 5 i



- Identification : véhicule et carburation.
- Inspecter : permet d'identifier les situations complexifiantes.
- Interdiction : elle sera faite au personnel de toucher, sectionner, déplacer...
- Immobiliser : procéder à la mise à l'arrêt moteur, complété par frein de parc et position « P » du levier de vitesse.
- Isoler : l'énergie de traction afin de sécuriser la ZI.

Secours à personnes

Règle des 2 P

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS
		Date : 14/05/2025
Guide de doctrine opérationnelle départemental		Version 1

- Prise en charge de la victime.
- Protection de la victime **et du secouriste.**

### Sécurisation des techniques de désincarcération


#### Règle des S3D

- Stabiliser.
- Dégarnir.
- Dessiner.
- **Distance** : Il conviendra pour les sauveteurs de se maintenir hors zone de déploiement des airbags :
  - 30 cm des airbags latéraux ;
  - 60 cm de l'airbag conducteur ;
  - 90 cm de l'airbag passager.

### Sortie de la victime

#### Règle des 2D

- Découper.
- Dégager.

	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

## ANNEXE C « Message de renseignement »

---

**Origine :**

**Destinataire (s) :**

**Groupe Horaire :**

**Je suis :**

Adresse, PK, PR, sens, voie...

**Je vois :**

Accident impliquant :

Nombre de véhicules

Catégories de véhicules PL / VL / BUS / VUL / deux roues / engin agricole

Position des véhicules (toit / côté / roues / ...)

Violence du choc ou vitesse **(sans parler de cinétique)**

Nombre de **victimes dont** :

X blessés légers (préciser si piégée ou non)

X blessés graves (préciser si incarcerated ou non / piégée ou non / éjectée ou non)

X DCD

X indemnes / impliqués

**Je fais (message de renseignement) :**

Assurer la sécurisation de la ZI

Bilanter les victimes

Actions en cours (désincarcération / cross-raming / autre)

Transport / destination

**Je demande :**

Moyens SP.

Moyens concourants.

Nota : Parler à vitesse d'écriture afin de laisser à la station destinataire le temps de prendre note.

