



INTERVENTIONS DE SECURITE SUR ROUTES BIDIRECTIONNELLES ET ROUTES A CHAUSSEES SEPARÉES

OBJET

Disposer d'un référentiel commun entre les acteurs intervenant sur des incidents ou accidents sur routes bidirectionnelles et routes à chaussées séparées.

PERSONNEL CONCERNE

Personnels d'intervention des services du SDIS, du SAMU, des forces de l'ordre, des exploitants routiers et de dépannage.

Les exploitants routiers sont :

- le Conseil général (CG38) pour les routes départementales ;
- les Directions Interdépartementales des Routes Centre-Est (DIRCE) et Méditerranée (DIRMED) pour les routes nationales et les sections autoroutières non concédées ;
- AREA et ASF pour les sections autoroutières concédées.

DOCUMENT DE REFERENCE

Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière - 8^{ème} partie.

Manuel du Chef de chantier - volume 1 (édité par le SETRA) pour les routes bidirectionnelles.

Guide d'intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées – volume 8 (édité par le SETRA).

GLOSSAIRE

Routes bidirectionnelles : routes dont les voies affectées à des sens de circulation différents ne sont pas séparées physiquement.

Routes à chaussées séparées : routes situées hors agglomération dont la vitesse autorisée est supérieure à 70 km/h et dont les voies affectées à des sens de circulation différents sont séparées physiquement par un terre-plein central.

SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours

SAMU : Service d'Aide Médicale Urgente

DIRCE : Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est

DIRMED : Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée

AREA : Société des Autoroutes Rhône-Alpes

ASF : Autoroute du Sud de la France

CG 38 : Conseil Général de l'Isère

CRS ARAA : Compagnie Républicaine de Sécurité Autoroutière Rhône-Alpes Auvergne

EDSR : Escadron Départemental de Sécurité Routière (Gendarmerie)

DDSP : Direction Départementale de la Sécurité Publique (Police Nationale)

DDT : Direction Départementale des Territoires

CORG : Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie

CODIS : Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours

CRRA : Centre de Réception et Régulation des Appels (Centre 15)

CTA : Centre de Traitement de l'Alerte (SDIS)

DOS : Directeur des Opérations de Secours

COS : Commandant des Opérations de Secours (SDIS)

DOI : Directeur des Opérations Internes (AREA ou ASF)

PC : Poste de Commandement

RAU : Réseau d'Appel d'Urgence

PMV : Panneau à Messages Variables

TMD : Transport de Matières Dangereuses

PR : Point de Repère

TPC : Terre-Plein Central

BAU : Bande d'Arrêt d'Urgence

EPI : Equipements de protection Individuelle

FPT : Fourgon Pompe Tonne

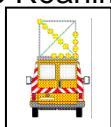
VSR : Véhicule de Secours Routier

VSAV : Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes

VSM : Véhicule de Secours Médical

SMUR : Service Mobile d'Urgence et de Réanimation

FLU : Flèche Lumineuse d'Urgence



FLR : Flèche Lumineuse de Rabattement



N.B. : Les dispositions des chapitres A et B sont communes aux routes bidirectionnelles et routes à chaussées séparées. Seul le chapitre C contient 2 parties distinctes pour chacune des 2 types de route.

A. PRESENTATION

I.Contexte

Les incidents ou accidents routiers peuvent nécessiter de mobiliser plusieurs intervenants proportionnellement à leurs gravités. La gestion de tels événements met en scène des professionnels dans leurs métiers qui doivent avoir une lecture des pratiques et compétences des uns et des autres.

L'enjeu est d'apporter des consignes dans la coordination et le respect des rôles de chacun afin de mettre en œuvre des solutions appropriées visant à répondre aux exigences de mise en sécurité de nos personnels intervenants, des usagers et de rétablissement au plus vite des conditions de circulation normales ou dégradées.

II.Nature des événements non programmés

La nature et la durée des événements ainsi que leur localisation sur la chaussée conditionnent le nombre de partenaires sur site, les moyens mobilisés et le type de dispositif de signalisation déployé.

Il est ainsi possible de distinguer :

-**Les événements graves** où le nombre de services et de moyens mobilisés peut être important avec un délai d'intervention souvent conséquent :

- Accidents avec morts et/ou blessés ;
- Accidents impliquant de nombreux véhicules ;
- Accidents impliquant un véhicule de transport :
 - ⇒En commun de personnes ;
 - ⇒De marchandises ;
 - ⇒De matières dangereuses.
- Incendie de véhicule, de bord de chaussée ;
- Incident impactant le réseau routier lorsque celui-ci est à grande circulation ;

-**Des événements simples** où le nombre de services impactés est minimum pour un temps d'intervention court :

- Accidents matériels ;
- Secours à personnes non consécutifs à un accident ;
- Divagation d'animaux ;
- Incident impactant le réseau routier (obstacles sur la chaussée ou sur ses abords immédiats, défauts d'équipements routiers notamment feux de circulation,).

III.Equipements individuels

L'instruction ministérielle sur la signalisation routière (8^{ème} partie signalisation temporaire arrêté du 06/11/1992 modifié) précise dans son article 134 que « 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 ».

Ces équipements doivent être conformes à la norme NF EN 471 spécifiant les surfaces minimales de matières rétro réfléchissantes et fluorescentes à porter par les intervenants :

- Matière rétro réfléchissante : Classe 2 : 0.13 m² - Classe 3 : 0.20 m².
- Matière fluorescente : Classe 2 : 0.50 m² - Classe 3 : 0.80 m².

IV.Missions et rôles des différents intervenants

4.1) Rôle des forces de l'ordre :

- Mettent en sécurité les personnes et les biens ;
- Réaliment la signalisation d'urgence en l'absence du gestionnaire du réseau et demande le plus tôt possible l'intervention de ce dernier via les PC routiers ;
- Mettent en place les restrictions de circulation, régulent le trafic pendant toute la durée de l'intervention, mettent en place les déviations après avis des autres services présents sur l'intervention si nécessaire ;
- Facilitent la progression des autres services concourant aux secours ;
- Procèdent aux constatations, saisies et mesures conservatoires relatives à l'enquête judiciaire consécutive de l'événement ;
- Assurent l'ordre public ;
- Organisent l'enlèvement des véhicules accidentés en mobilisant les moyens de dépannage, remorquage et évacuation du fret (sauf sur autoroute concédée où l'exploitant autoroutier assure cette mission) ;
- Rétablissent la circulation en concertation avec les autres services sur place ;
- Informent les autorités administrative et/ou judiciaire.

4.2) Rôle du SDIS :

- Commandement des opérations de secours (COS) : rôle de coordination des opérations de secours, représentant et sous l'autorité du directeur des opérations de secours (DOS : Préfet ou Maire) ;
- Protection des personnes, des biens et de l'environnement par le déclenchement de moyens appropriés à l'intervention :
 - ⇒En assurant la protection des personnels engagés ;
 - ⇒En portant secours au(x) victime(s), si besoin après désincarcération, et assurant leur évacuation après régulation médicale (Centre 15) ;

- ⇒ En réalisant les bilans et actes secouristes et/ou médicaux des victimes en coordination avec le SAMU ;
- ⇒ En luttant contre les incendies et leurs effets éventuels ;
- ⇒ En luttant contre les pollutions et leurs effets éventuels en organisant la neutralisation/évacuation des éventuels produits dangereux déversés ;
- ⇒ En définissant le périmètre de sécurité à mettre en place ;
- ⇒ En demandant, le plus tôt possible l'intervention de l'exploitant routier via les PC routiers.

▪ Informe les autorités en collaboration avec les autres services.

4.3) Rôle du SAMU et des SMUR :

▪ En coordination avec les moyens des sapeurs-pompiers : régulation médicale, prise en charge, médicalisation et éventuellement évacuation des victimes.

4.4) Rôle des exploitants routiers :

- Appellent les différents intervenants depuis leur PC routier respectif ;
- Assurent la mise en place d'une signalisation d'urgence adaptée afin de protéger les intervenants et les victimes ;
- Complètent la signalisation d'urgence selon les procédures en vigueur si nécessaire ;
- Assurent l'information des usagers au droit et en amont de l'événement (panneaux d'information, messages sur PMV, diffusion de flashes à l'attention des médias, site internet, systèmes d'information embarqués,...) ;
- Mise en sécurité des usagers non blessés ;
- Organisent les déviations rendues nécessaires en cas de coupure de routes ou de congestion trop importante du trafic, avec le concours des forces de l'ordre après s'être assuré de la viabilité des itinéraires de déviation ;
- Sur autoroute concédée uniquement : organisent l'enlèvement des véhicules accidentés en mobilisant les moyens de dépannage, remorquage et évacuation du fret ;
- Remettent en état les lieux (nettoyage et/ou dégagement de la chaussée) ;
- Effectuent le rétablissement de la circulation après avis des autres services présents sur place ;
- Recueillent les données relatives à la conservation du domaine public (constatation des dommages causés au domaine public) en vue de la réparation des équipements endommagés et pour la constitution des dossiers administratifs de remboursement des frais par les tiers ayant causé les dommages ;
- Signalent un danger résiduel après l'événement et assurent la surveillance de la signalisation jusqu'au retour des conditions normales de circulation ;
- Assurent une surveillance des conditions de trafic après rétablissement de la circulation.

4.5) Rôle des dépanneurs :

- Assurent l'enlèvement des véhicules accidentés et leurs débris ;
- Assurent éventuellement le rapatriement des passagers des véhicules non blessés hors d'usage.

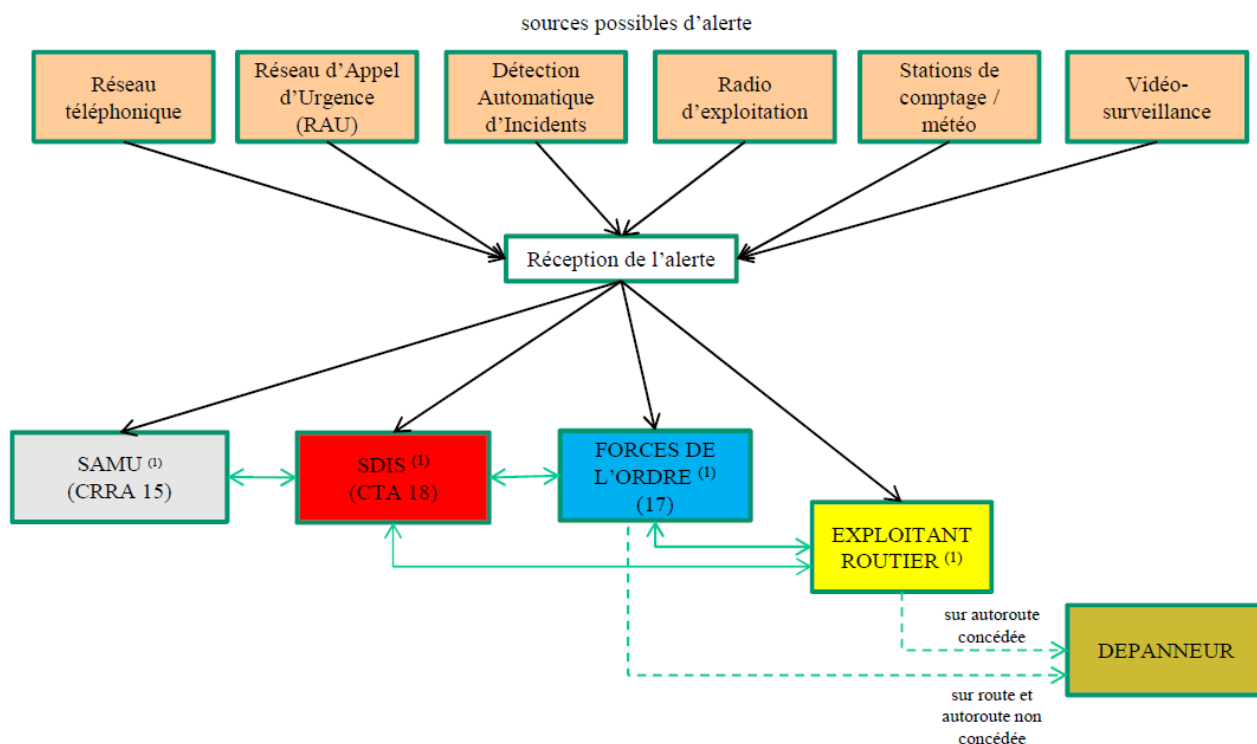
B. ORGANISATION DES INTERVENTIONS

I. Déclenchement des secours- Gestion de l'alerte

La transmission de l'alerte à travers le partage de l'information recueillie est le point de départ de la synergie interservices.

Le service qui réceptionne l'alerte informe immédiatement les autres services :

- SAMU-SDIS-forces de l'ordre (services d'urgence interconnectés) ;
- L'exploitant routier est informé (en priorité par les forces de l'ordre ou à défaut par le SDIS) :
 - **systématiquement** lorsque l'événement routier se situe :
 - sur les réseaux autoroutiers (concédés ou non) ;
 - sur le réseau national ;
 - sur le réseau départemental dont les routes structurantes sont listées en annexe n°3.
 - **selon la nature de l'évènement routier** (importance, durée importante prévisible, nécessité d'intervention...) lorsque celui-ci se situe sur les routes départementales non listées en annexe n°3.



(1) Voir coordonnées dans l'annexe 2

Nota : Contrairement au SDIS, au SAMU et aux forces de l'ordre, l'exploitant routier n'est pas un service d'urgence. A titre indicatif, à réception d'une demande d'intervention de la part d'un autre service :

⇒ l'exploitant des routes départementales (CG38) dispose de 1h00 dans 80% des cas pour dépêcher ses moyens sur les lieux (à compter de la diffusion de l'alerte par le PC Itinéraire à l'équipe d'astreinte) ;

⇒ les exploitants des autoroutes concédées / non concédées et des routes nationales disposent de délais d'intervention établis et formalisés en fonction du niveau d'exploitation du réseau concerné.

Il doit par ailleurs avoir connaissance de l'ensemble des événements qui se déroulent sur son réseau et qui conduisent à une modification même ponctuelle de l'état du réseau pouvant être préjudiciable à l'usage normal de celui-ci.

Les forces de l'ordre et les services de secours disposant de l'information en premier lieu, il est donc primordial qu'ils préviennent l'exploitant routier le plus tôt possible.

II. Premier intervenant sur site

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

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

* (n°route, commune, PR, sens éventuellement).

Le partage de la remontée d'information du terrain permet :

- De confirmer ou d'infirmer l'alerte ;
- D'améliorer la réactivité des intervenants ;
- D'adapter les moyens humains et matériels des différents services ;
- De mobiliser et d'optimiser les moyens nécessaires à la réalisation des missions de chacun ;
- D'assurer leur intervention en privilégiant la sécurité vis à vis du sur-accident ;
- De limiter la gêne aux usagers.

Les intervenants sur le terrain informent régulièrement leurs PC ou centres opérationnels sur l'évolution de l'intervention et informent de la fin d'événement.

Les PC ou centres opérationnels communiquent entre eux en tant que de besoin pour adapter les besoins ou mettre en place des mesures complémentaires en fonction des remontées de terrain.

Le service qui déclenche une intervention hélicoptérée informe sans délai les autres services.

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

Règles d'approche sur événement pour le primo-intervenant :

Ces règles doivent s'appliquer dès lors que la situation n'impose pas d'élargir le périmètre de sécurité (TMD, risques naturels,...).

- 1) Anticiper en arrivant en amont de l'accident par l'emploi de la signalisation lumineuse adaptée ;
- 2) Préparer l'arrêt en créant une onde de ralentissement en amont ;
- 3) Décélérer progressivement avec la signalisation lumineuse maximale en action : gyrophares, rampes et warnings + phares allumés ;
- 4) Appuyer à plusieurs reprises sur la pédale de frein afin d'actionner les feux « STOP » ;

- 5) Arrêter le véhicule, à la distance indiquée dans les schémas du chapitre C, en amont de l'accident et dans l'axe de ce dernier (totalité de la signalisation lumineuse en action et frein à main serré) dans l'attente d'une amélioration du dispositif de signalisation ;
- 6) Porter les EPI complets et descendre sans attendre à l'opposé des voies de circulation. Pas de retour au véhicule tant que le dispositif de signalisation n'a pas été amélioré ;
- 7) Porter assistance ;
- 8) Rendre compte dans les meilleurs délais à sa base arrière.