Exemple de message

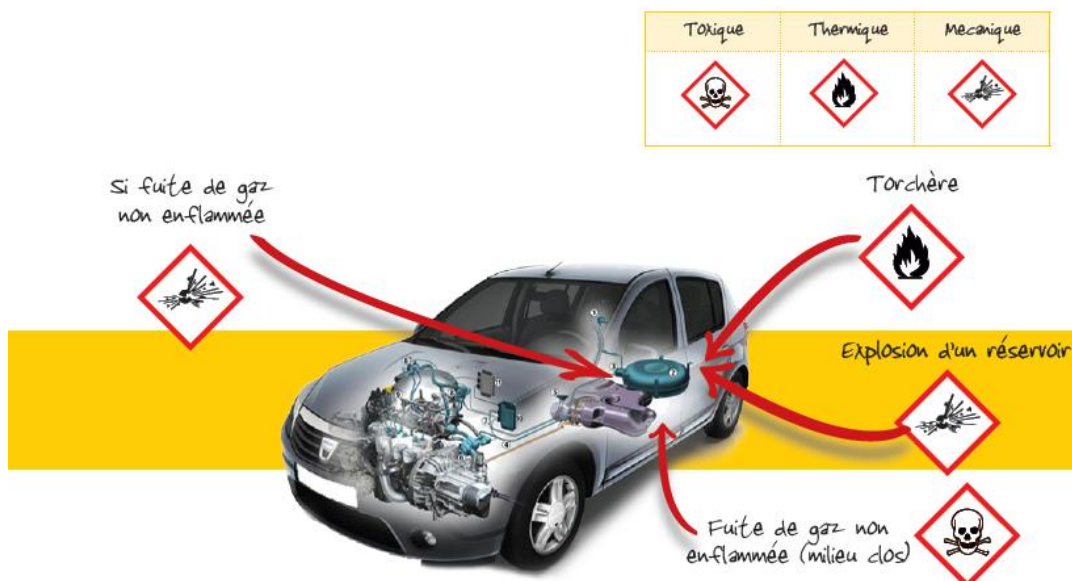


## ANNEXE D Les risques associés

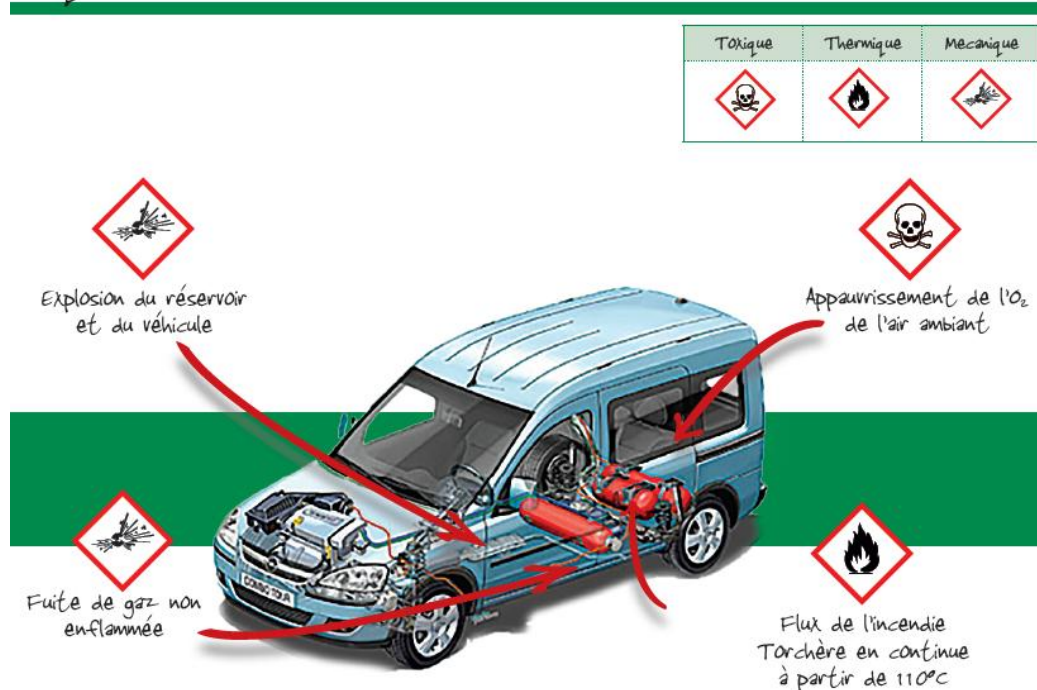
### Risques associés aux VE et VEH



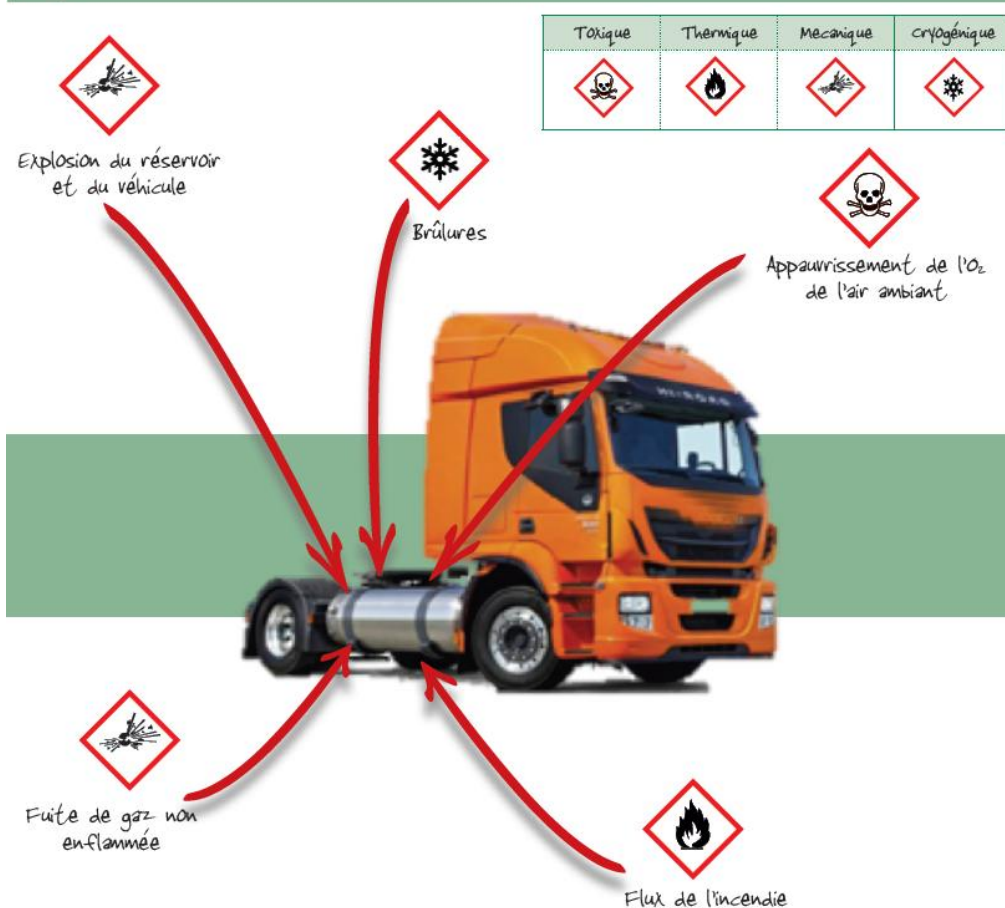
### Risques associés au véhicule GPLc



### Risques associés au véhicule GNC

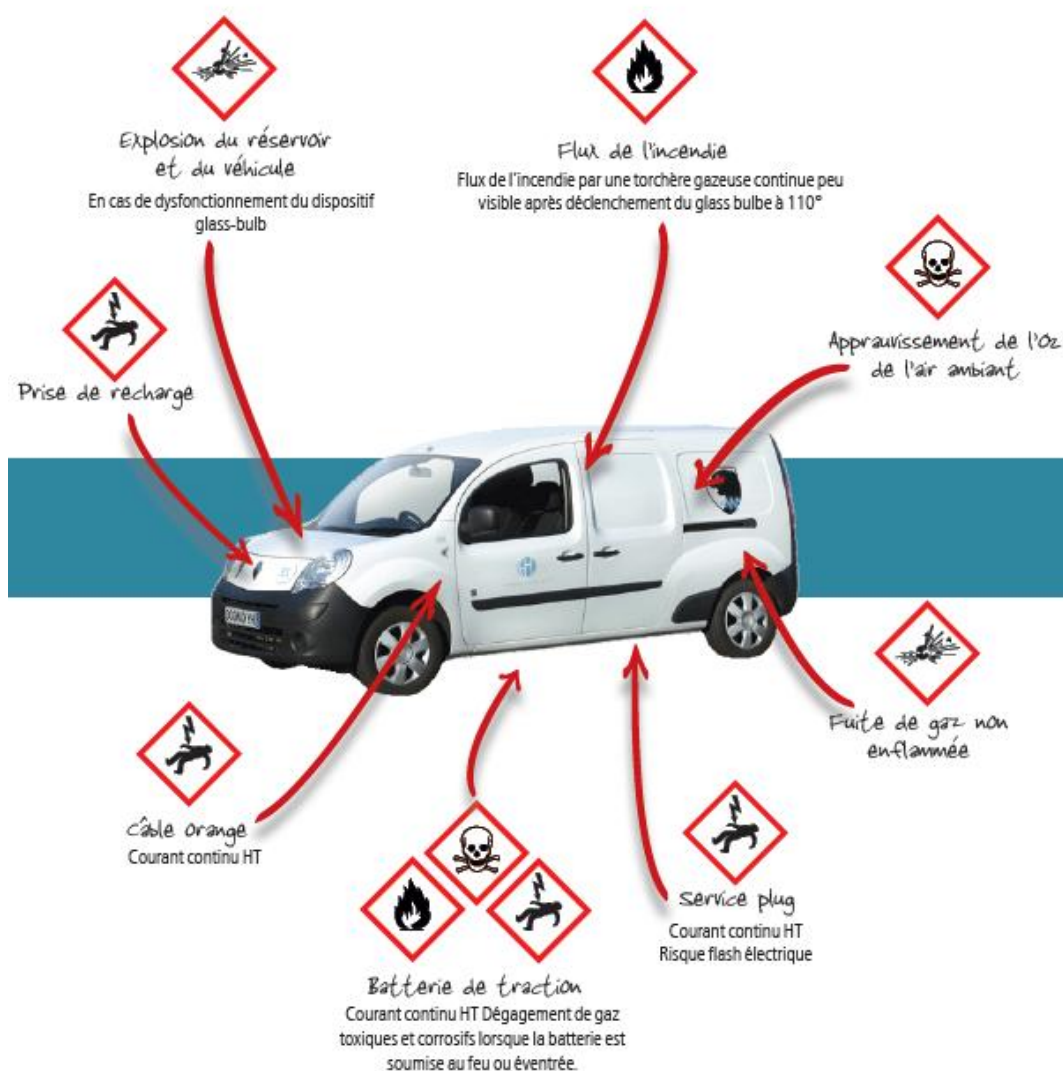


Risques associés au véhicule GNL

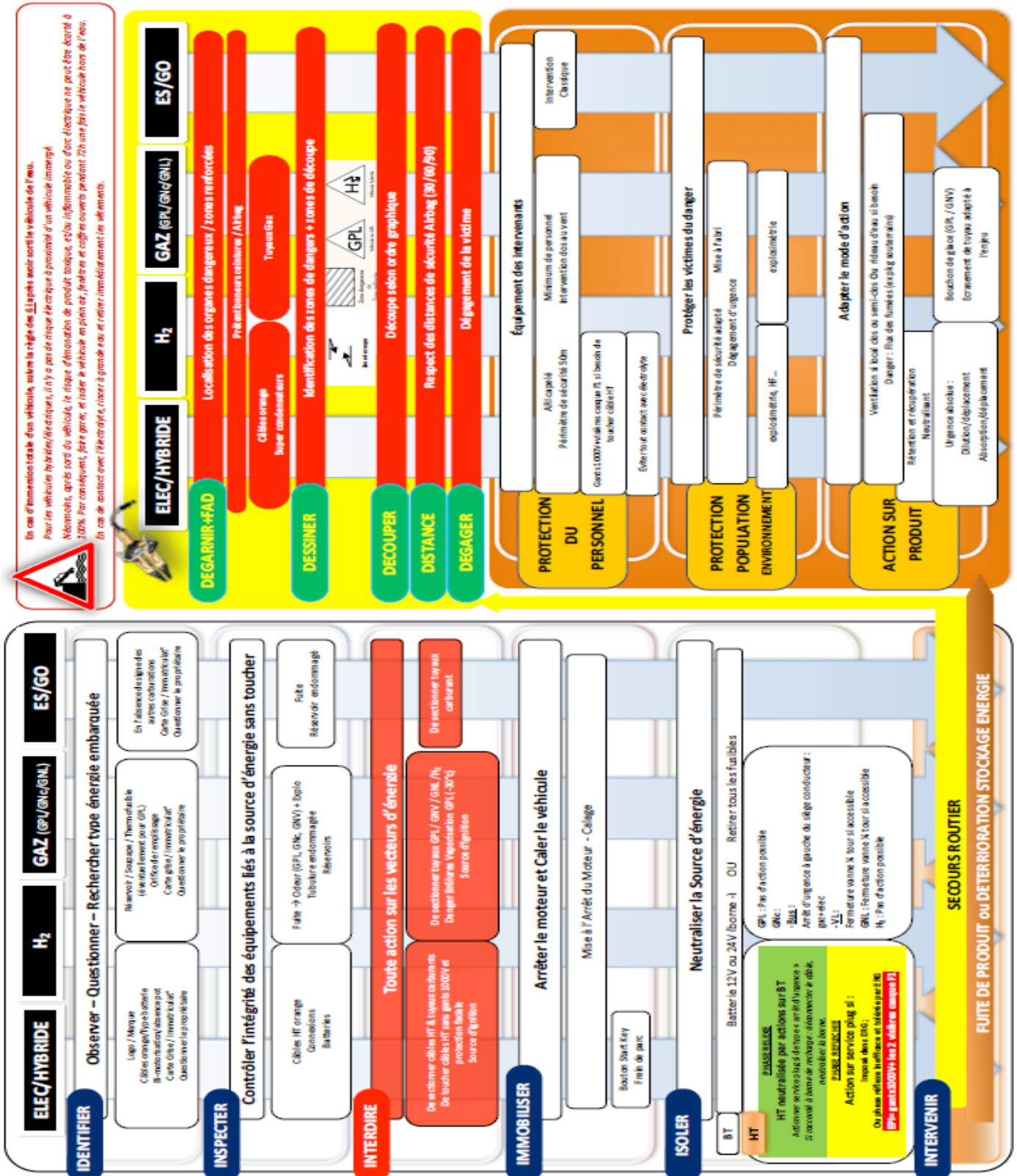


## Risques associés au véhicule H<sub>2</sub>

Toxique	Thermique	Mécanique	Électrique
			



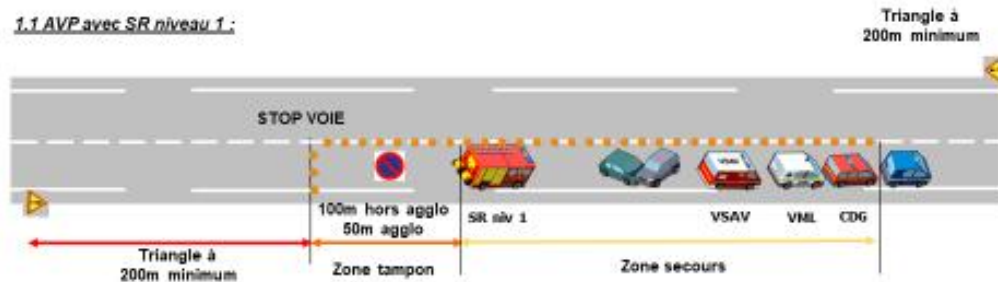
## ANNEXE E Intervention



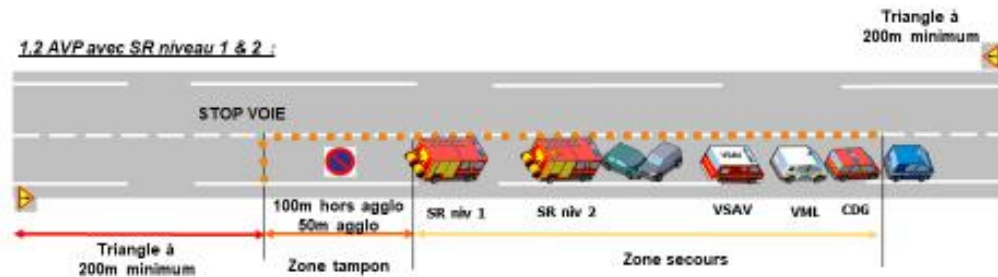
**ANNEXE F « Positionnement des véhicules », balisage axe bidirectionnel**

Accident sur axe bidirectionnel :

1.1 AVP avec SR niveau 1 :

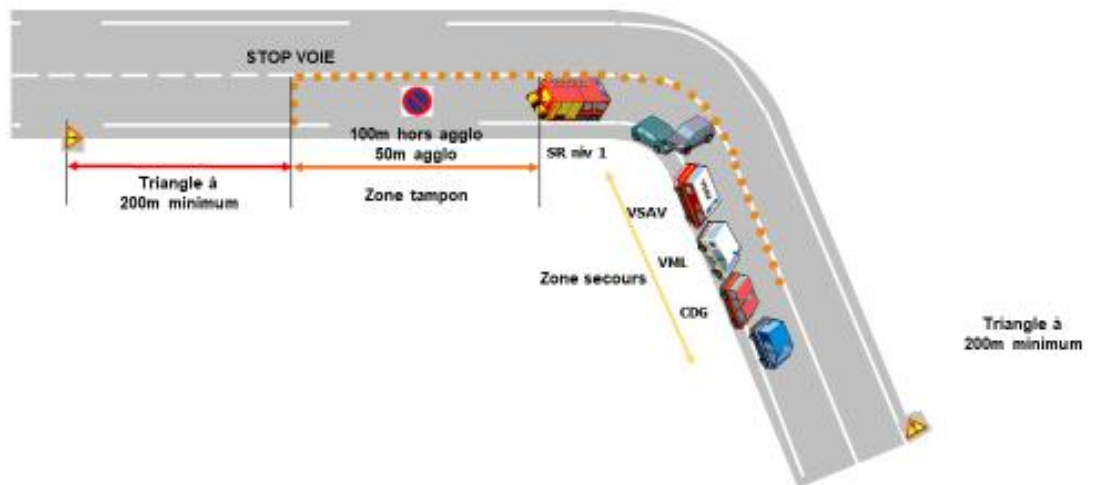


1.2 AVP avec SR niveau 1 & 2 :



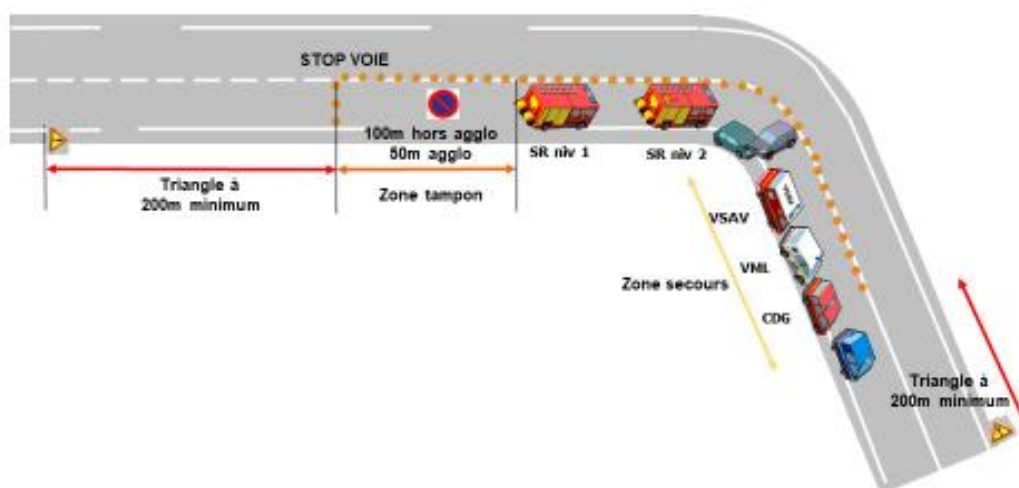
Accident en virage sur axe bidirectionnel:

3.1 AVP avec SR niveau 1 :



Annexe 3: Accident en virage sur axe bidirectionnel:

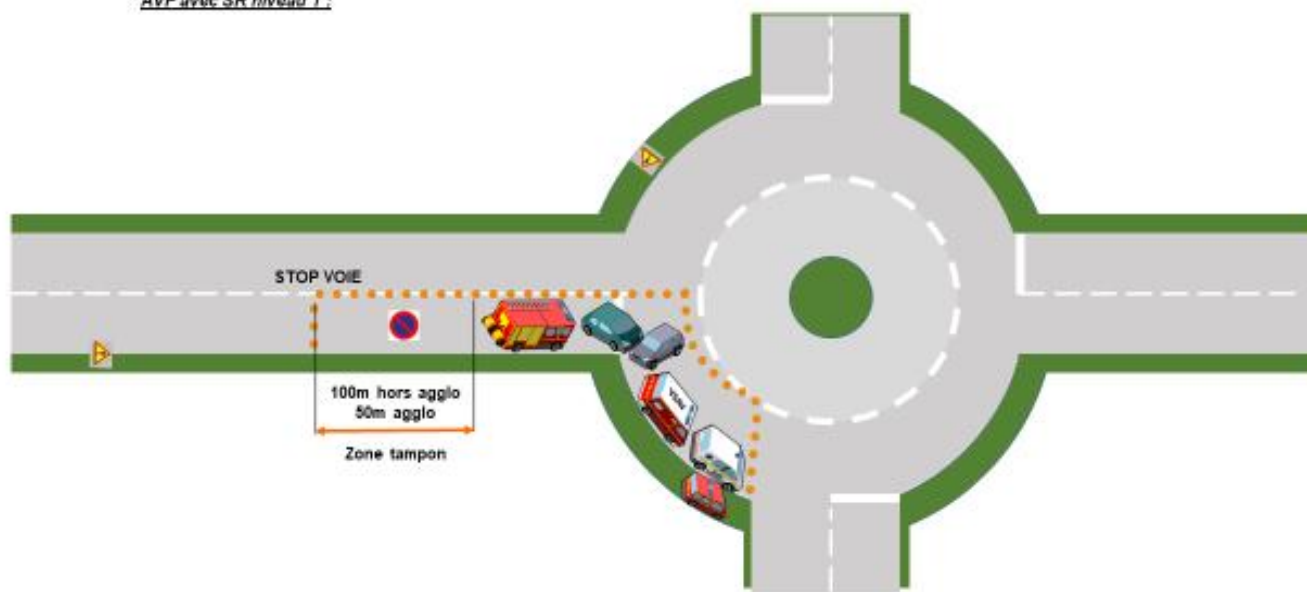
3.2 AVP avec SR niveau 1 et SR niveau 2 :



## **ANNEXE G** « Positionnement des véhicules », rond-point

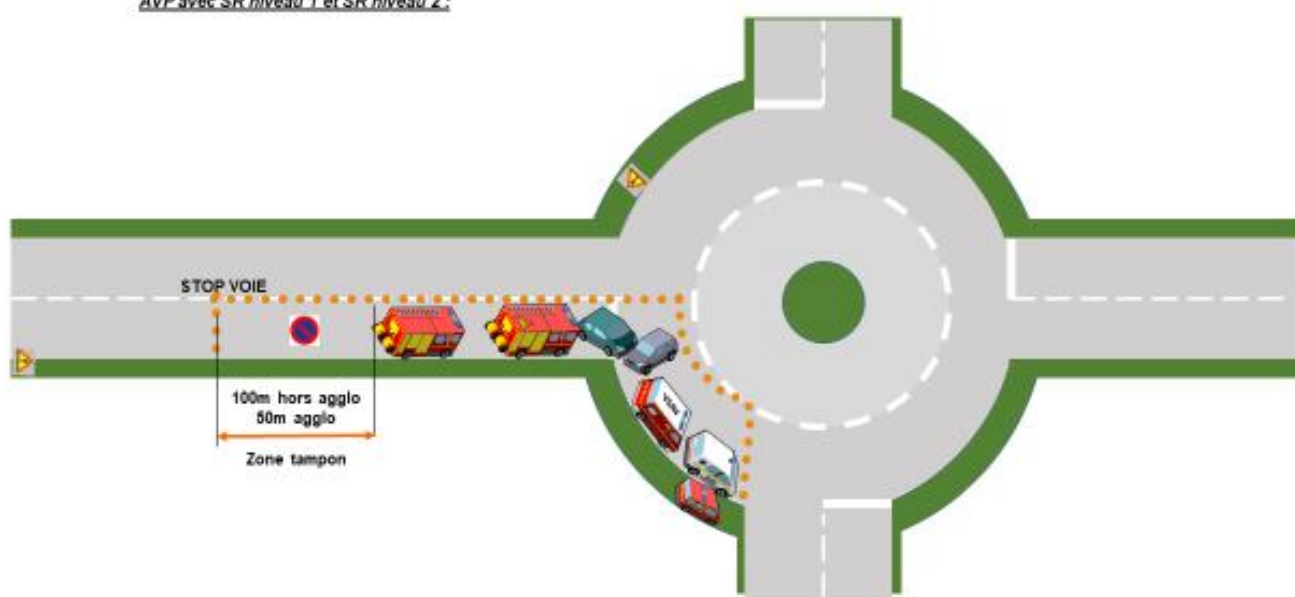
Accident en rond point voie extérieure:

AVP avec SR niveau 1 :