III. Signalisation de l'évènement (voir également chapitre C)

Les moyens et le mode opératoire de pose de la signalisation répondent à des critères réglementaires précis qui doivent être déployés en tenant compte du type de la route, des particularités du site et de la typologie du trafic.

La mise en place de la signalisation en amont de l'incident doit être réalisée par les services ci-dessous et par ordre de priorité :

- 1) Exploitant routier ;
- 2) Forces de l'ordre ;
- 3) Services de secours (SDIS – SAMU exceptionnellement).

Les services mentionnés précédemment mettent en œuvre la signalisation en fonction de leurs moyens immédiatement disponibles.

Lorsque les services de secours sont les premiers sur les lieux, ils doivent quitter leur emplacement de mise en protection de la zone en amont de l'accident dès la sécurisation de la zone par l'exploitant routier, ou à défaut par les forces de l'ordre.

Le véhicule des services de secours doit donc être remplacé par celui de l'exploitant routier ou à défaut par celui des forces de l'ordre.

L'exploitant routier doit maintenir la signalisation de la zone d'intervention tant que le commandant des opérations de secours ou les forces de l'ordre n'ont pas confirmé la levée du dispositif.

IV. Déviation

Lorsque l'évènement nécessite une coupure de la circulation, une déviation peut être mise en place. La définition des itinéraires de déviation est du ressort de l'exploitant routier qui tient compte des caractéristiques géométriques et de la capacité des axes à supporter le trafic supplémentaire. Il veille aussi à la viabilité de l'itinéraire préalablement à son activation et met en place la signalisation de déviation le cas échéant, les forces de l'ordre pouvant être amenées à orienter les usagers sur l'itinéraire et à s'assurer du bon écoulement du trafic.

V. Accès à l'évènement

Contrairement au SDIS, au SAMU, aux forces de l'ordre et aux exploitants d'autoroutes concédées, les autres exploitants routiers et les dépanneurs ne disposent pas de véhicules prioritaires ou bénéficiant de la facilité de passage. Par conséquent, l'accès à l'évènement, par ces derniers peut s'avérer plus ou moins long suivant la remontée de bouchon occasionnée. Aussi, les forces de l'ordre doivent faciliter la progression de l'exploitant routier et des dépanneurs jusqu'à l'évènement.

Spécificités des routes à chaussées séparées :

- Circulation sur le réseau :

- Ne jamais accéder à contre sens de la circulation sauf obligation et après autorisation des forces de l'ordre ;
- Ne pas s'arrêter et ne pas stationner au niveau de l'accident lorsque l'on se trouve dans l'autre sens de circulation ;
- Ne pas stationner sur une voie ou en dehors du balisage de l'événement (sauf pour le primo-intervenant).

- Entrée par un portail de service :

- Mettre en oeuvre les avertisseurs sonores et lumineux ;
- S'assurer de pénétrer sur le réseau dans le bon sens de circulation ;
- Se servir de la BAU comme voie d'accélération pour s'insérer dans le trafic ;
- Ne jamais oublier que la BAU peut être circulée par d'autres véhicules, encombrée par des objets (panneaux, chantiers...) ou occupée par des piétons.

- Entrée sur autoroute par une gare de péage :

- Mettre en œuvre les avertisseurs sonores et lumineux à l'approche de la gare de péage ;
- Réguler sa vitesse et prendre garde aux piétons ;
- Prendre éventuellement un ticket pour ouvrir la barrière.

VI. Comportement sur les lieux de l'évènement en situation stabilisée

- Porter un vêtement de signalisation à haute visibilité homologué ;
- Tous les véhicules présents sur la zone d'intervention conservent l'ensemble de leurs signalisations lumineuses (feux bleus pour le SDIS et les forces de l'ordre, feux orange et triangles trifiash pour l'exploitant routier) ;
- Monter ou descendre des véhicules à l'opposé des voies de circulation ;
- Se déplacer hors chaussée en protection derrière les glissières de sécurité s'il y en a ;
- Evoluer en faisant face à la circulation dans les limites de la zone balisée ;
- Ne pas se déplacer ou traverser la chaussée en courant ;
- Ne jamais rester inutilement dans le véhicule le plus en amont arrêté sur une voie neutralisée.

Spécificités sur routes à chaussées séparées :

- Ne jamais traverser le terre-plein central (TPC) pour intervenir sur une voie de circulation ou la bande d'arrêt d'urgence (BAU) opposée.

VII. Départ du lieu de l'évènement

- Suivre les consignes de circulation données par les forces de l'ordre ou à défaut, par l'exploitant routier ;
- Prendre garde aux autres usagers ;
- S'insérer dans la circulation avec l'assistance des forces de l'ordre ou de l'exploitant routier.

Spécificités sur routes à chaussées séparées

- Sortie du réseau par une gare de péage :

- Informer l'exploitant autoroutier du lieu d'acheminement des blessés pour prévenir le péage concerné ;
- Réduire la vitesse du véhicule ;
- Actionner le dispositif sonore 2 tons à l'approche de la gare en cas de nécessité ;
- Prendre garde aux piétons et aux autres usagers.

N.B. : la gratuité du passage est requise lorsque l'intervention est réalisée sur le réseau de l'exploitation.

- Sortie du réseau par un portail de service :

- Activer la signalisation lumineuse et utiliser la bande d'arrêt d'urgence comme une voie de décélération ;
- Si le portail est fermé, le refermer obligatoirement après le passage.

C. SIGNALISATION D'URGENCE ET POSITIONNEMENT DES VEHICULES

Pour l'ensemble des intervenants, les matériels de signalisation seront activés de manière maximum selon les intervenants et l'équipement de leurs véhicules :

- gyrophares bleus pour les forces de l'ordre, le SDIS et le SAMU ;
- gyrophares orange avec triangle trifiash pour l'exploitant routier sur routes bidirectionnelles ;
- gyrophares orange avec triangle trifiash / flèche lumineuse (et feux à éclats bleus si dotés) pour l'exploitant routier et autoroutier sur routes à chaussées séparées.

En fonction de la durée et des particularités de l'événement, l'exploitant routier complètera la signalisation d'urgence conformément :

- au manuel du chef de chantier - volume 1 pour les routes bidirectionnelles ;
- au guide pour intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées - volume 8 pour les routes de ce type ;

et ce, en fonction des moyens et des procédures internes dont il dispose.

Les risques induits par un événement routier impliquent la mise en place d'une zone d'intervention composée de 3 zones distinctes :

Signalisation d'approche	Zone tampon	Zone du secours
<-----	Zone d'intervention	----->

Zone d'intervention :

La « zone d'intervention » comprend la « zone du secours », la « zone tampon » et la signalisation d'approche.

Cette zone correspond à la zone de danger pour les intervenants et les usagers.

Zone du secours :

Cette zone comprend l'élément causal (accident...) et le dispositif des intervenants à l'intérieur des cônes.

Dans cette zone, l'espacement entre les véhicules sera de 5 à 10 mètres.

En fonction de leur sens d'arrivée et des possibilités de retournement, les véhicules peuvent se positionner à contre-sens.

Cette zone peut s'étendre au fur et à mesure de l'arrivée des intervenants.

Zone tampon :

Cette zone, située entre le début de la signalisation de position et la zone du secours, est dépourvue en permanence de tout obstacle (ni véhicules, ni personnels).

La zone tampon est destinée à permettre à un véhicule de s'arrêter avant de pénétrer dans la zone du secours ou à éviter que la signalisation ne soit projetée sur les intervenants au cas où un véhicule viendrait à heurter celle-ci.

Sa longueur, indiquée sur les schémas, est à adapter en fonction de la visibilité et de la configuration des lieux.

Afin de préserver sa longueur minimum, elle peut être déplacée en fonction de l'agrandissement de la zone du secours (notamment sur les routes bidirectionnelles).

Signalisation d'approche :

Cette zone comprend la signalisation d'approche et/ou le début de la signalisation de position.

NB : les schémas suivants décrivent le dispositif minimum à mettre en place en fonction des cas de figure. Ils peuvent être complétés par les procédures internes de chaque exploitant routier.

I. Schémas de signalisation d'urgence et de positionnement des véhicules pour les routes bidirectionnelles (bidi)

Le schéma n°1_{bidi} illustre la signalisation d'urgence opérée par le primo-intervenant sur route bidirectionnelle à 2 voies. 2 cas sont présentés en fonction du matériel de signalisation dont le primo-intervenant dispose.

Le schéma n°2_{bidi} illustre la signalisation d'urgence opérée par le primo intervenant sur route bidirectionnelle à 3 voies. 2 cas sont présentés en fonction du matériel de signalisation dont le primo-intervenant dispose.

Les schémas n°3_{bidi}, n°4_{bidi} et n°5_{bidi} illustrent la signalisation d'urgence d'un dispositif complet classique en fonction du nombre de voies et de la position du danger sur ces voies. Ils indiquent également la place de chaque intervenant dans le dispositif.

Schéma n°1_{bidi} : événement sur route bidirectionnelle à 2 voies

1^{er} cas : la signalisation d'urgence est réalisée au moyen du véhicule du primo-intervenant (éventuellement complétée par des cônes de Lubeck pour les véhicules dotés)

NB : en agglomération, toutes les distances sont divisées par 3.

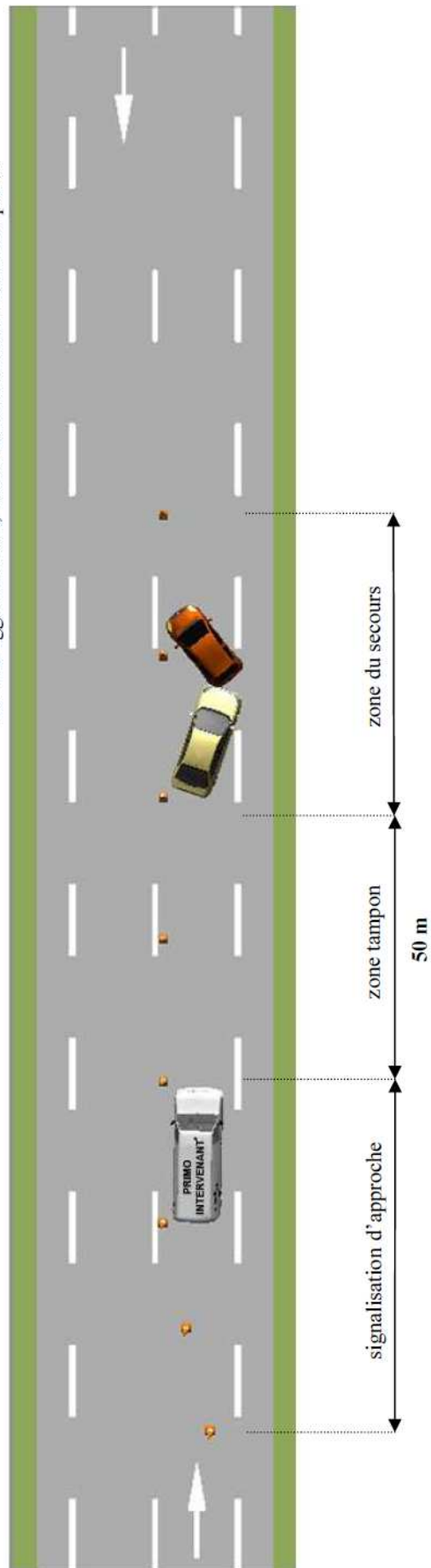


Schéma n°1_{bid} : événement sur route bidirectionnelle à 2 voies

2^{ème} cas : la signalisation d'urgence est réalisée au moyen du véhicule du primo-intervenant et complétée par triangles de signalisation et cônes de Lubeck

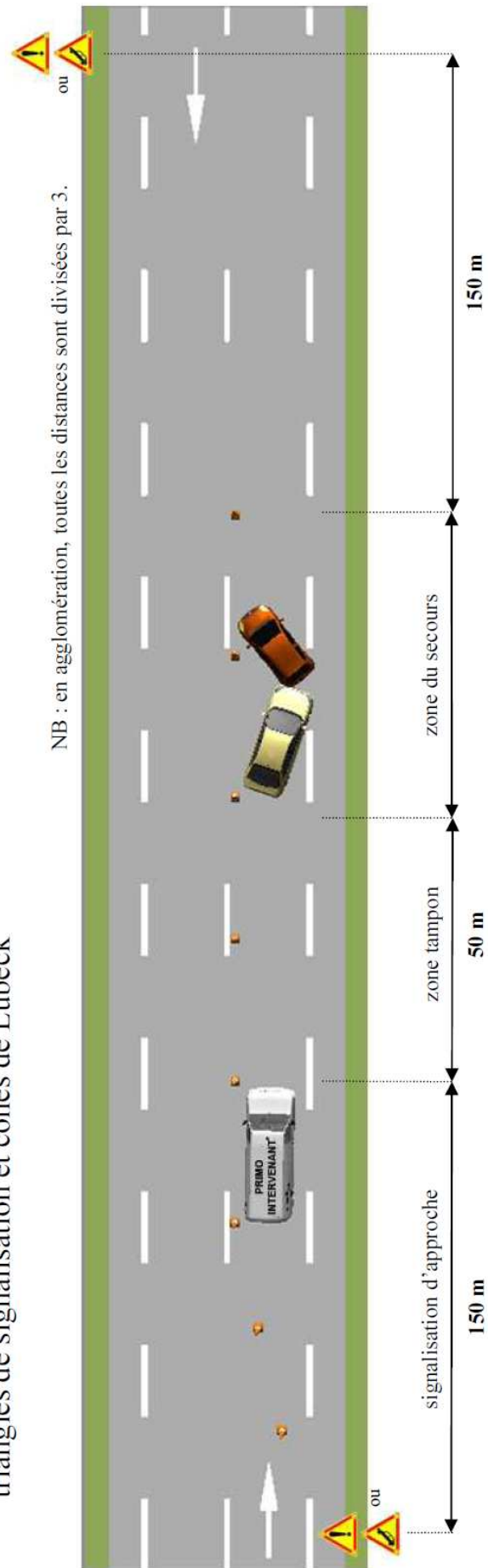


Schéma n° 2_{bid} : événement sur voie centrale d'une route bidirectionnelle à 3 voies

1^{er} cas : la signalisation d'urgence est réalisée au moyen du véhicule du primo-intervenant (éventuellement complétée par des cônes de Lubeck pour les véhicules dotés)

NB : en agglomération, toutes les distances sont divisées par 3.

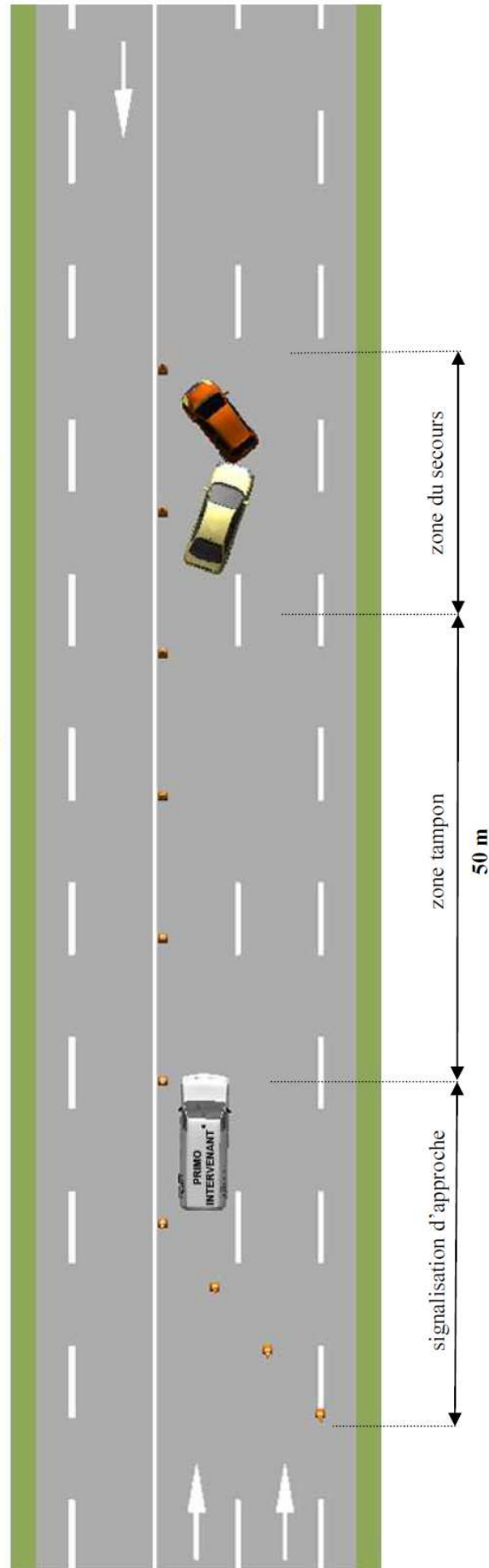


Schéma n°2_{bid} : événement sur voie centrale d'une route bidirectionnelle à 3 voies

2^{ème} cas : la signalisation d'urgence est réalisée au moyen du véhicule du primo-intervenant et complétée par triangles de signalisation et cônes de Lubeck

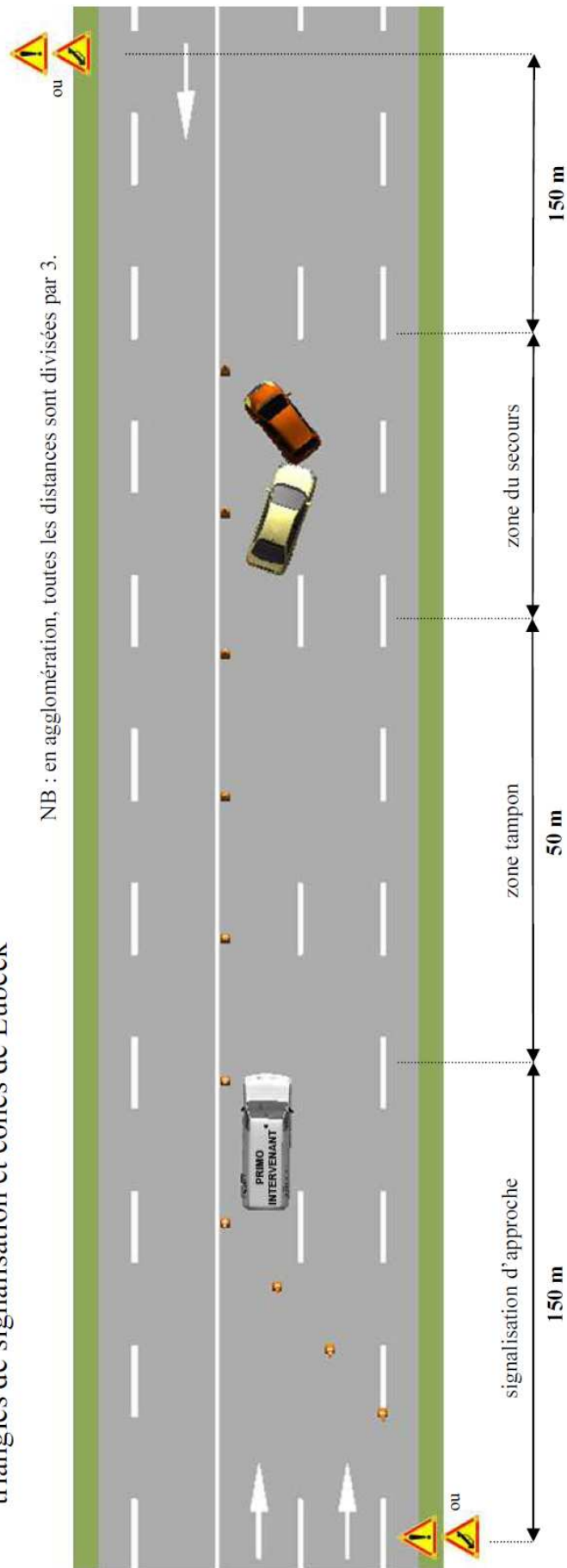


Schéma n°3_{bid} : événement sur route bidirectionnelle à 2 voies

signalisation d'urgence sur dispositif complet pour 1 voie neutralisée

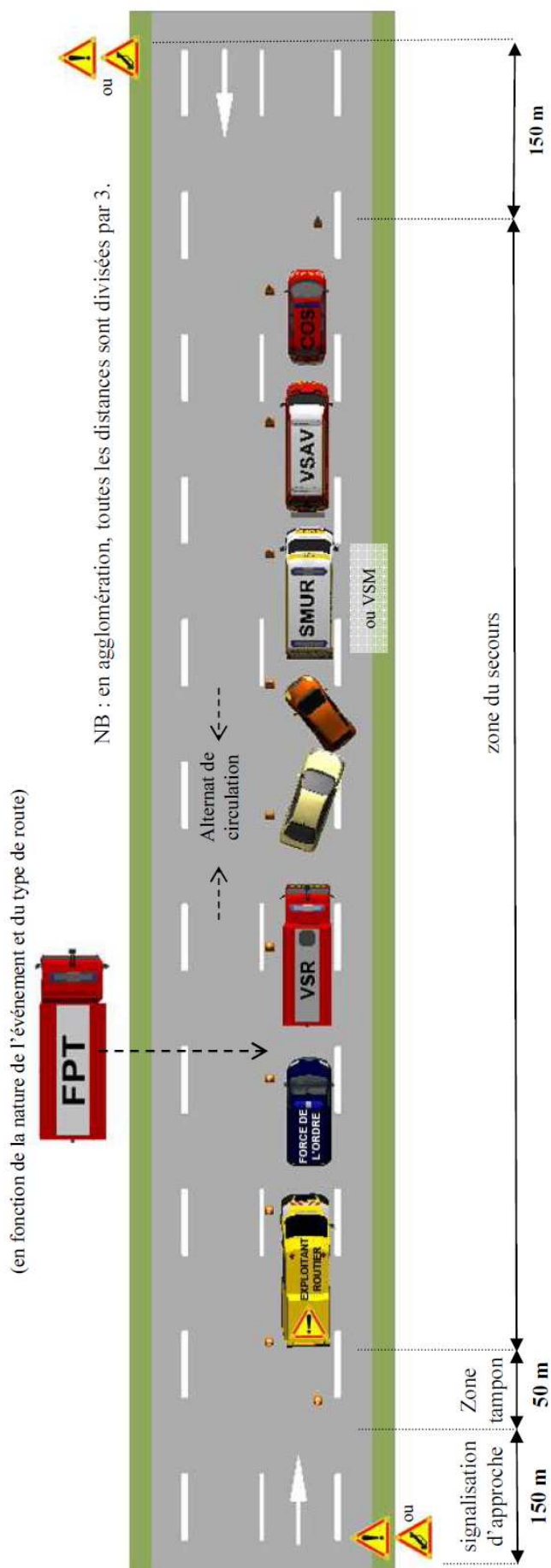


Schéma n°4_{bid} : événement sur route bidirectionnelle à 3 voies

signalisation d'urgence sur dispositif complet pour 1 voie neutralisée

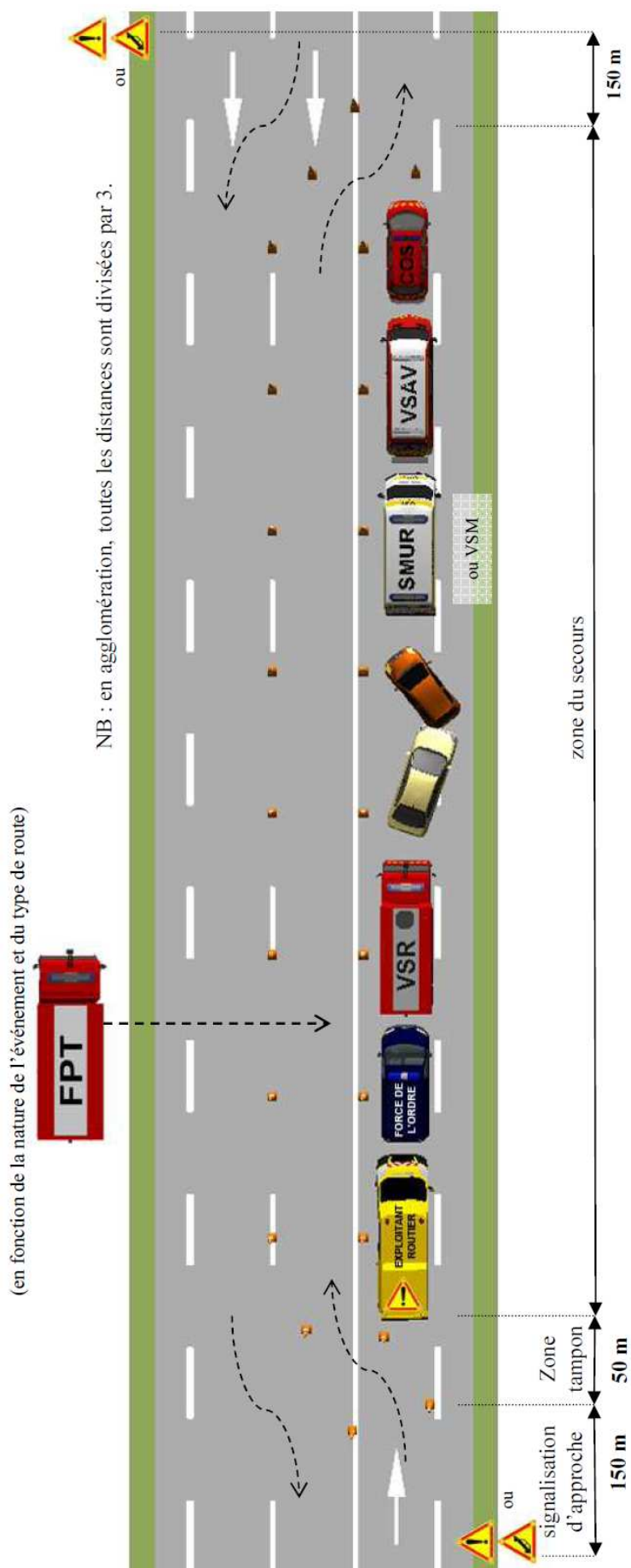
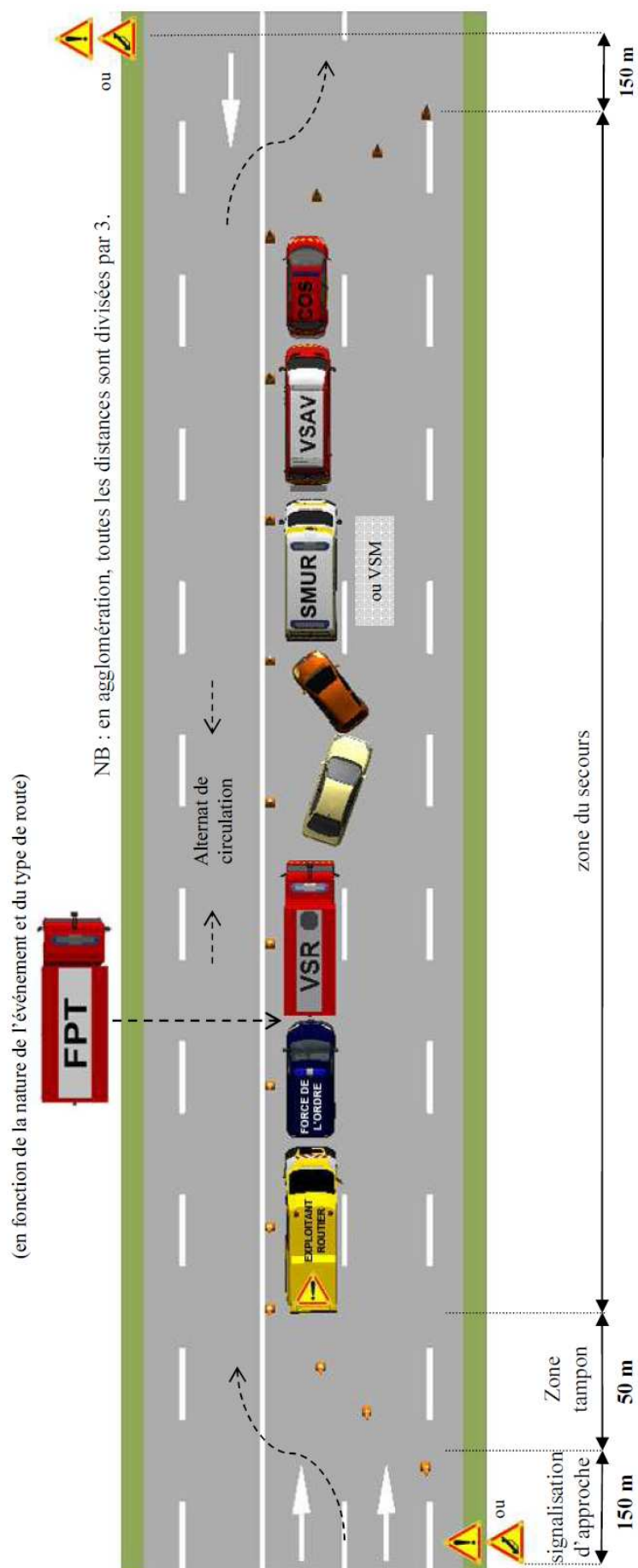


Schéma n°5_{bid} : événement sur voie centrale d'une route bidirectionnelle à 3 voies

signalisation d'urgence sur dispositif complet pour 2 voies neutralisées



II. Schémas de signalisation d'urgence et de positionnement des véhicules pour les routes à chaussées séparées (rCS)

Les schémas n°1_{rCS}, n°2_{rCS}, n°3_{rCS}, n°4_{rCS} et n°5_{rCS} illustrent la signalisation d'urgence opérée par le primo-intervenant.

Pour chacun de ces 5 schémas, plusieurs cas sont présentés en fonction du matériel de signalisation dont le primo-intervenant dispose :

- le 1^{er} cas est dédié au primo-intervenant lorsque celui-ci est services de secours (SDIS, SAMU) ou forces de l'ordre ;
- le 2^{ème} cas est dédié au primo-intervenant lorsque celui-ci est l'exploitant routier (avec mise en œuvre de la FLU, le cas échéant) ;
- le 3^{ème} cas est dédié au primo-intervenant lorsque celui-ci est l'exploitant routier sans mise en œuvre de la FLU.

Les schémas n°5_{rCS}, n°6_{rCS}, n°7_{rCS}, n°8_{rCS}, n°9_{rCS}, et n°10 illustrent la signalisation d'urgence d'un dispositif complet classique en fonction du nombre de voies et de la position du danger sur ces voies. Ils indiquent également la place de chaque intervenant dans le dispositif.

Les schémas n°11_{rCS} et n°12_{rCS} illustrent la signalisation d'urgence sur événement nécessitant la pose d'hélicoptère ou l'intervention à contre sens de circulation.