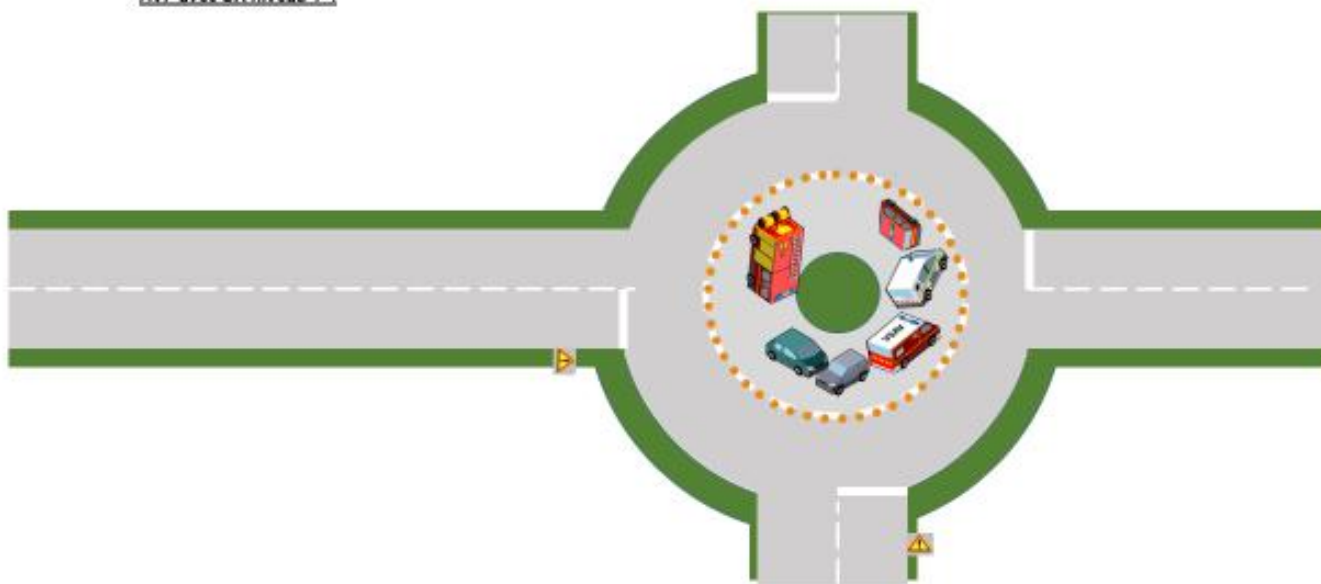
Accident en rond point voie extérieure:

AVP avec SR niveau 1 et SR niveau 2 :



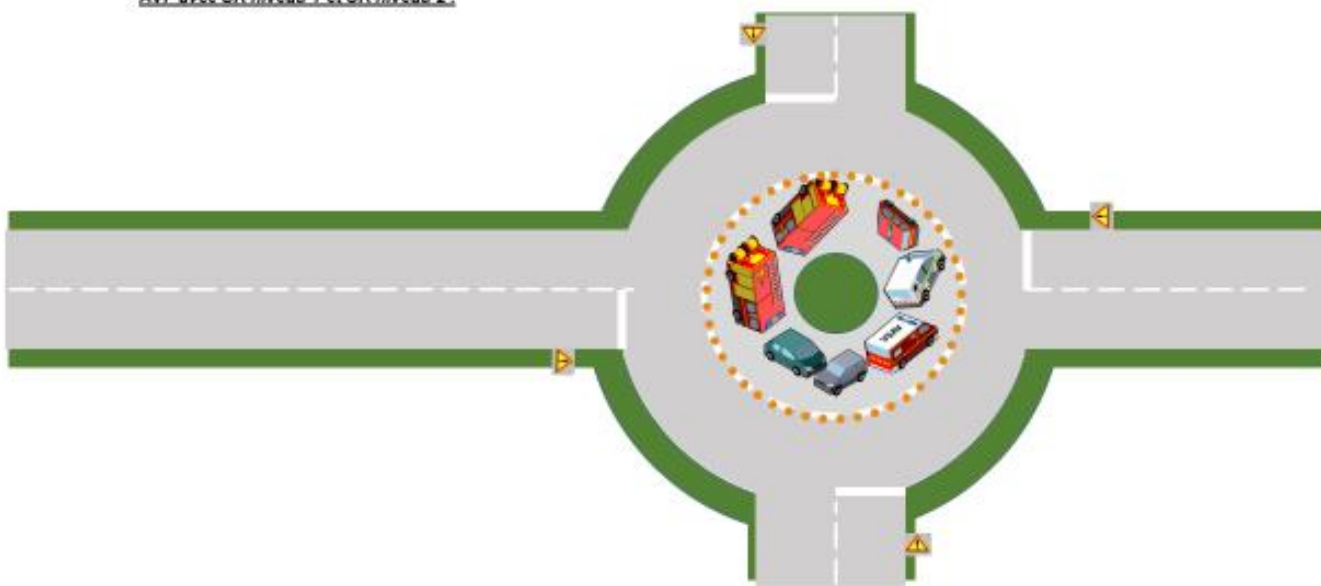
Accident en rond point voie centrale :

AVP avec SR niveau 1 :



Accident en rond point voie centrale :

AVP avec SR niveau 1 et SR niveau 2 :



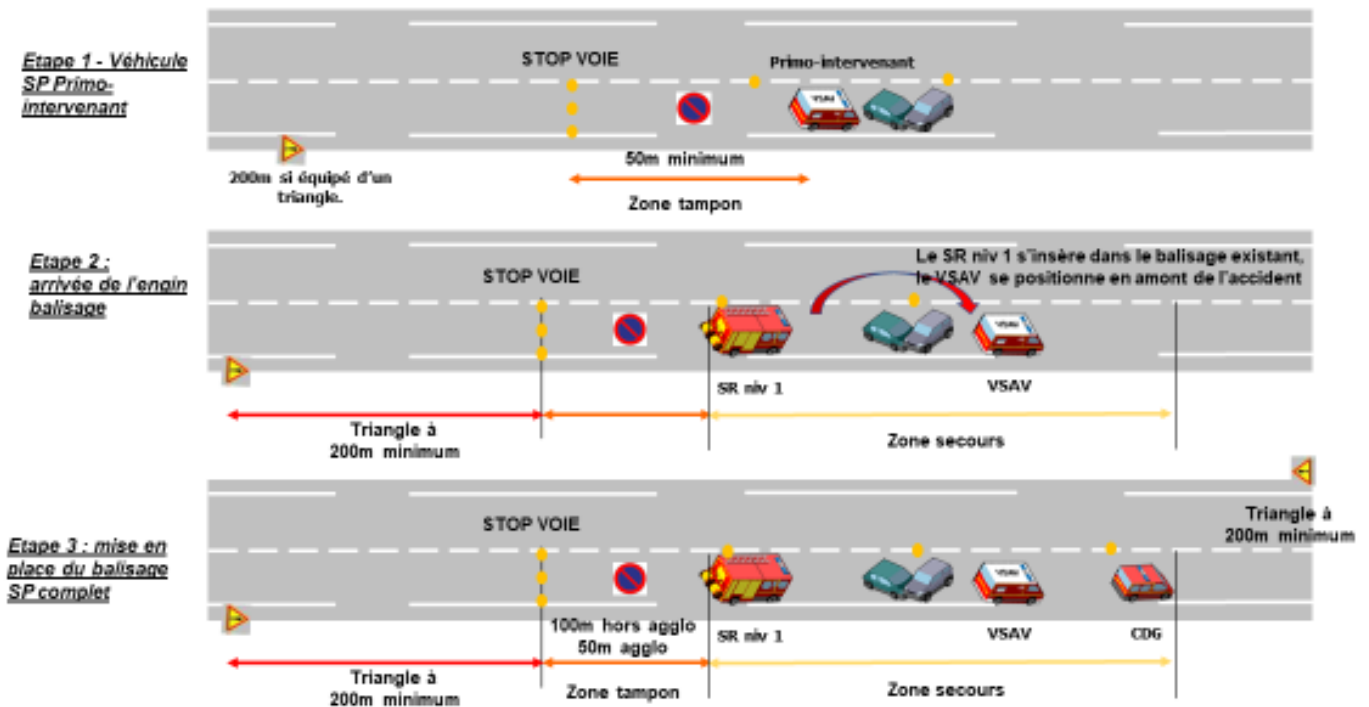
## ANNEXE H « Positionnement des véhicules », primo-intervenant seul

Situation où le VSAV ou CID arrive seul:

D'un principe général, il faut considérer le CID lot secours, VSAV ou équivalent comme le primo intervenant arrivant seul sur intervention. Le véhicule est positionné comme engin de balisage en amont de l'évènement. La réalité du terrain et la capacité en matériels disponible doit tendre à cette représentation.

Si le primo intervenant est un VSAV, celui-ci se positionne en aval de l'accident dès qu'un véhicule vient se substituer comme engin de balisage (force de l'ordre, véhicule Sds...).

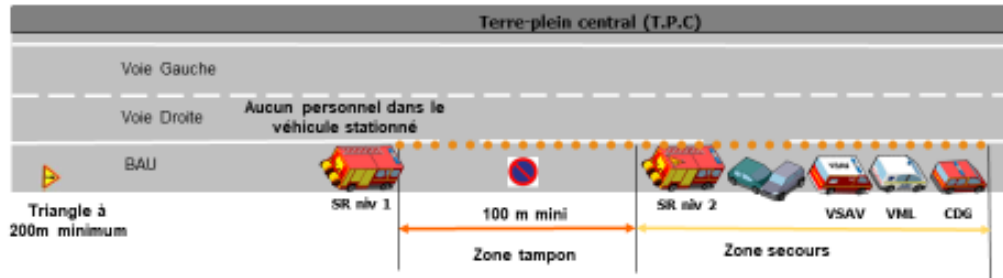
Pour rappel: VSAV positionné avant l'accident, portes arrières fermées car balisage total, + rampe LED



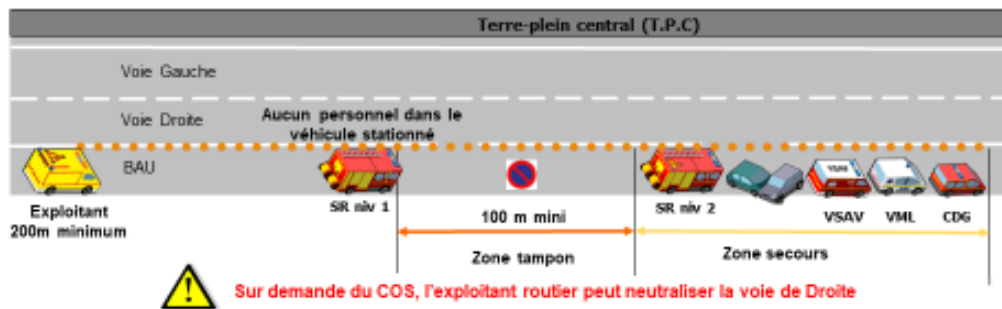
## ANNEXE I « Positionnement des véhicules », balisage autoroute 2 fois 2 voies