Schéma n°1_{rCS} : événement sur BAU (ou BDD) sur 2x2 voies ou 2x3 voies

1^{er} cas : Le primo-intervenant est services de secours ou forces de l'ordre

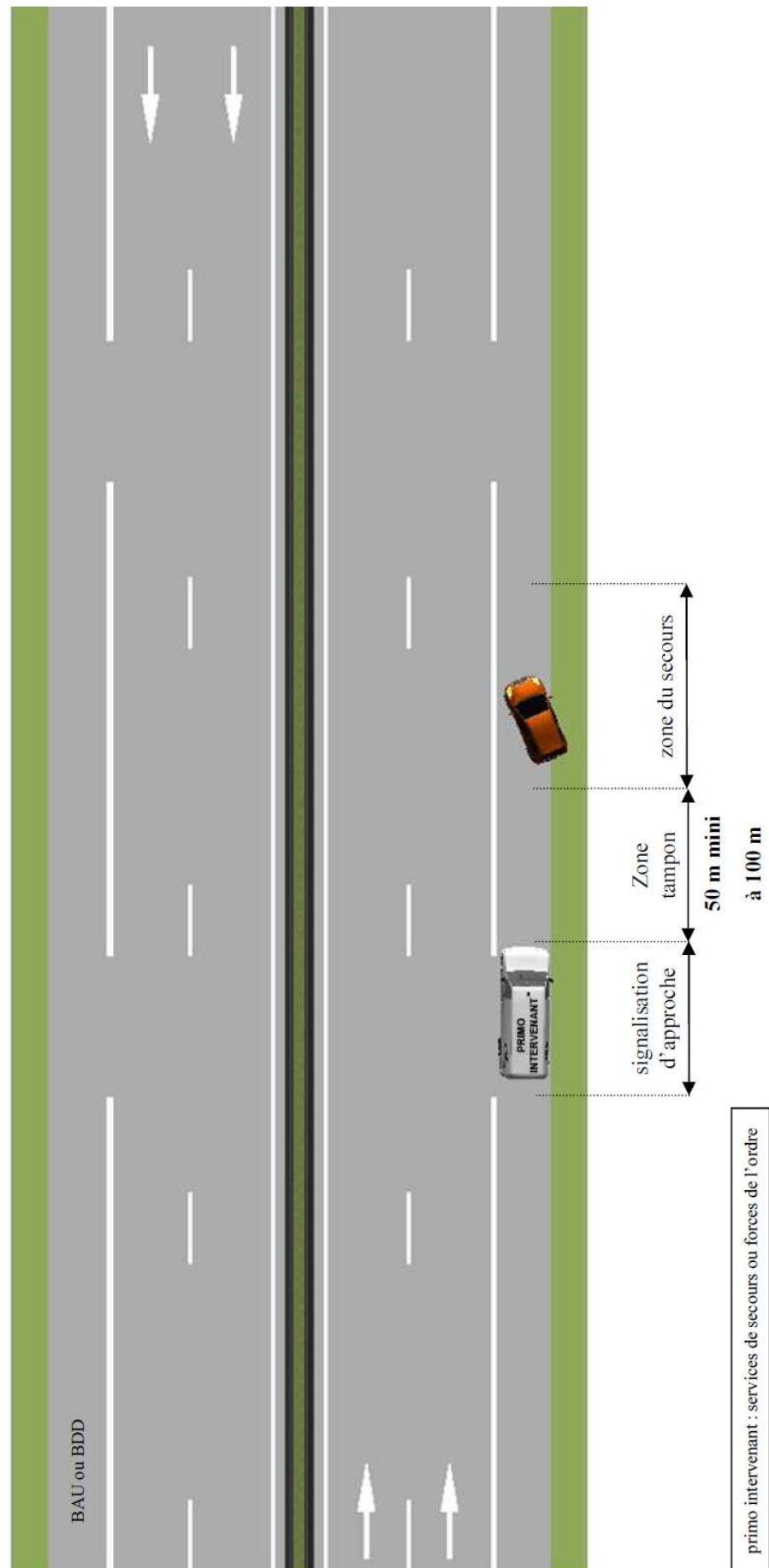


Schéma n°1_{rCS} : événement sur BAU (ou BDD) sur 2x2 voies ou 2x3 voies

2^{ème} cas : Le primo-intervenant est l'exploitant routier

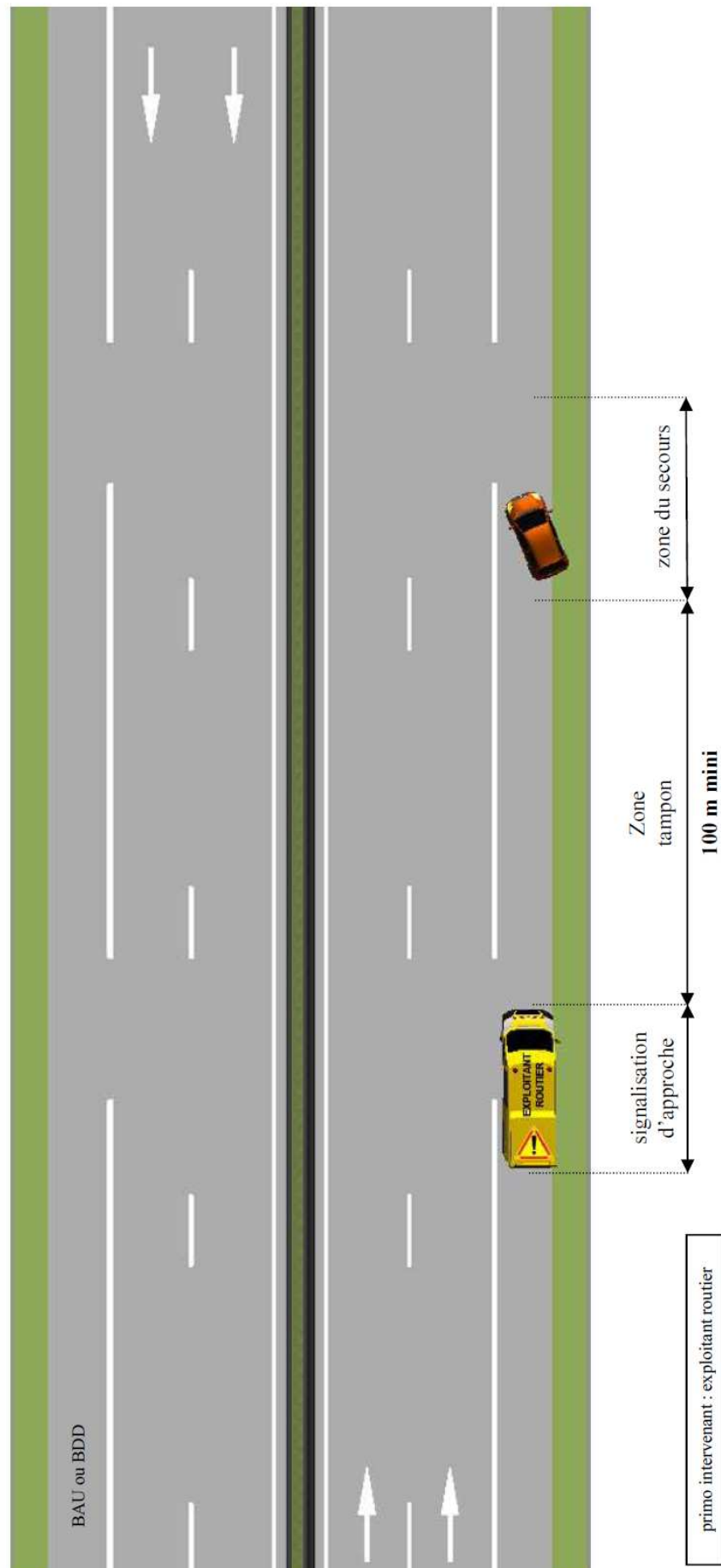


Schéma n°2_{rcs} : événement sur voie de droite sur 2x2 voies ou 2x3 voies

1^{er} cas : Le primo-intervenant est services de secours ou forces de l'ordre

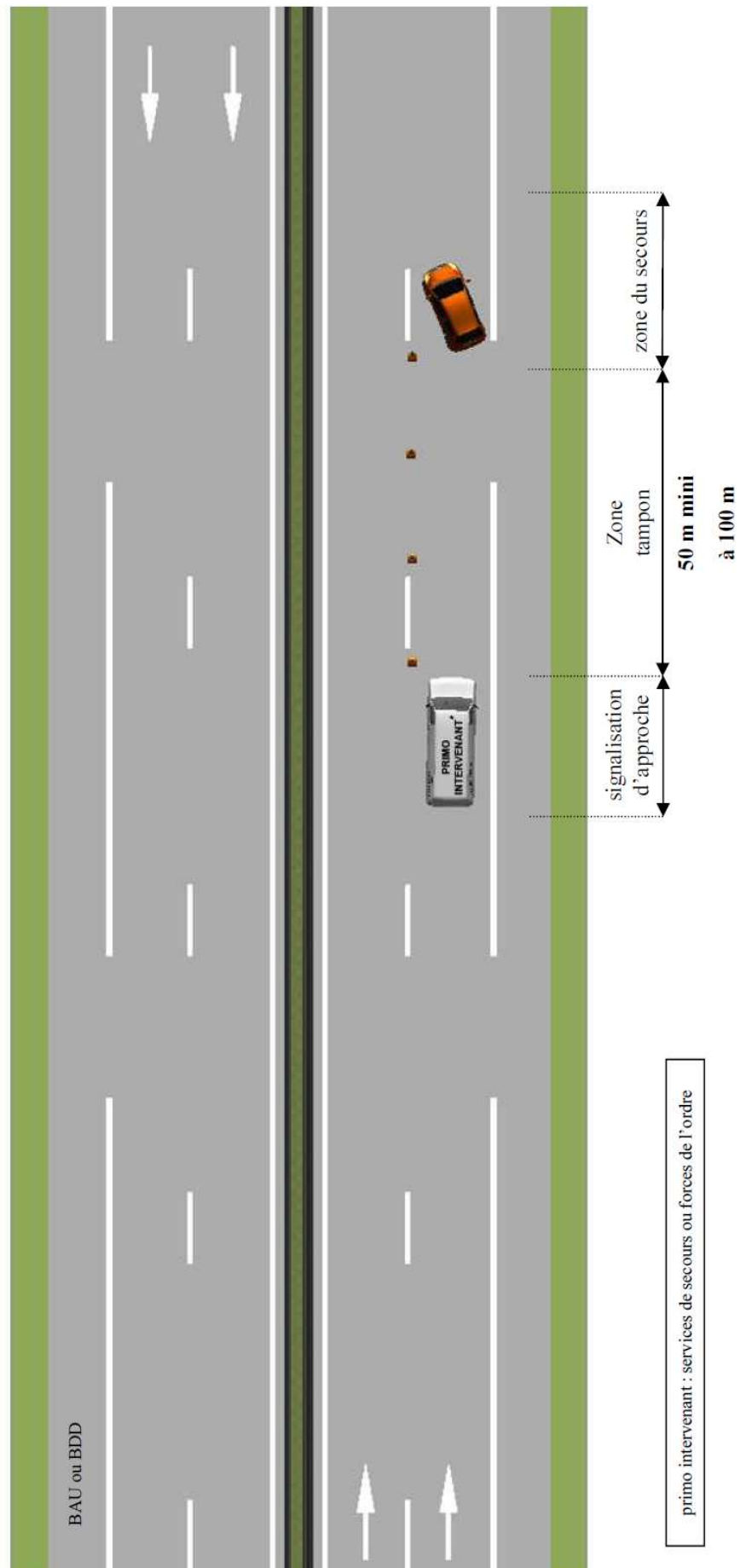


Schéma n°2_{rCS} : événement sur voie de droite sur 2x2 voies ou 2x3 voies

2^{ème} cas : Le primo-intervenant est l'exploitant routier **avec** mise en œuvre de la FLU

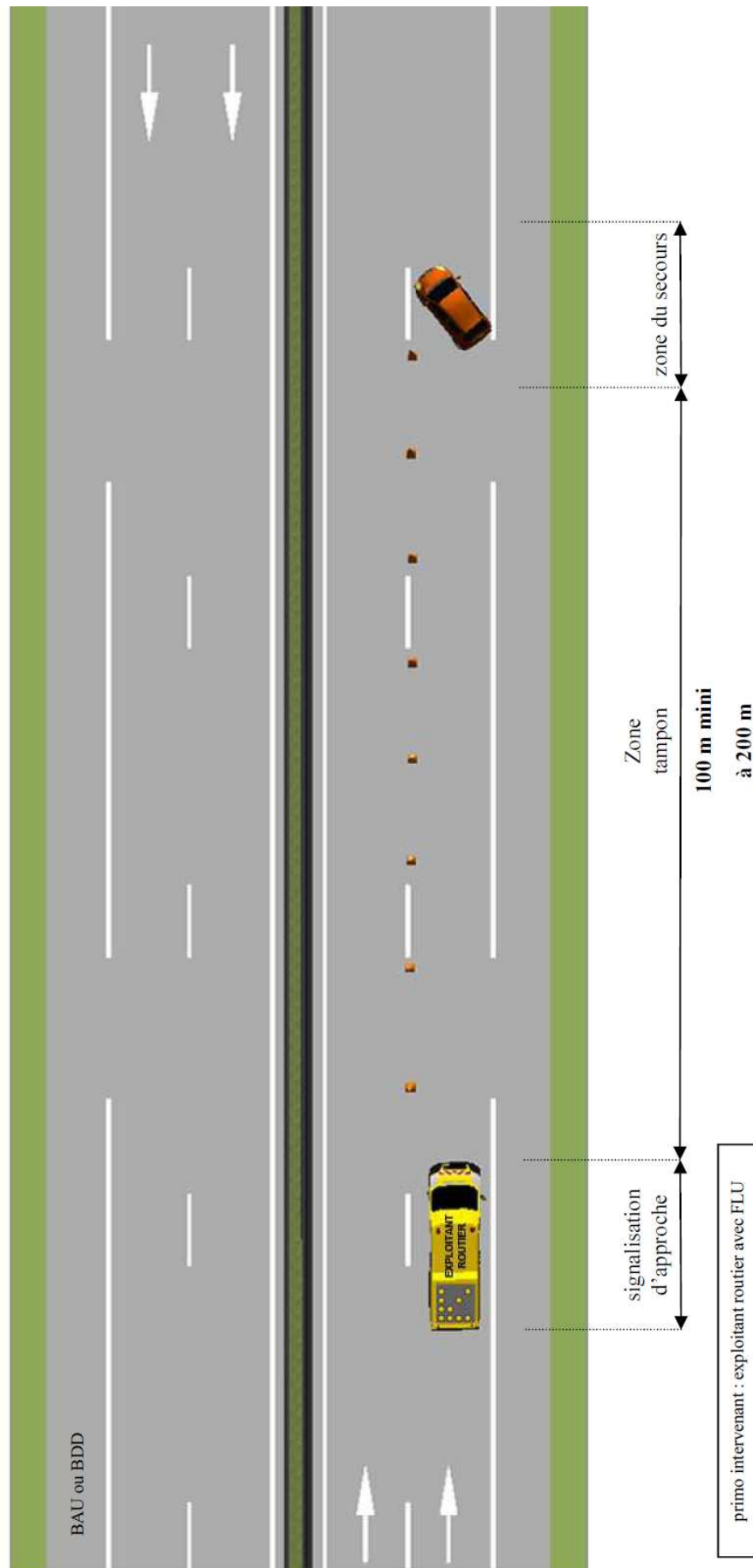


Schéma n°2_{r_{cs}} : événement sur voie de droite sur 2x2 voies ou 2x3 voies

3^{ème} cas : Le primo-intervenant est l'exploitant routier **sans** mise en œuvre de la FLU