### Accident sur Bande d'Arrêt d'Urgence 2x2 ou 2x3 voies

#### SP Primo-intervenants, balisage d'urgence

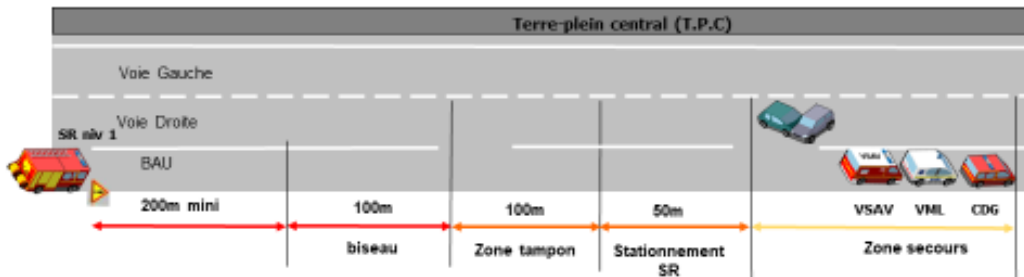


#### Balisage avec exploitants

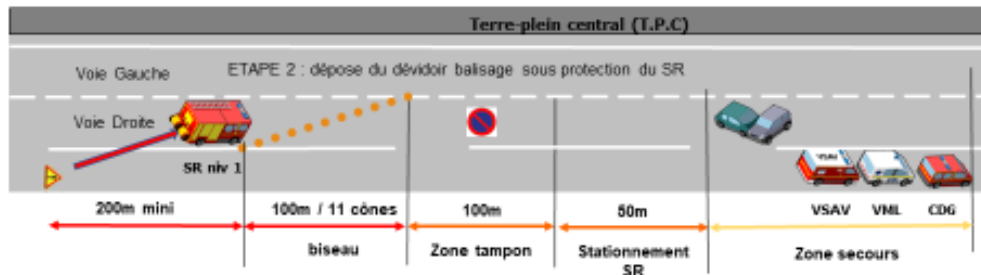


### Accident sur voie de droite 2x2 ou 2x3 voies

#### SP Primo-intervenants, balisage d'urgence Etape 1 : mise en place du 1<sup>er</sup> triangle et dépôt du dévior balisage sur BAU



#### SP Primo-intervenants, balisage d'urgence Etape 2 : mise en place du biseau sous protection SR

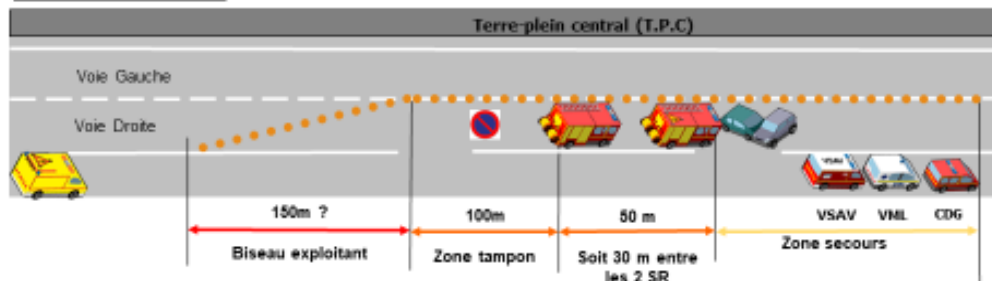


Accident sur voie de droite 2x2 ou 2x3 voies

*SP Primo-intervenants, balisage d'urgence Etape 3 : mise en place du balisage complet*

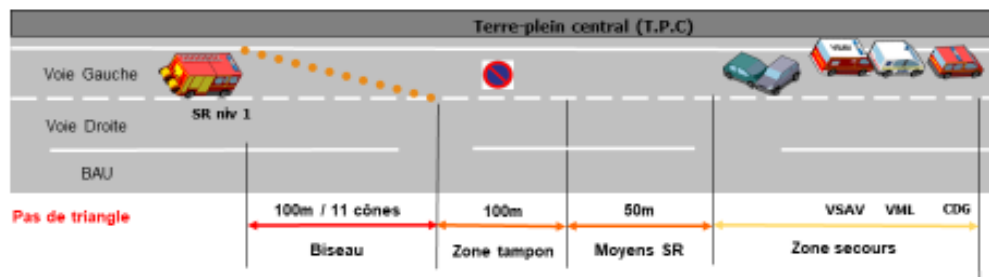


*Balisage avec exploitant :*

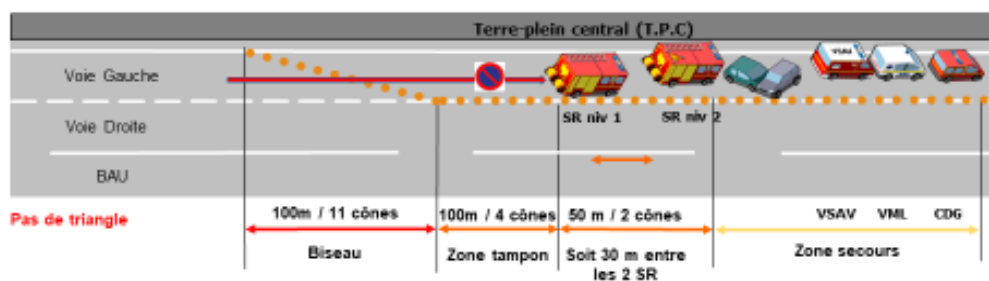


Accident sur voie de gauche 2x2 ou 2x3 voies

*SP Primo-intervenants, balisage d'urgence Etape 1 : pose du biseau sous protection SR*

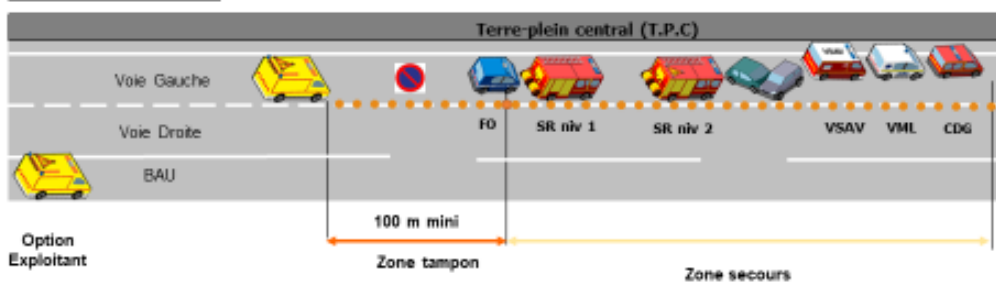


*SP Primo-intervenants, balisage d'urgence Etape 2*



Accident sur voie gauche 2x2 ou 2x3 voies

Balisage avec exploitants



Option Exploitant



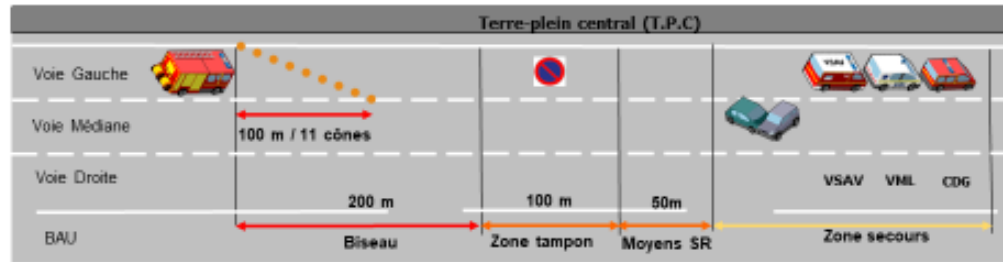
Pas de pré-signal fourgon pour APRR dès neutralisation voie de gauche.  
Reste à valider DIR et ASF

Sur demande du COS, l'exploitant routier peut neutraliser la voie rapide dans le sens opposé.

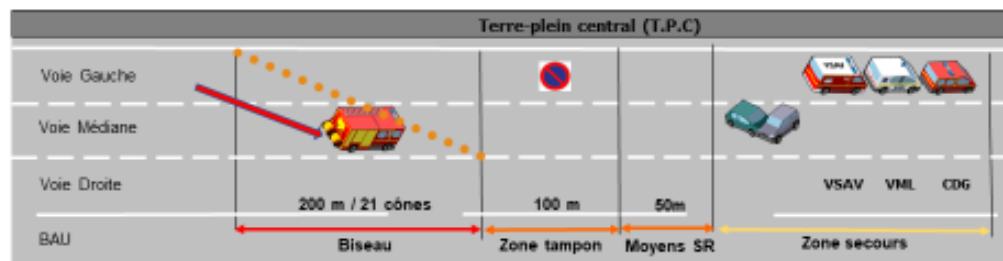
## ANNEXE J « Positionnement des véhicules », balisage autoroute 2 fois 3 voies

Accident sur voie médiane 2x3 voies **OPTION 1 SR avec 20 cônes**

*SP Primo-intervenants, balisage d'urgence **ETAPE 1**: mise en place du biseau voie gauche sous protection SR*



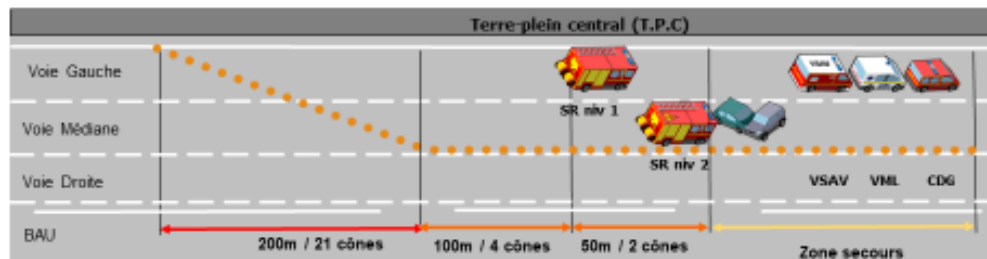
*SP Primo-intervenants, balisage d'urgence **ETAPE 2**: mise en place du biseau voie médiane sous protection SR*



ETAPE 2 : mise en place de la continuité du biseau

Accident sur voie médiane 2x3 voies **OPTION 1**

*SP Primo-intervenants, balisage d'urgence **ETAPE 3**: mise en place du balisage longitudinal*



**Balisage avec exploitant**

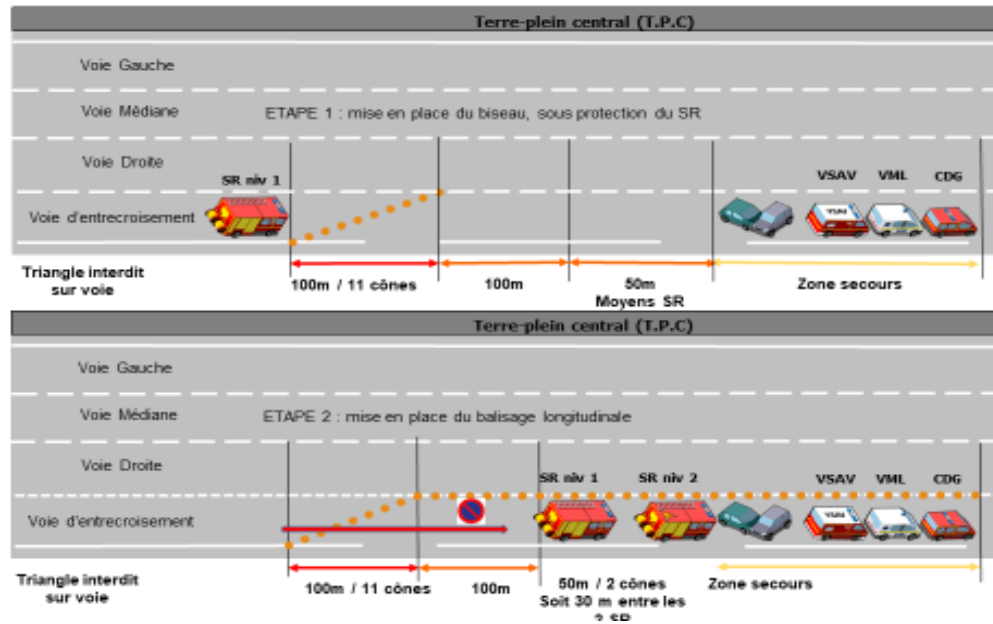
POSITION EXPLOITANTS - proposition APRR



**ANNEXE K « Positionnement des véhicules », balisage autoroute et voie d'entrecroisement**

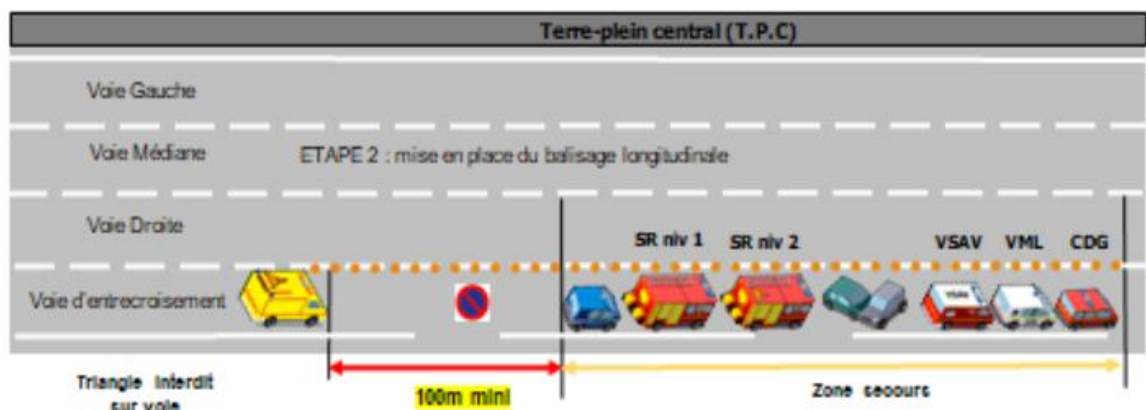
Accident sur voie d'entrecroisement 3 ou 4 voies :

SP Primo-intervenants, balisage d'urgence :

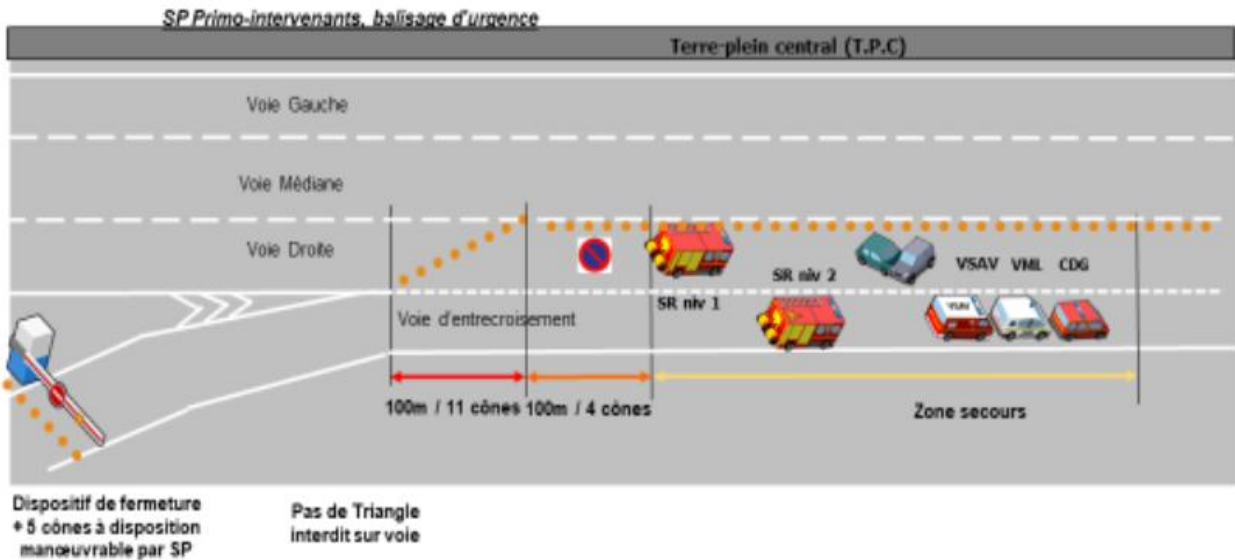


Accident sur voie d'entrecroisement 3 ou 4 voies :

Balisage avec exploitants :

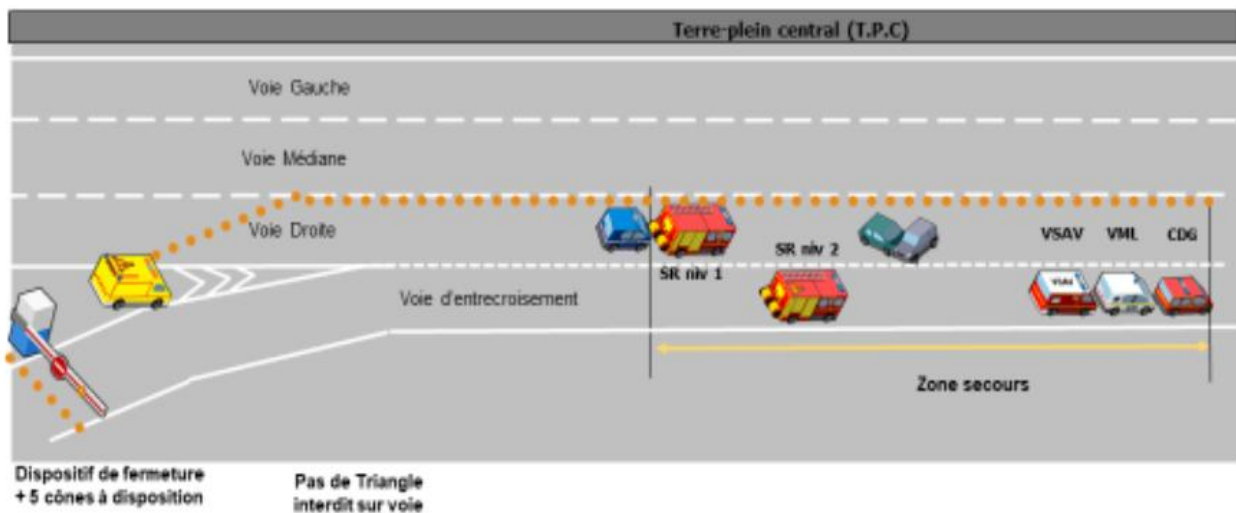


Accident sur zone d'entrecroisement voie de droite 3 ou 4 voies :