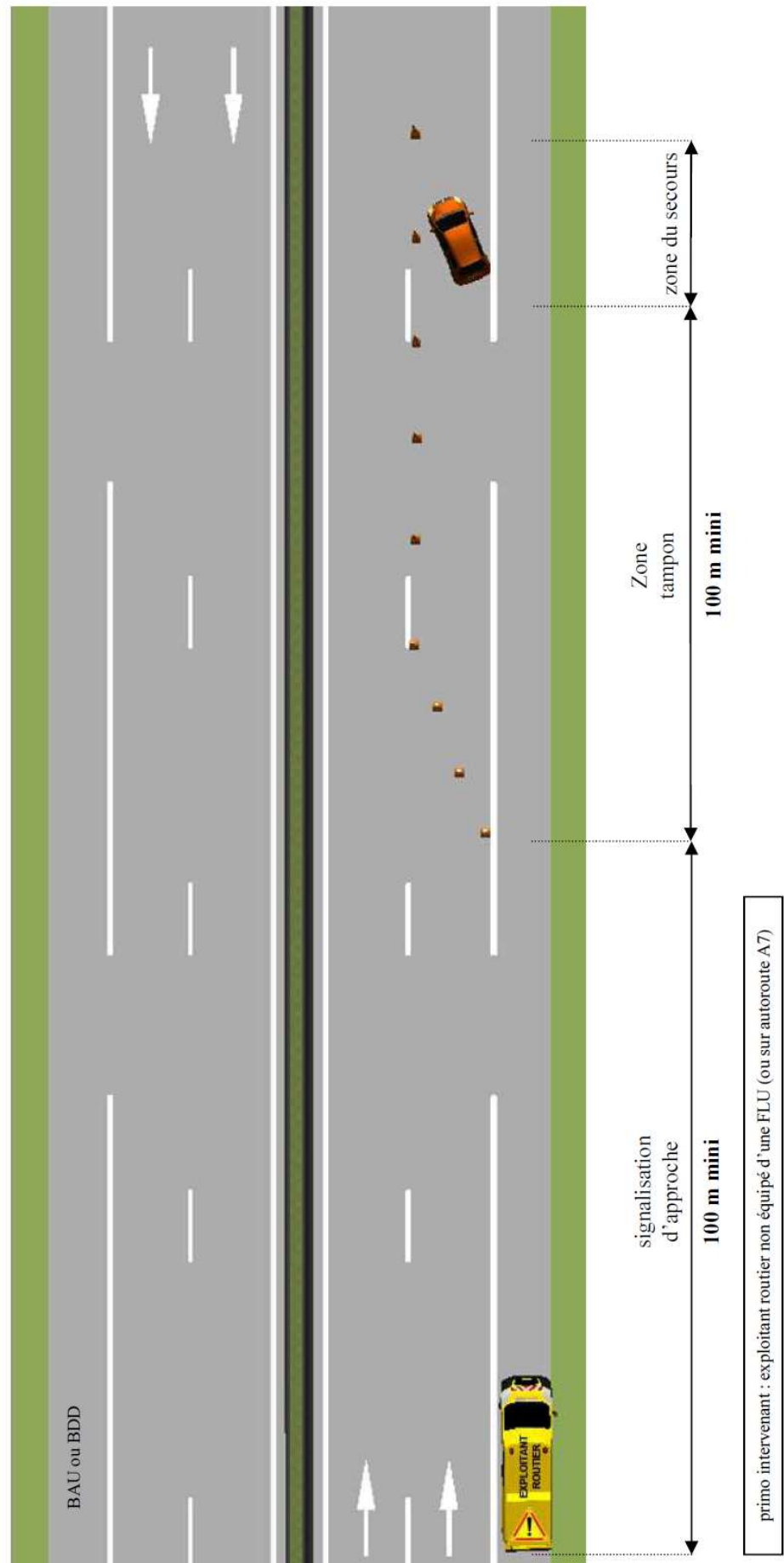


Schéma n°3_{rCS} : événement sur voie de gauche sur 2x2 voies ou 2x3 voies

1^{er} cas : Le primo-intervenant est services de secours ou forces de l'ordre

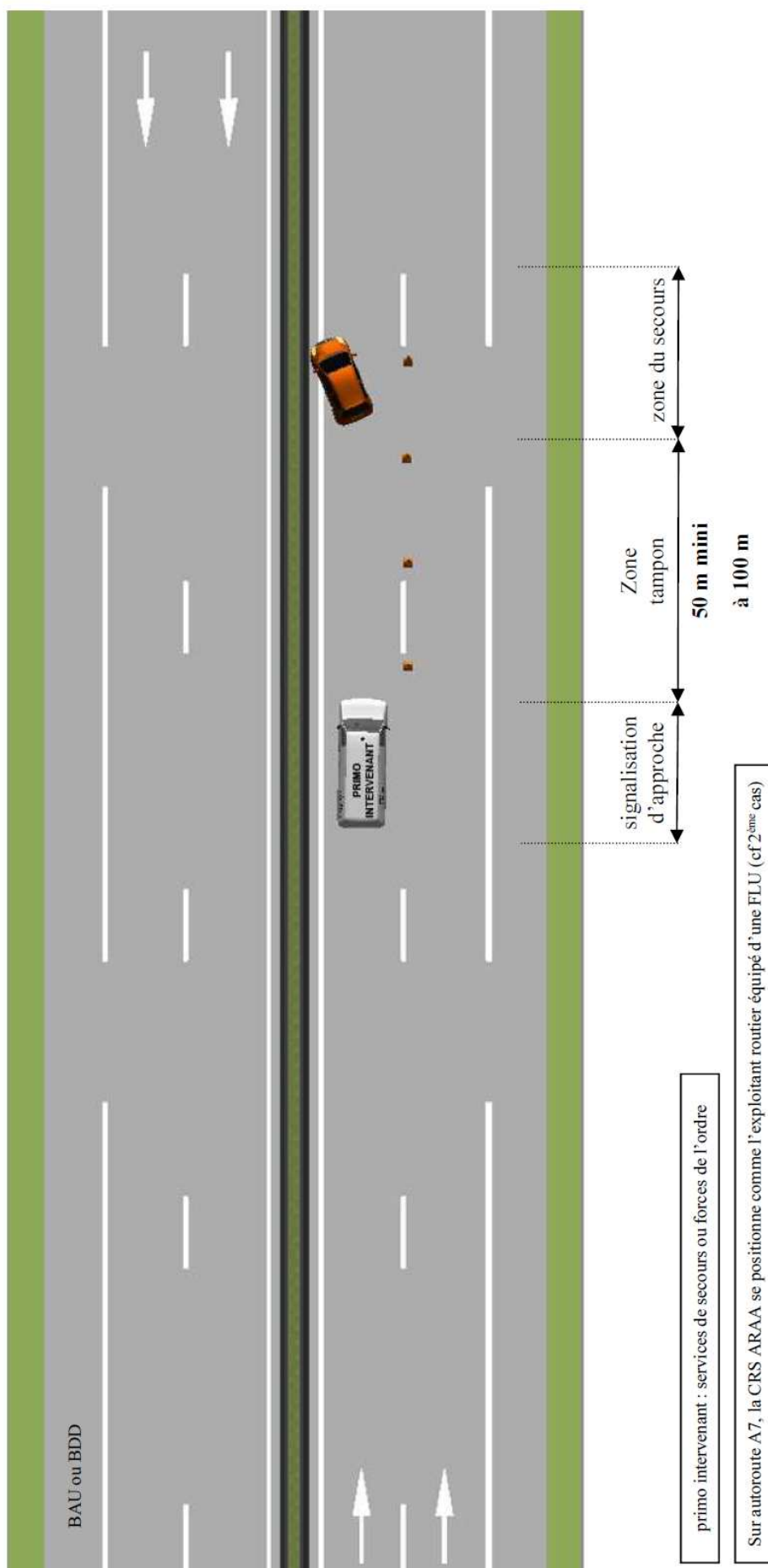


Schéma n°3_{res} : événement sur voie de gauche sur 2x2 voies ou 2x3 voies

2^{ème} cas : Le primo-intervenant est l'exploitant routier **avec** mise en œuvre de la FLU

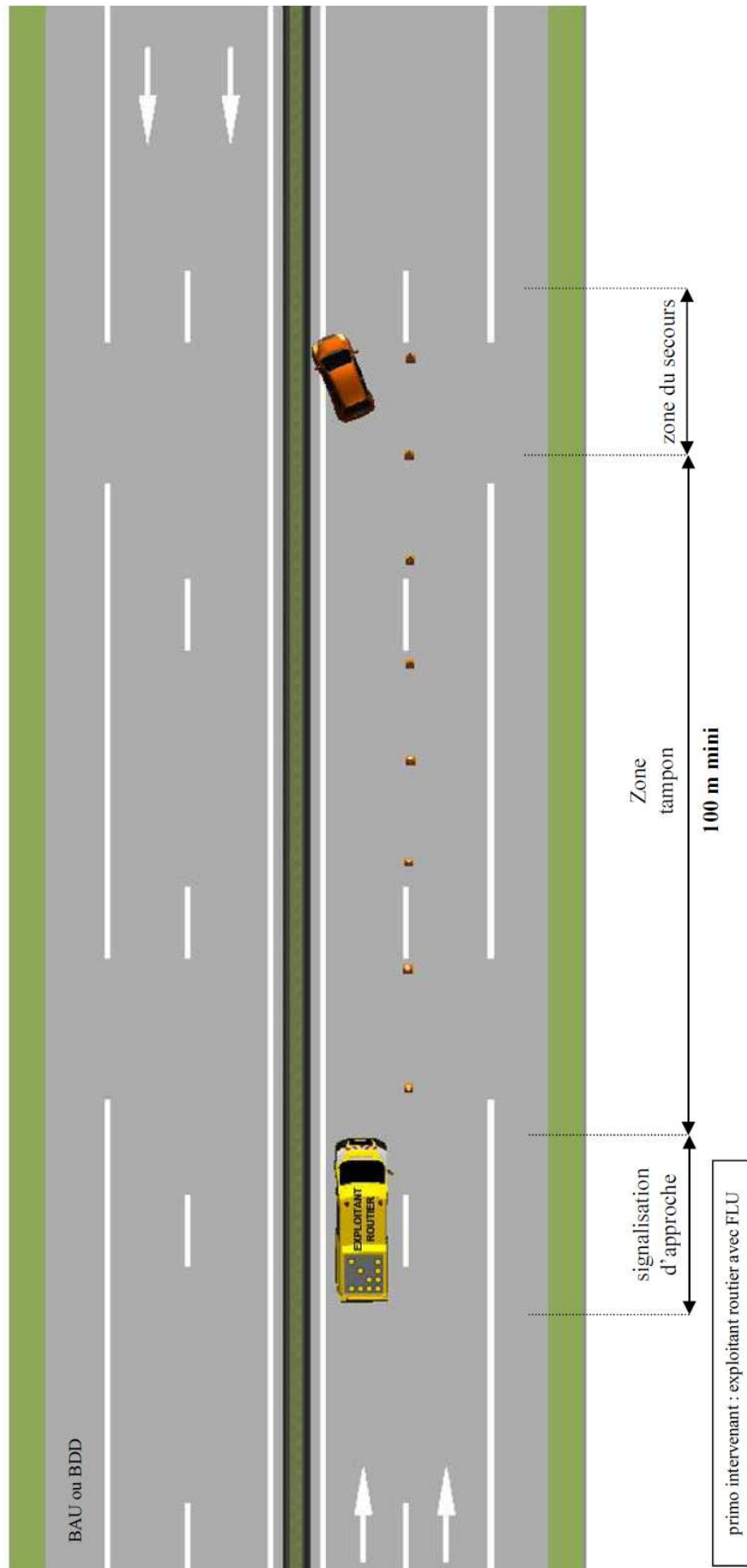


Schéma n°3_{r_{cs}} : événement sur voie de gauche sur 2x2 voies ou 2x3 voies

3^{ème} cas : Le primo-intervenant est l'exploitant routier **sans** mise en œuvre de la FLU

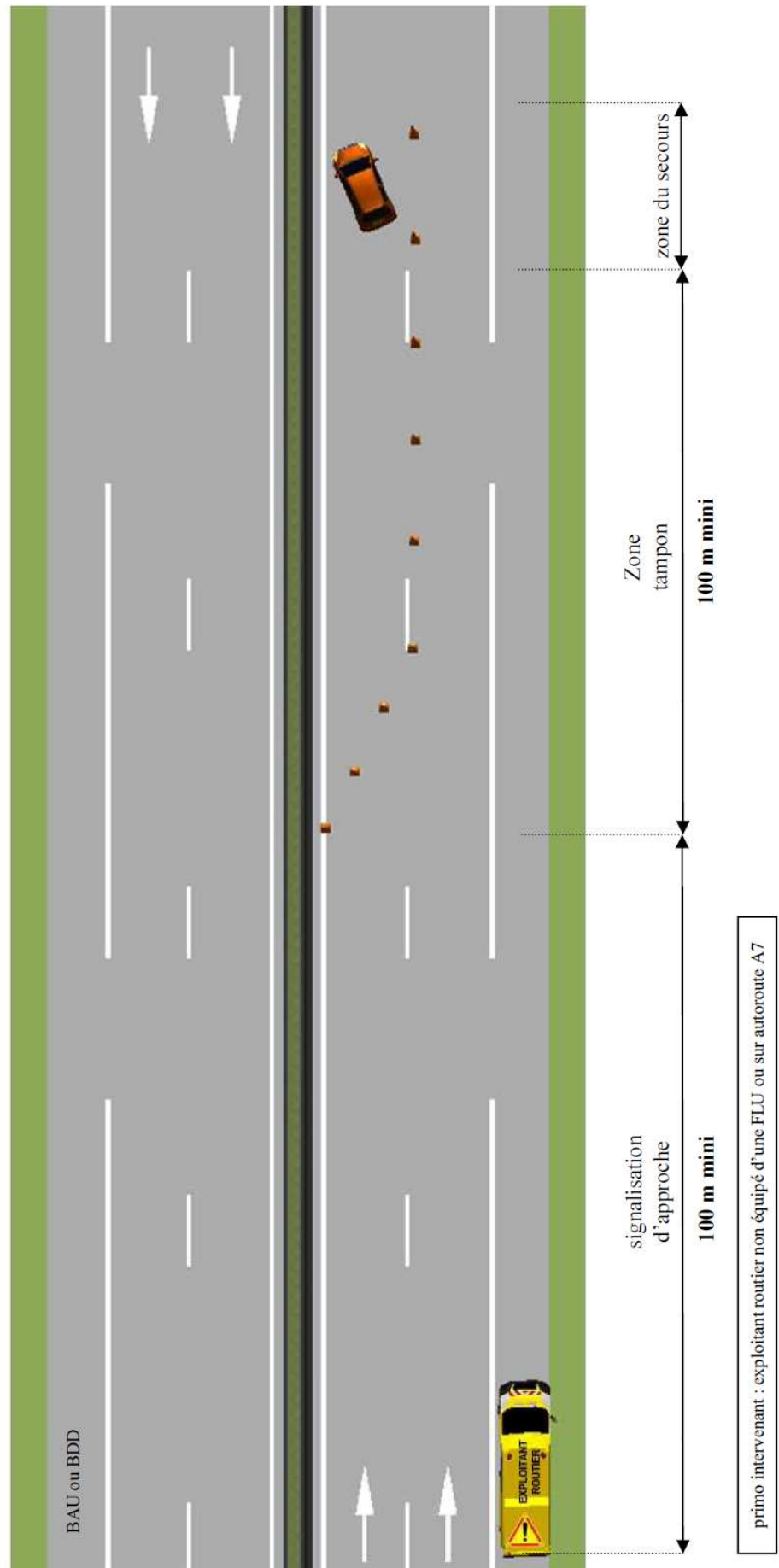


Schéma n°4_{ics} : événement sur voie médiane et voie de droite sur 2x3 voies

1^{er} cas : Le primo-intervenant est services de secours ou forces de l'ordre

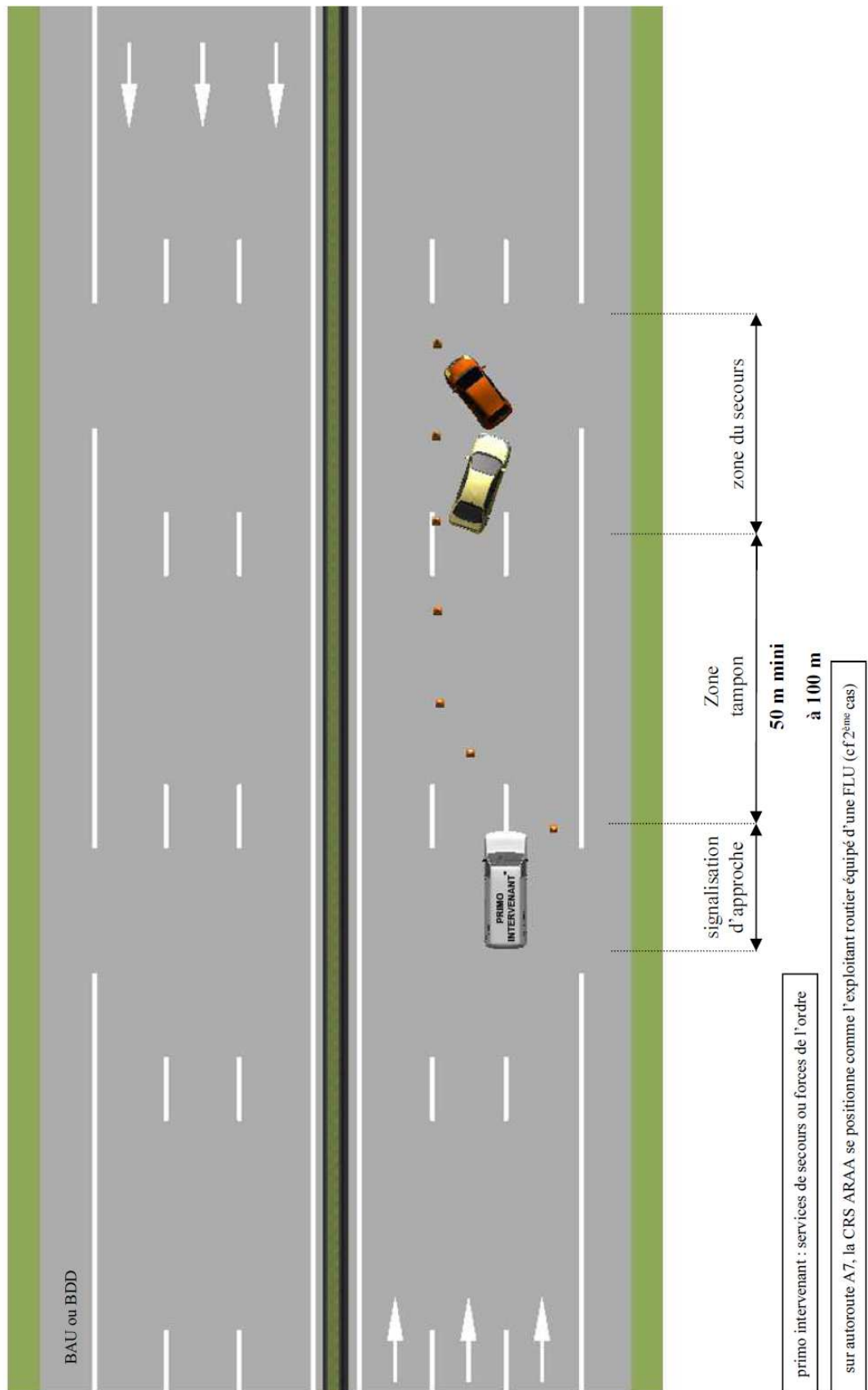


Schéma n°4_{res} : événement sur voie médiane et voie de droite sur 2x3 voies

2^{ème} cas : Le primo-intervenant est le gestionnaire routier **avec** mise en œuvre de la FLU

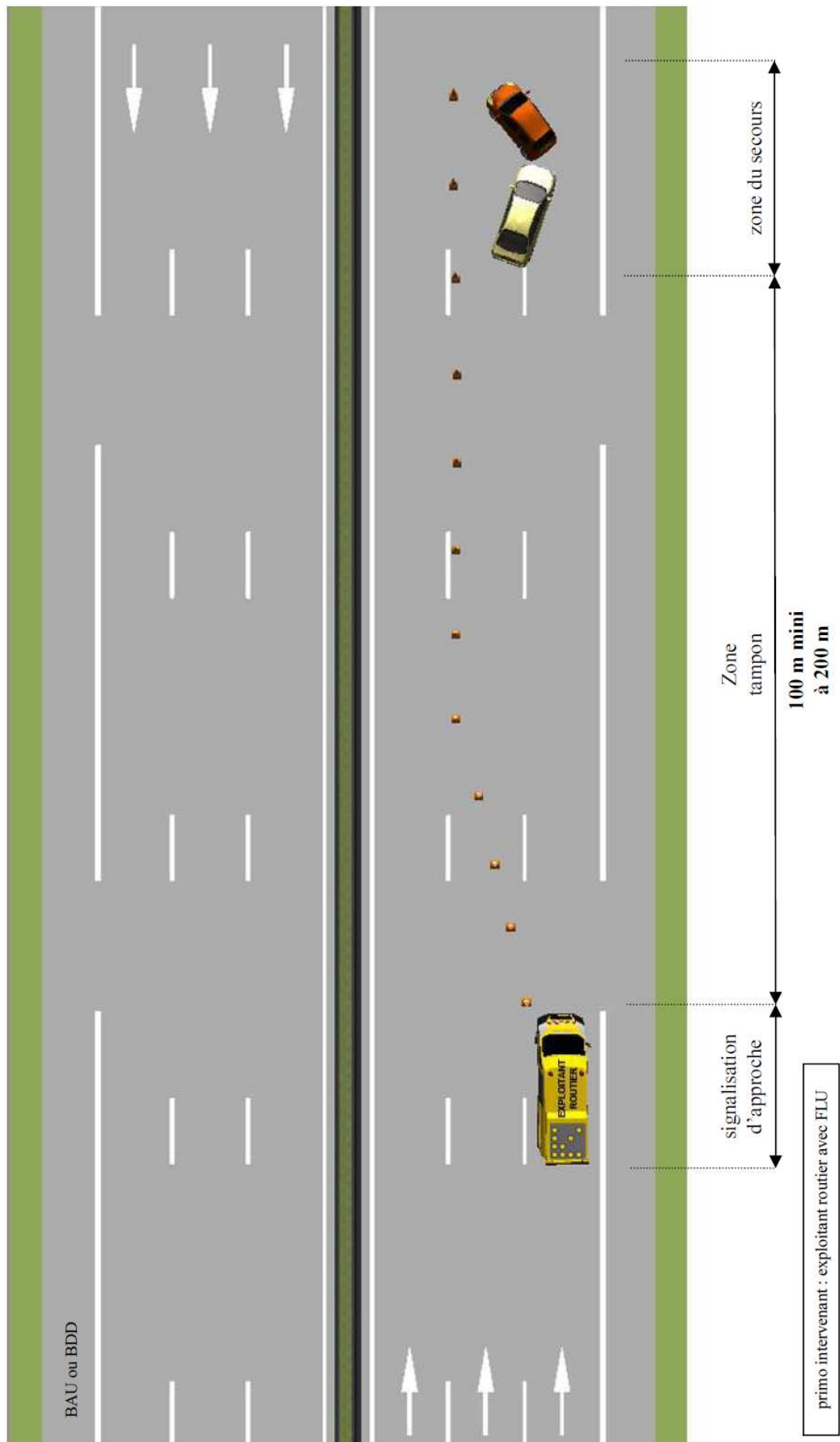


Schéma n°4_{rCS} : événement sur voie médiane et voie de droite sur 2x3 voies

3^{ème} cas : Le primo-intervenant est l'exploitant routier **sans** mise en œuvre de la FLU

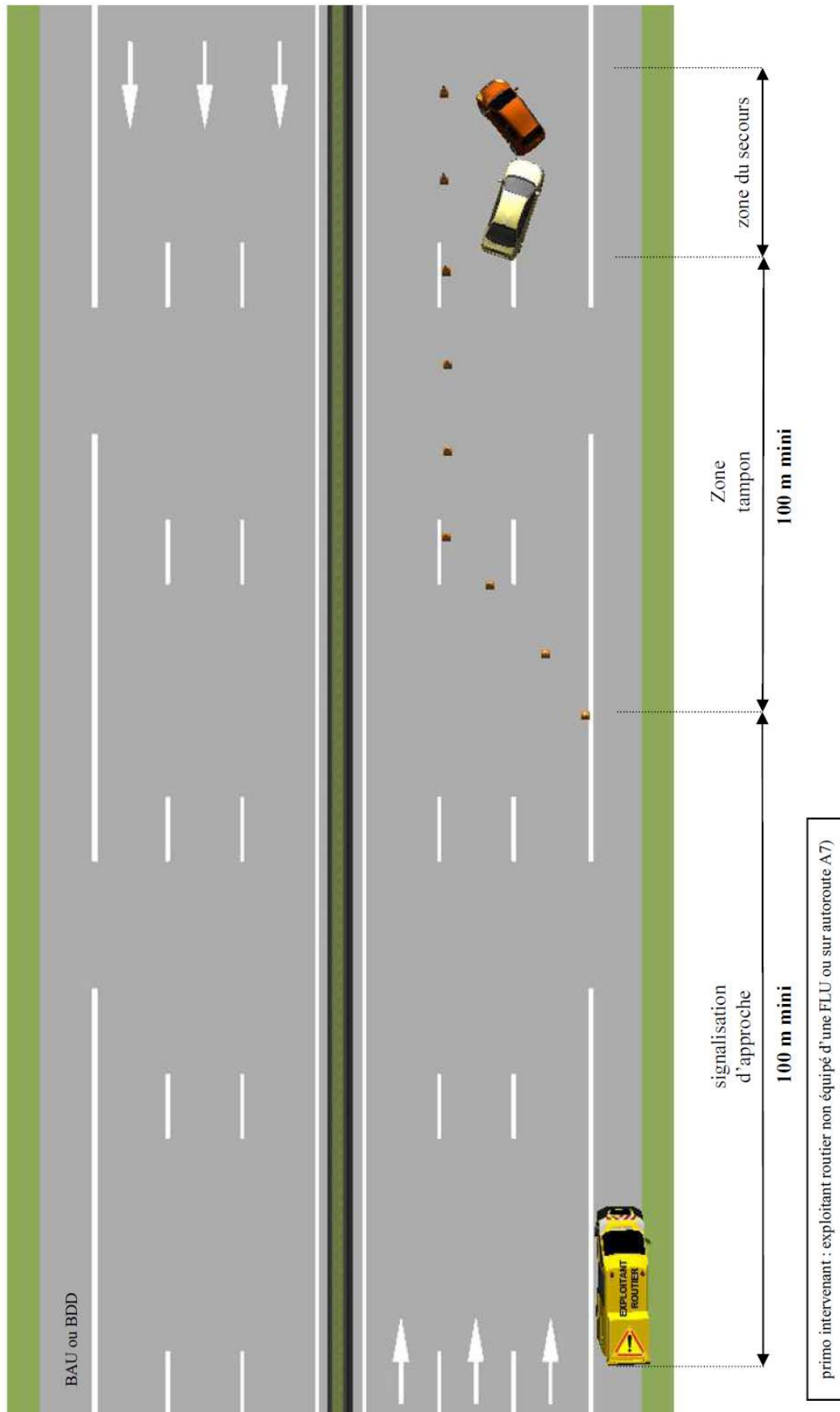


Schéma n°5_{rCS} : événement sur voie de gauche ou voie médiane sur 2x3 voies

1^{er} cas : Le primo-intervenant est services de secours ou forces de l'ordre

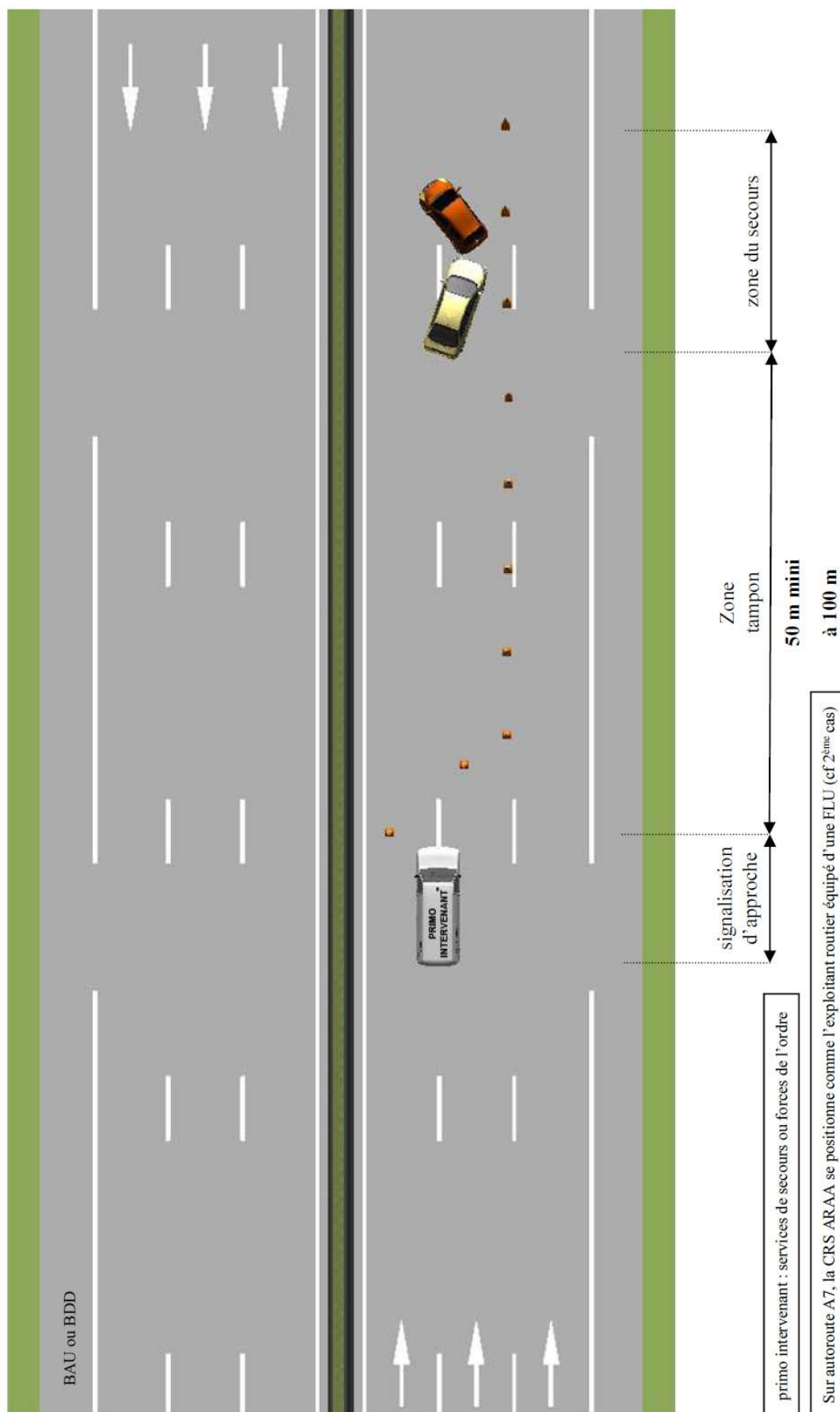


Schéma n°5_{r_{cs}} : événement sur voie de gauche ou voie médiane sur 2x3 voies

2ème cas : Le primo-intervenant est l'exploitant routier **avec** mise en œuvre de la FLU