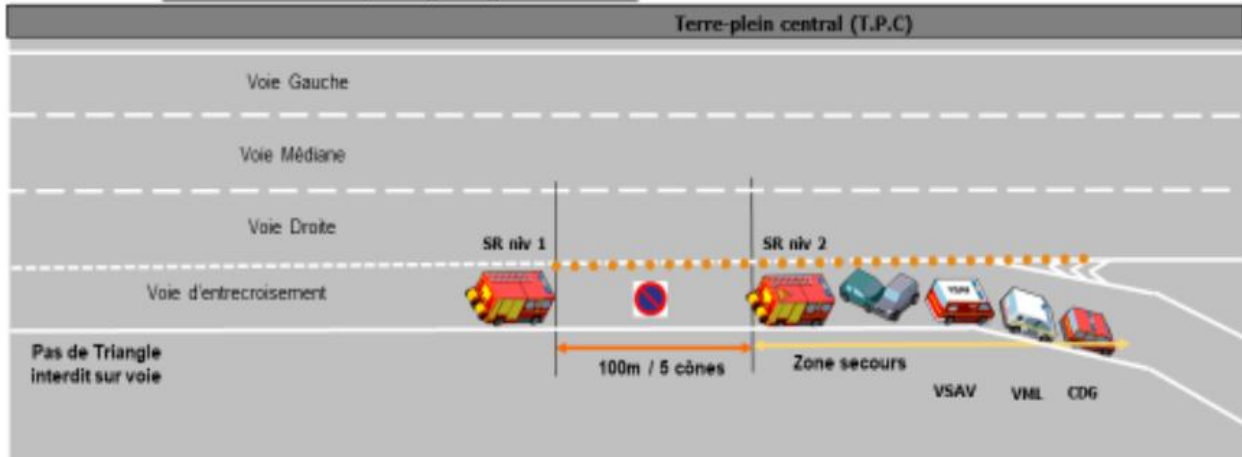
Accident sur voie d'entrecroisement 3 ou 4 voies :

Balisage avec exploitants :



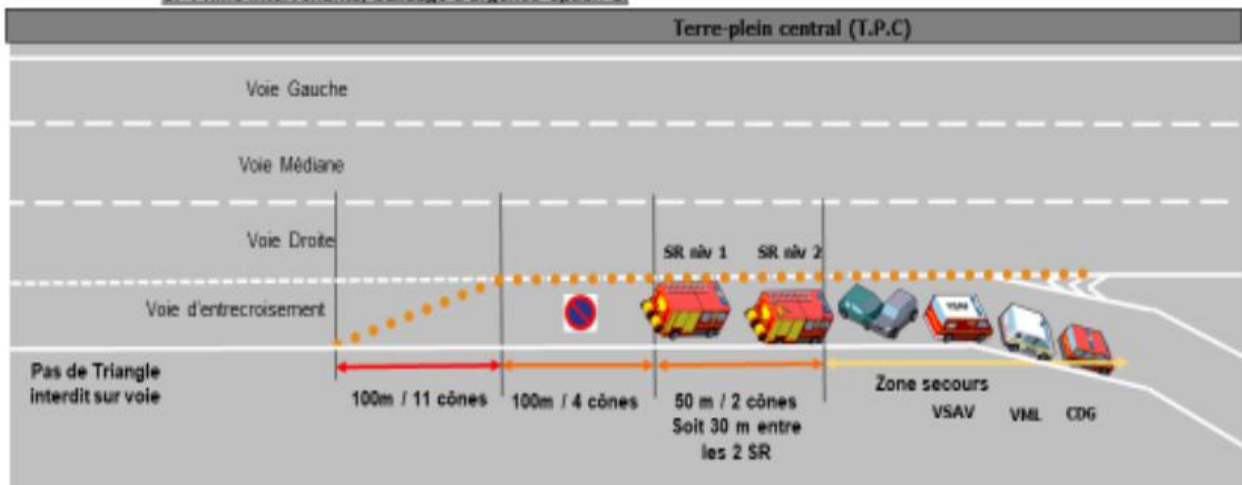
Annexe 5: Accident sur voie d'entrecroisement 3 ou 4 voies :

*SP Primo-intervenants, balisage d'urgence OPTION 1*

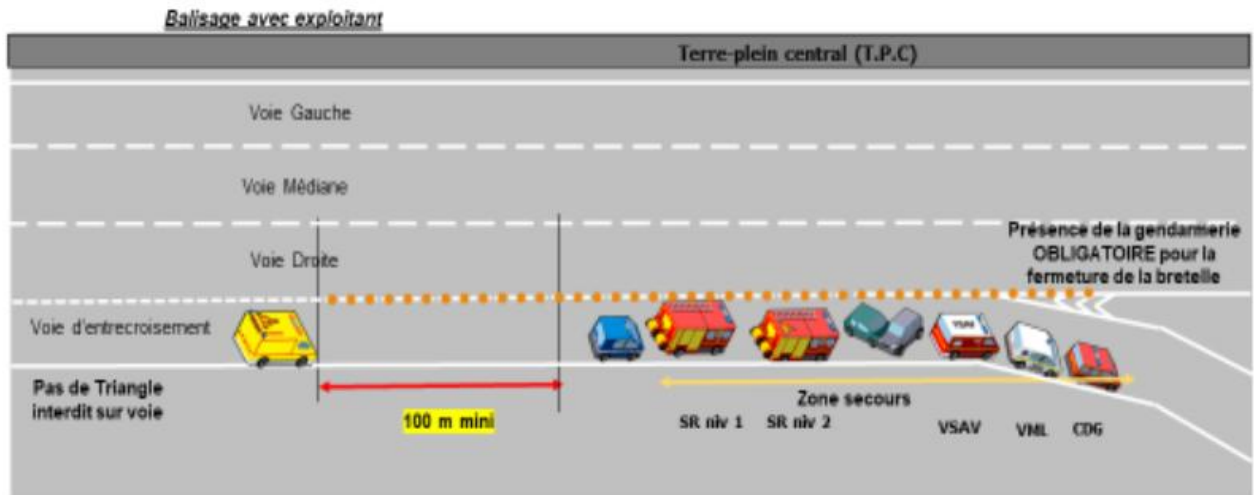



Accident sur voie d'entrecroisement 3 ou 4 voies :

*SP Primo-intervenants, balisage d'urgence option 2:*



Accident sur voie d'entrecroisement 3 ou 4 voies :



	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS
		Date : 14/05/2025
Guide de doctrine opérationnelle départemental		Version 1

## **ANNEXE L** Références bibliographiques

### **Le secours routier**

Ce livre reprend tous les fondamentaux du secours routier VL et s'adresse aux secouristes pompiers qui pratiquent cette discipline délicate. Des premiers pionniers qui lui ont donné ses lettres de noblesse jusqu'au secours routier à haute technicité, souvent complexe, ainsi que les matériels, outils et méthodes qui ont conduit à la désincarcération de voiture moderne, ce guide pratique passe tout en revue.

De nombreuses fiches techniques et des cas concrets d'accident AVP conduisent le pompier lecteur vers une appropriation pédagogique de la spécificité SR et IUUV. Les auteurs, tous des spécialistes reconnus, proposent dans ce livre un véritable partage d'expérience.

*Laurent Dupont*

*Editions Carlo Zaglia*

### **Le secours routier lourd**

Depuis la pince de Joseph Gallego, le secours routier (SR) a toujours été un secours technique pour les pompiers. Et parce que l'on n'extrait pas une victime d'accident d'un camion PL de 38 tonnes comme celle d'une voiture particulière VL, les méthodologies, procédures opérationnelles et outils d'IUV (intervention d'urgence sur véhicules) ont heureusement évolué. Laurent Dupont est l'un des pionniers de ces nouvelles méthodes de désincarcération et d'extraction, qu'il partage ici au plus grand nombre.

De la technique, du concret, du vécu, il suffit de tourner les pages et de partager, pour que nous, pompiers, progressions afin d'apporter une meilleure réponse aux victimes d'accidents de la route.

*Laurent Dupont*

*Editions Carlo Zaglia*

### **Véhicules nouvelles énergies**

L'intégration de sources d'énergies nouvelles (électrique et hybride, GPL, GNL, GNC, hydrogène...) dans les véhicules légers et lourds a fait entrer le secours routier dans une nouvelle ère. Pour les Services d'incendie et de secours, le risque généré par ces évolutions technologiques de plus en plus répandues appelle une réponse opérationnelle adaptée ainsi qu'une exigence renforcée d'anticipation et de formation. C'est tout l'enjeu de cet ouvrage, pensé comme un guide concret et pédagogique des énergies embarquées dans la mobilité d'aujourd'hui, à l'usage de tous les sapeurs-pompiers. Les auteurs, sapeurs-pompiers au Sdis de la Vienne (Sdis 86) impliqués dans la filière IUUV, ont voulu dresser l'état des lieux des connaissances actuelles et partager leur expérience, contribuant à sécuriser les interventions.

*Adrien Gransagne & Dimitri Pelletier*

*Editions Carlo Zaglia*

### **Guide Opérationnel Départemental de Référence**

« Intervention d'urgence sur les véhicules » du SDIS 86.

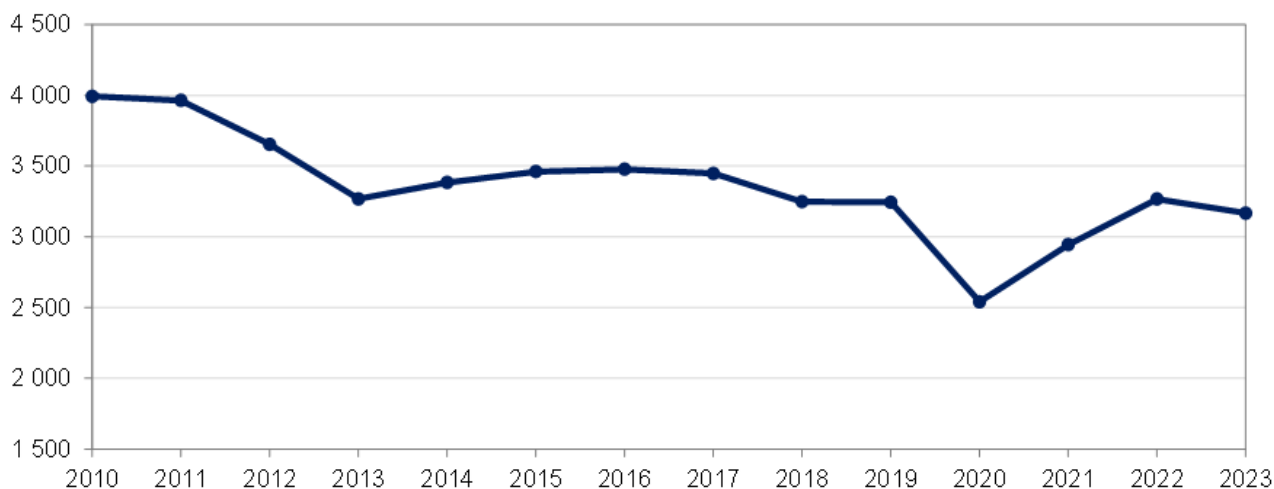
### **Guide de Doctrine Opérationnel Opérations de secours en milieu routier**