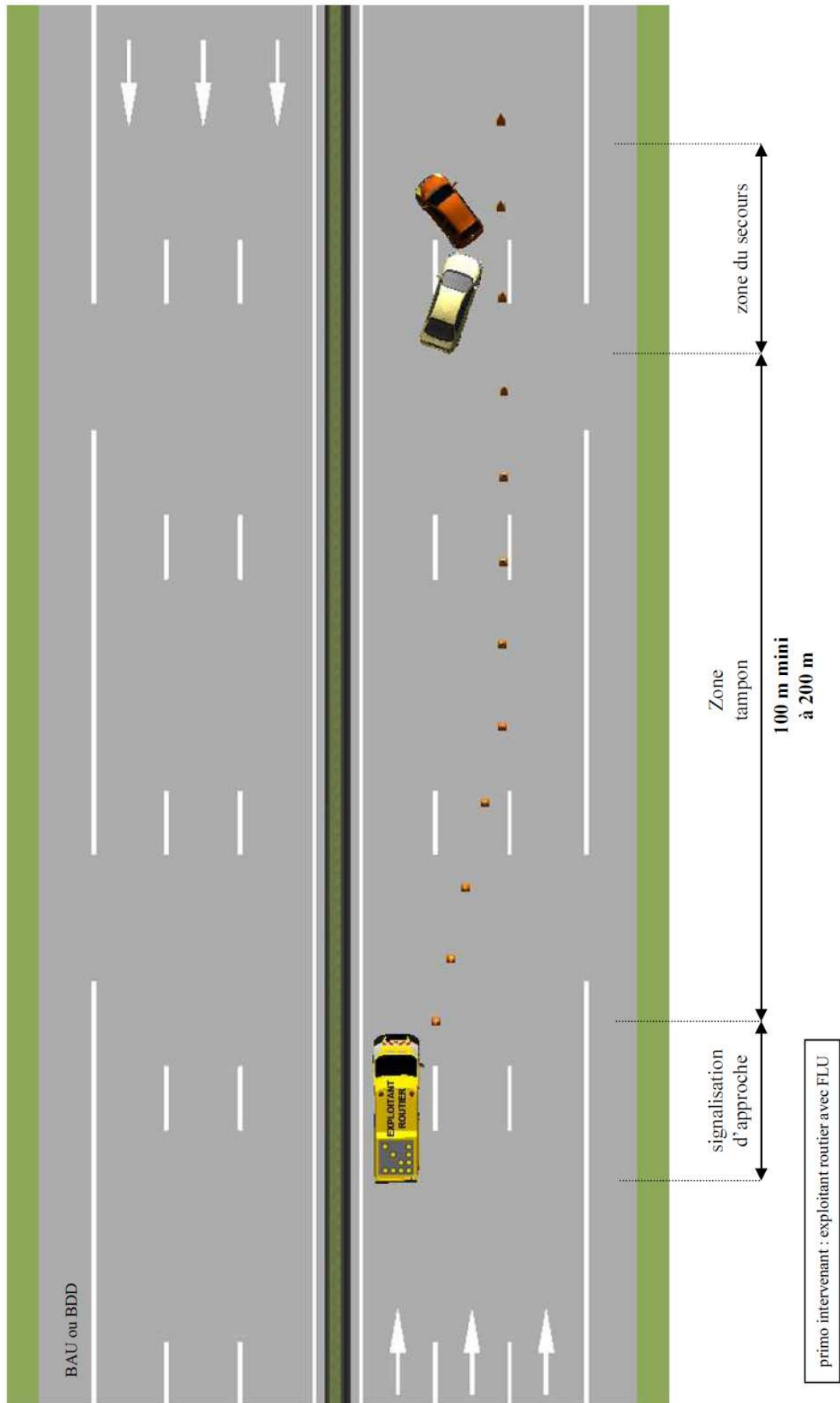


Schéma n°5_{res} : événement sur voie de gauche ou voie de gauche et voie médiane sur 2x3 voies

3^{ème} cas : Le primo-intervenant est l'exploitant routier **sans** mise en œuvre de la FLU

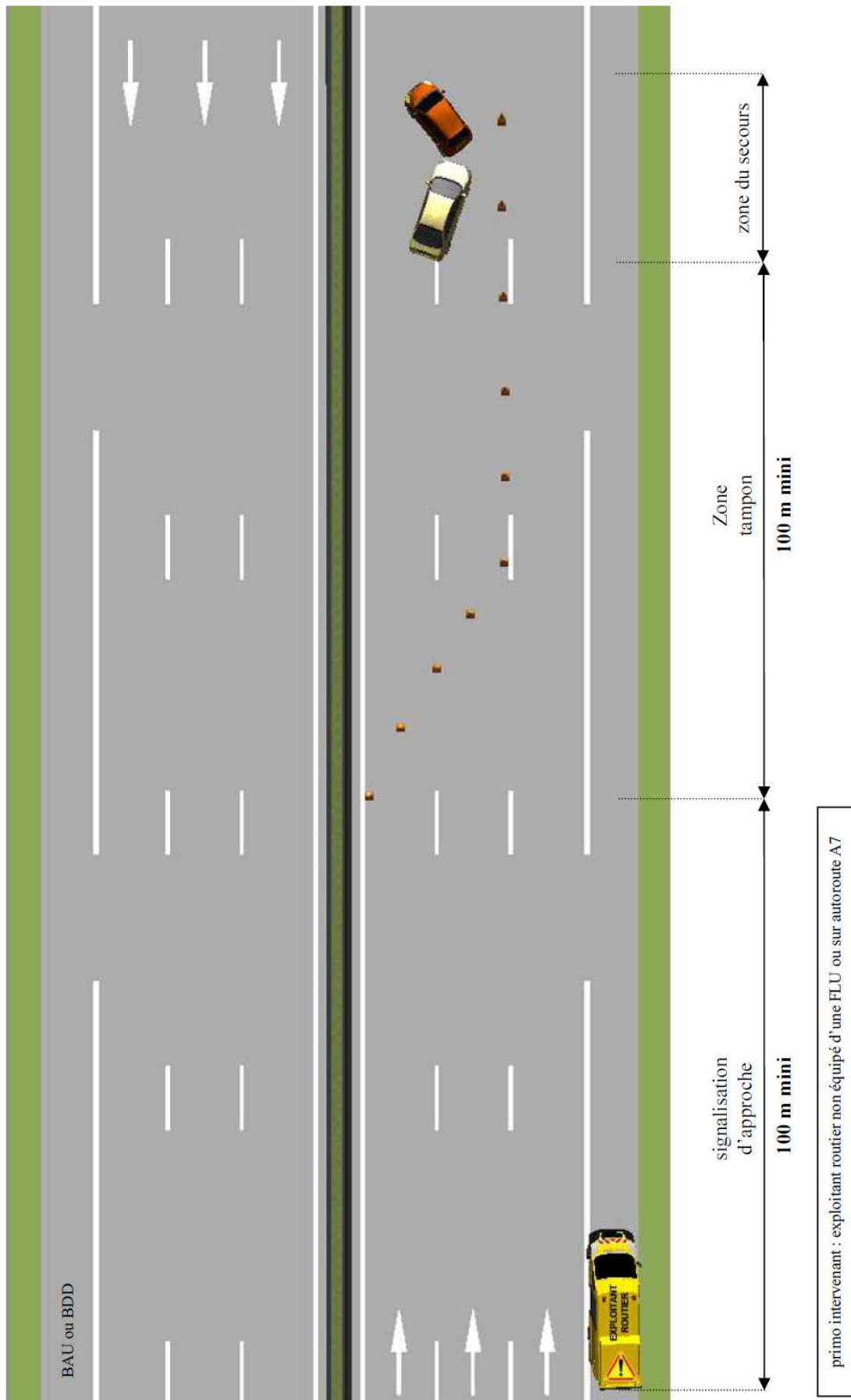


Schéma n°6_{res} : événement sur BAU (ou BDD) sur 2x2 voies ou 2x3 voies

signalisation d'urgence sur dispositif complet

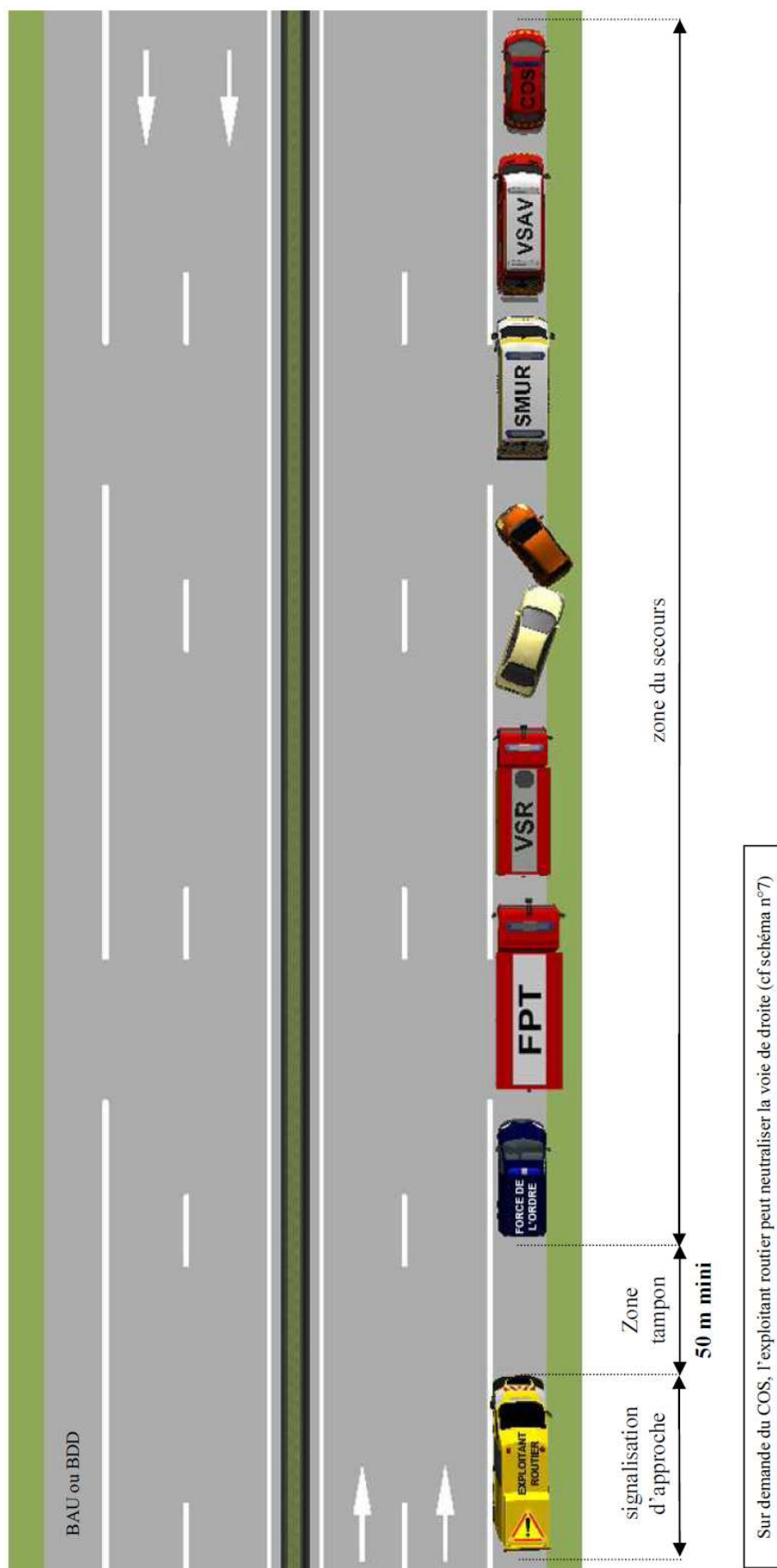


Schéma n°7_{rcs} : événement sur voie de droite sur 2x2 voies ou 2x3 voies

1^{er} cas : signalisation d'urgence sur dispositif complet **avec** mise en œuvre de la FLU par l'exploitant routier

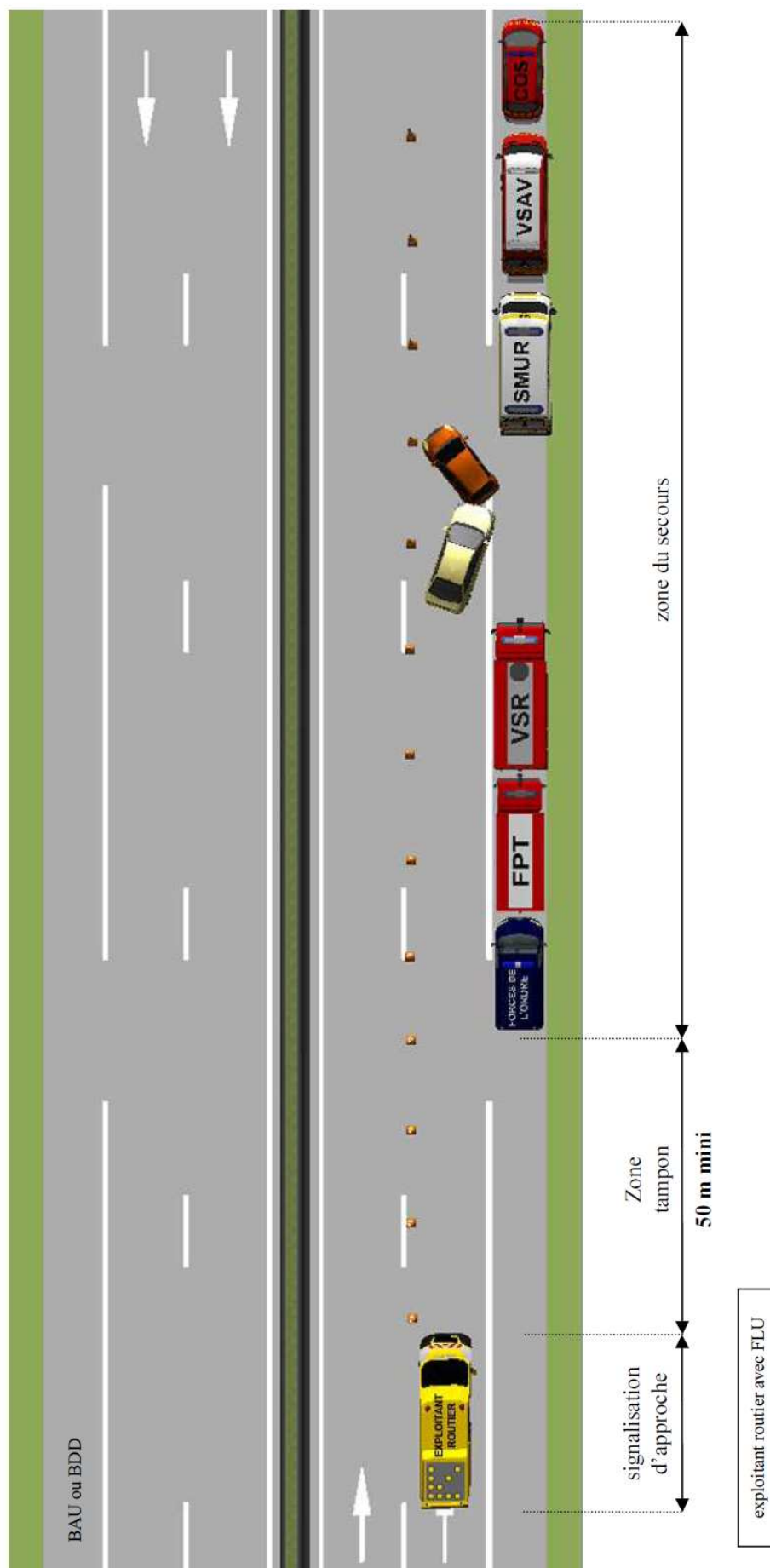


Schéma n°7_{rCS} : événement sur voie de droite sur 2x2 voies ou 2x3 voies

2^{ème} cas : signalisation d'urgence sur dispositif complet **sans** mise en œuvre de la FLU par l'exploitant routier