## ANNEXE M L'état des lieux

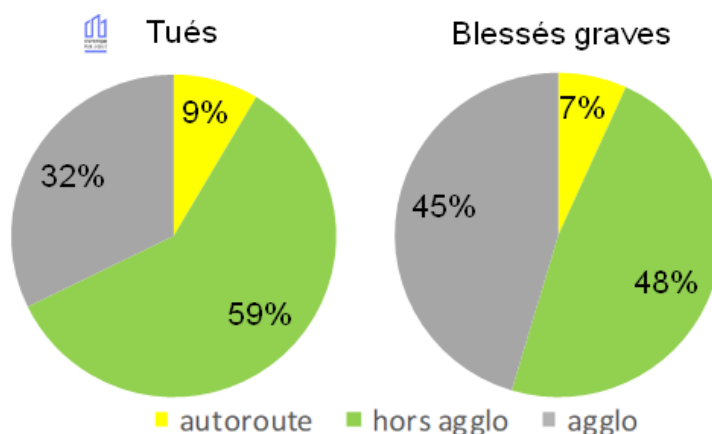
### L'état des lieux de l'accidentologie routière en métropole



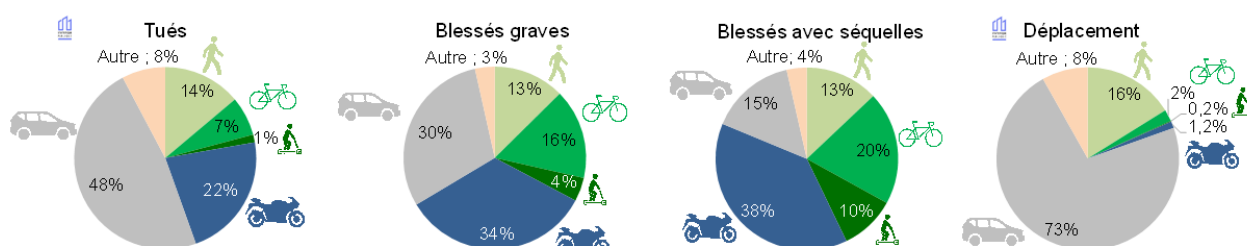
**Evolution de la mortalité routière annuelle en France métropolitaine**



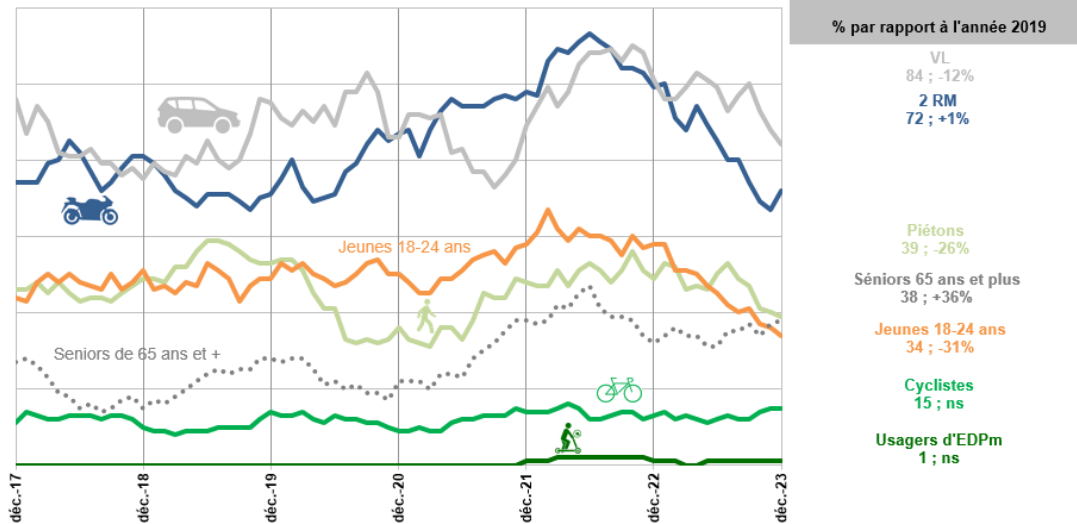
### Tendances 2023 sur les réseaux routiers en France métropolitaine



### Tendances 2023 selon le mode de déplacement en France métropolitaine



Évolution de la mortalité routière cumulée sur 12 mois selon les usagers



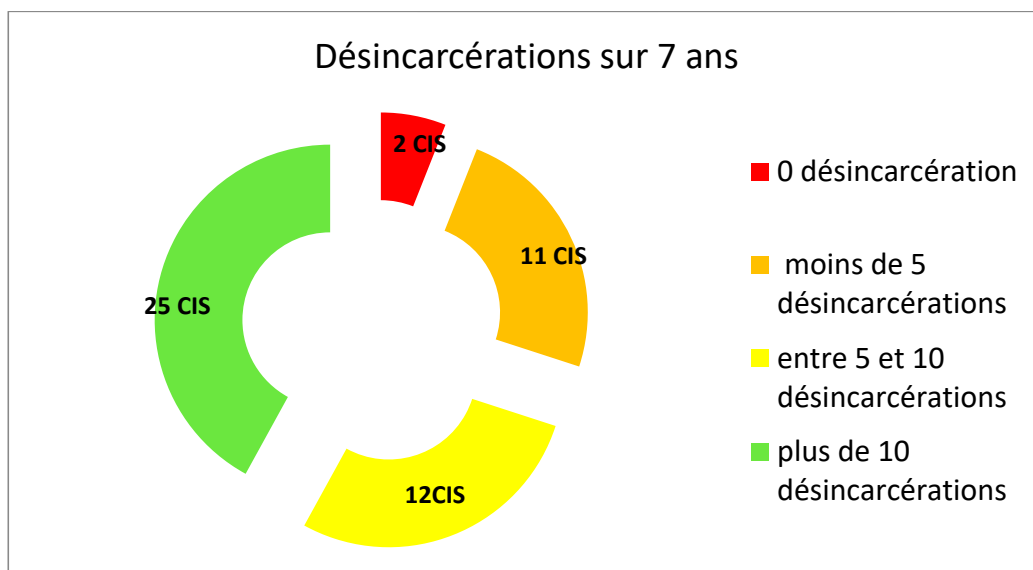
**L'état des lieux du risque dans le 63**


Les données sont extraites des CRSS, l'action de désincarcération :

- peut donc aussi représenter une ouverture de porte ou un relevage de tableau de bord ;
- si elle n'a pas été renseignée dans le CRSS, elle n'apparaît pas dans le tableau.

Au total sur la période du 01/01/2012 au 31/12/2022, les moyens secours routier du SDIS 63 ont été sollicités 14 855 fois, 6 950 actions de « balisage » ont été réalisées et 777 désincarcérations.

Les actions de **désincarcération** représentent environ **5 % de la sollicitation** alors que les actions de **balisage représentent près de 40 %**.

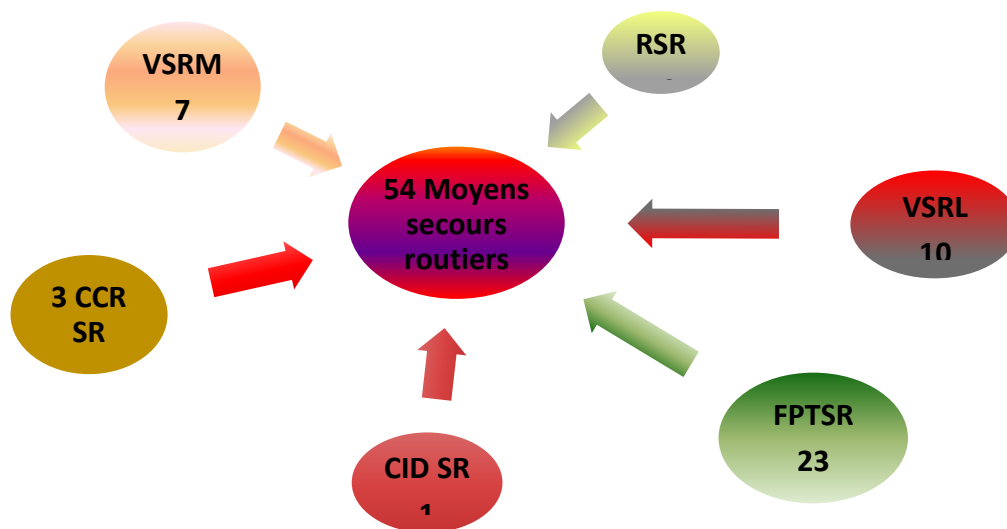


	<b>GUIDE DE DOCTRINE DEPARTEMENTALE</b> <b>« Organisation de la réponse Secours</b> <b>Routier »</b>	PM/GPO/S.OPS Date : 14/05/2025
	Guide de doctrine opérationnelle départemental	Version 1

Lorsque l'on interprète les différentes données, on obtient la mise en évidence que les actions de Césarisation réparties sur les différents CIS sont de plus en plus rares.

### Les moyens SR du SDIS 63

Au 18/06/2024, les moyens SR sont répartis de la manière suivante :



A terme, il est prévu de remplacer les RSR et les VSRL par des engins mixtes de type CCRSR ou FPTSR. L'objectif à atteindre est le suivant :

- 53 moyens SR de niveau 1 dont 12 de niveau 2 ;
- 3 engins permettant d'armer le niveau 3 (type VSRM reconditionné).