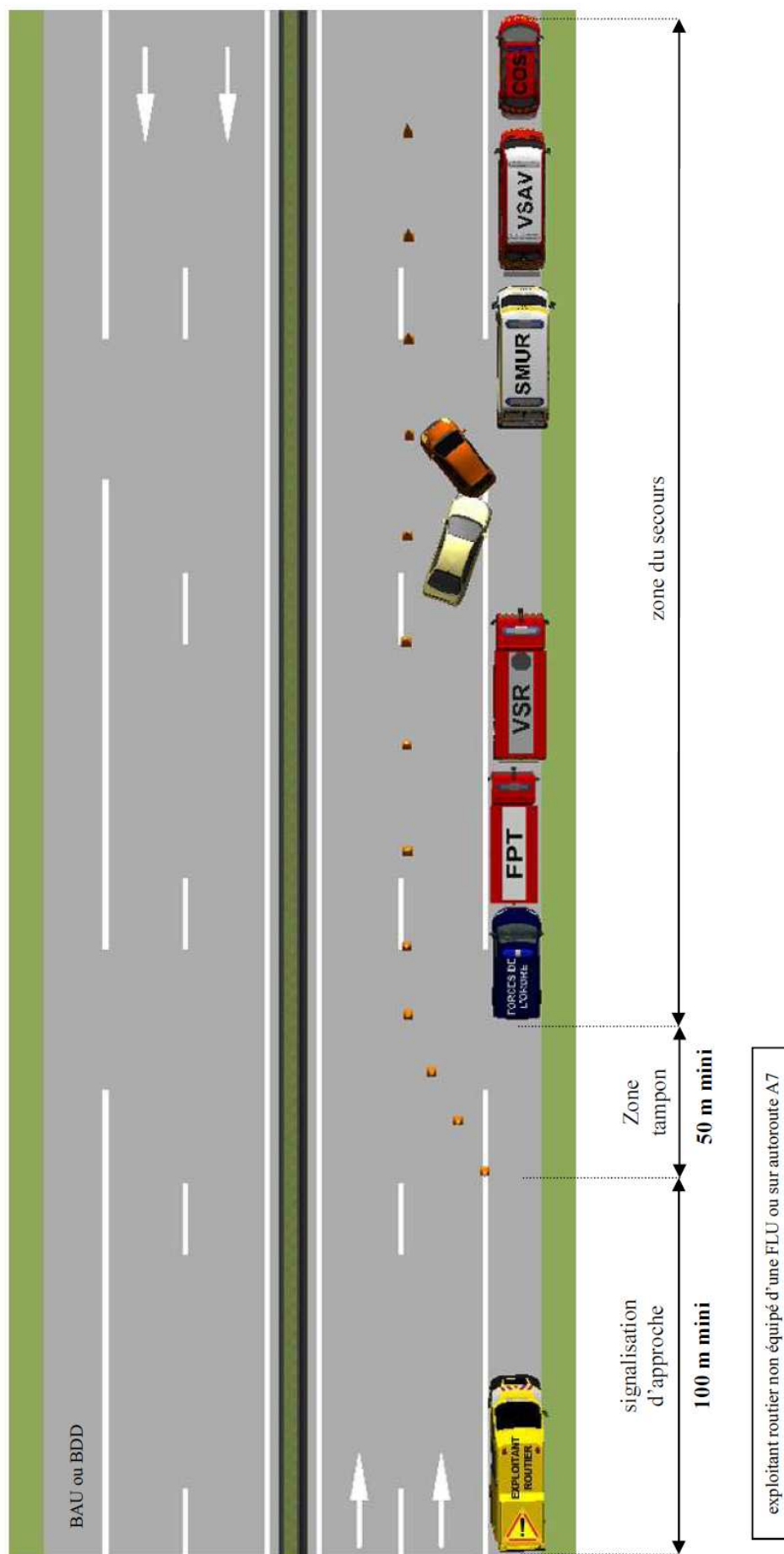


Schéma n°8_{ICS} : événement sur voie de gauche sur 2x2 voies ou 2x3 voies

1^{er} cas : signalisation d'urgence sur dispositif complet **avec** mise en œuvre de la FLU par l'exploitant routier

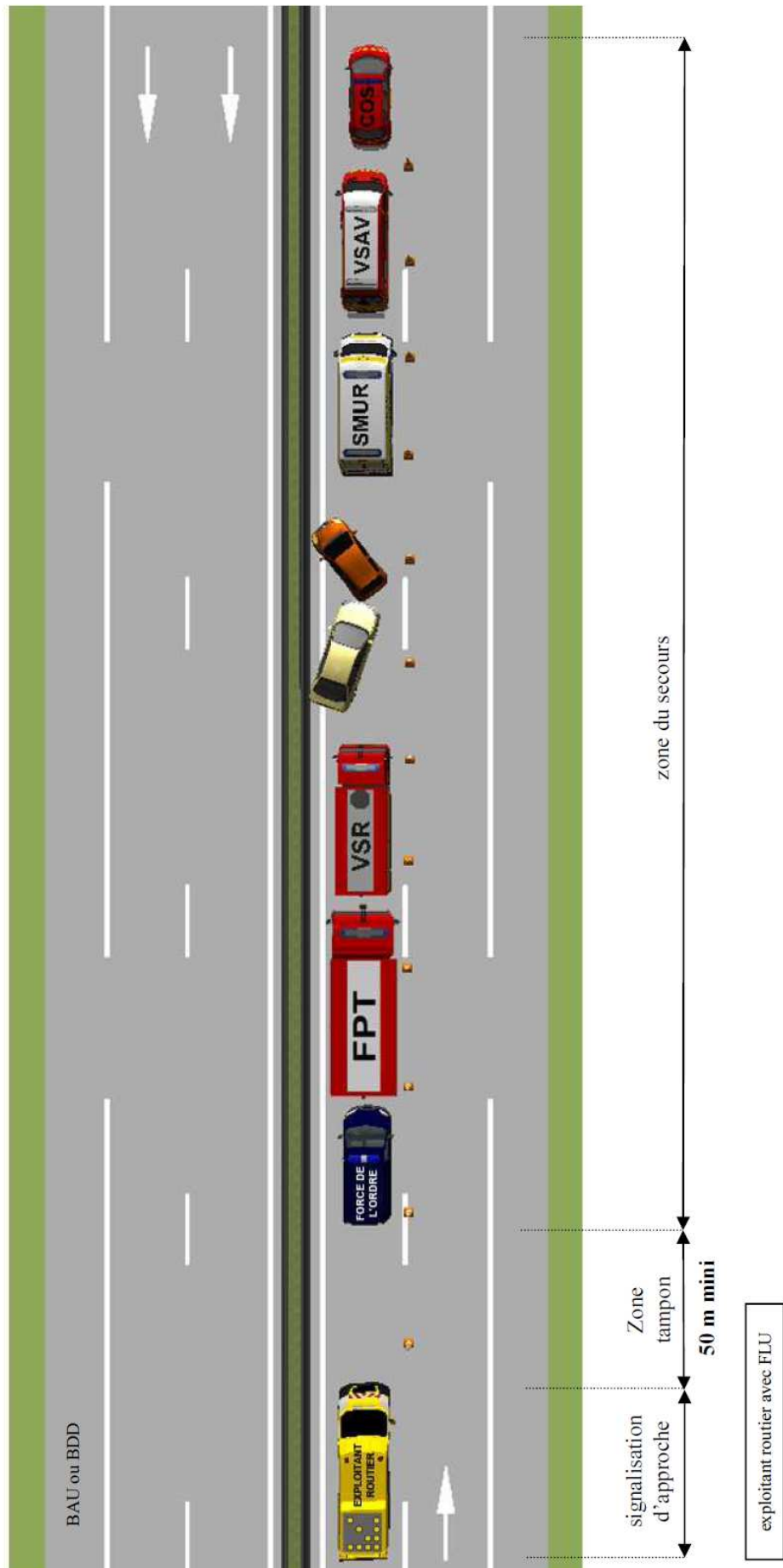


Schéma n°8_{ICS} : événement sur voie de gauche sur 2x2 voies ou 2x3 voies

2^{ème} cas : signalisation d'urgence sur dispositif complet **sans** mise en œuvre de la FLU par l'exploitant routier

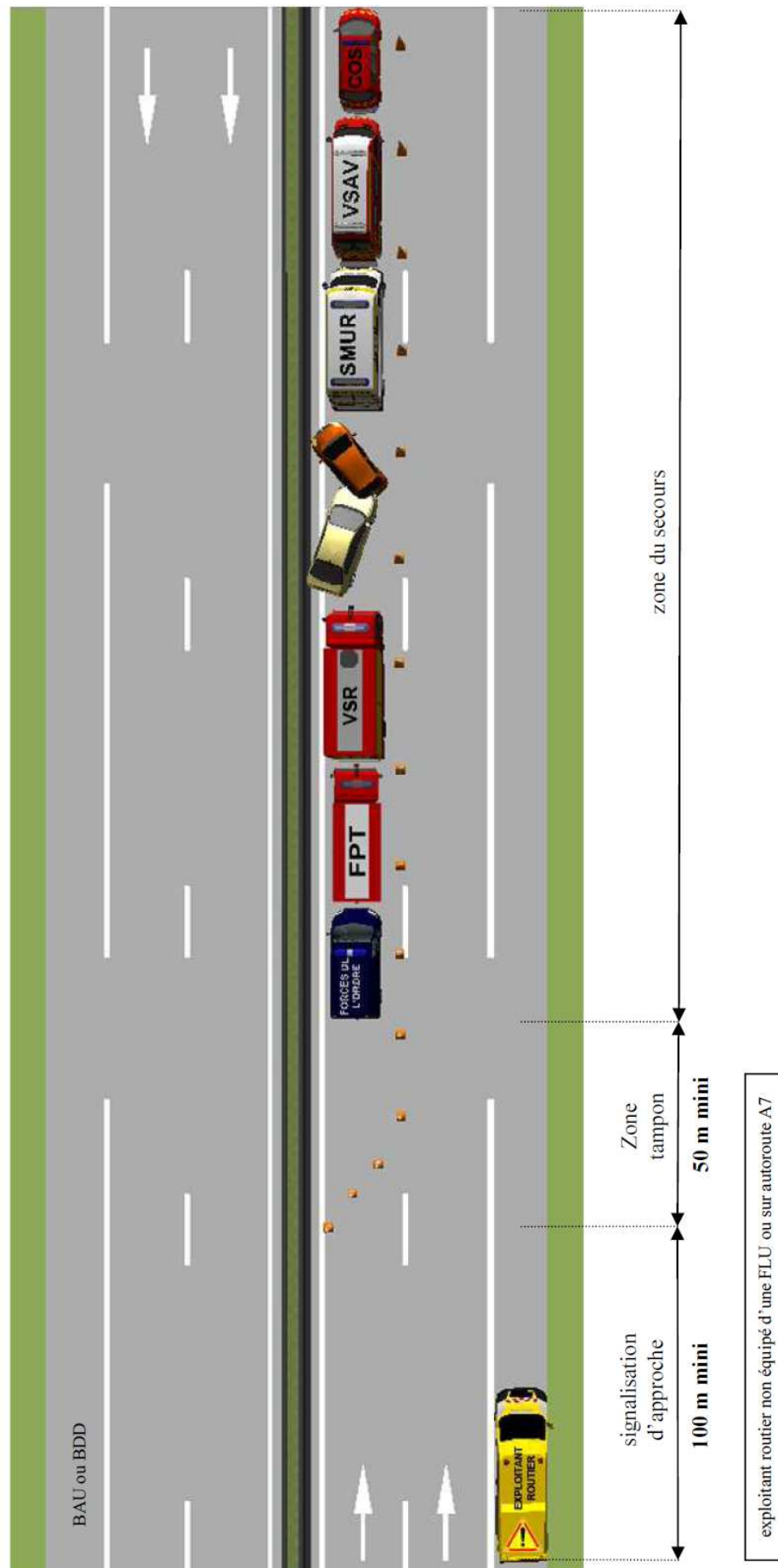


Schéma n°9_{rsc} : événement sur voie de droite et voie médiane sur 2x3 voies

1^{er} cas : signalisation d'urgence sur dispositif complet **avec** mise en œuvre de la FLU par l'exploitant routier

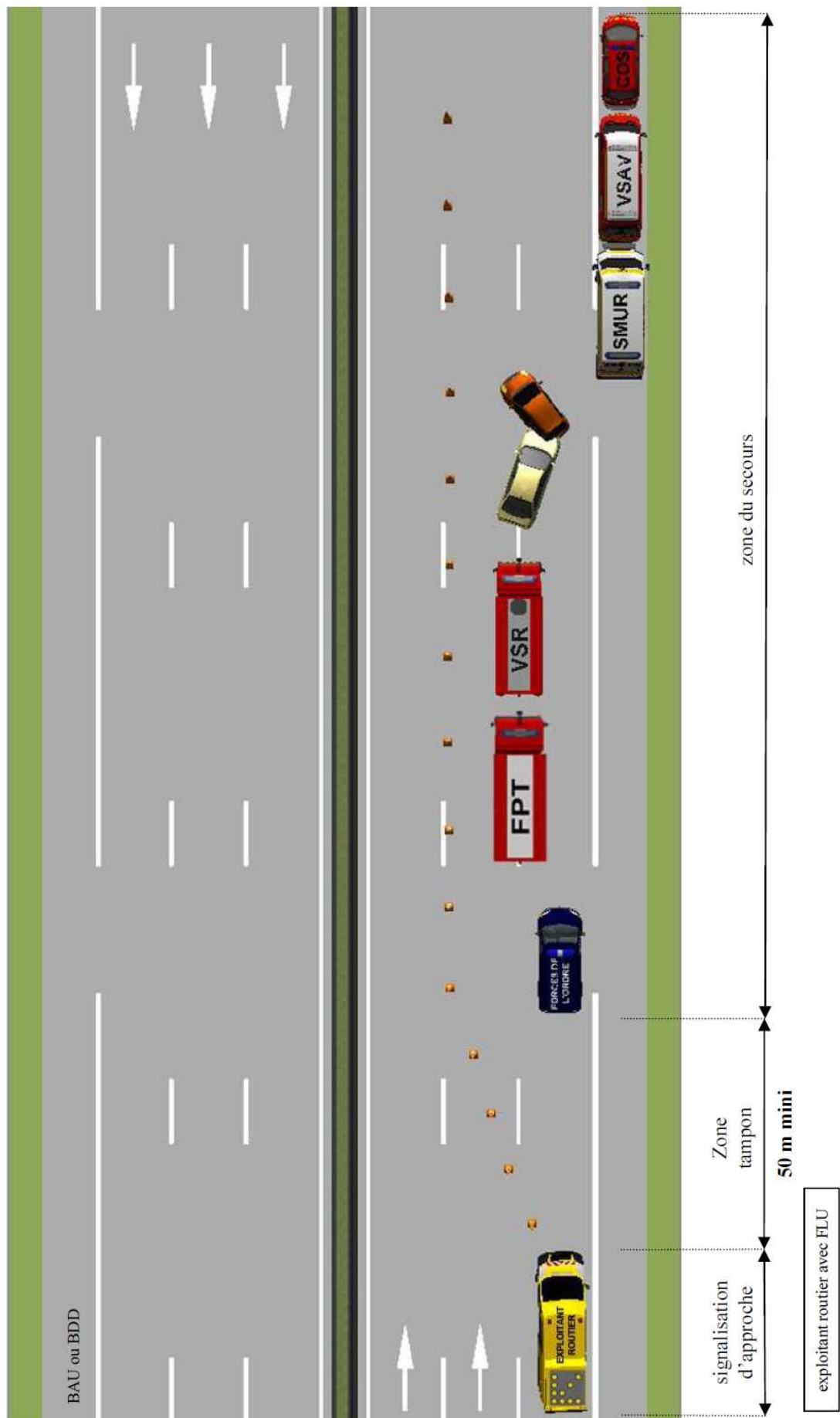


Schéma n°9_{r_{cs}} : événement sur voie de droite et voie médiane sur 2x3 voies

2^{ème} cas : signalisation d'urgence sur dispositif complet **sans** mise en œuvre de la FLU par l'exploitant routier

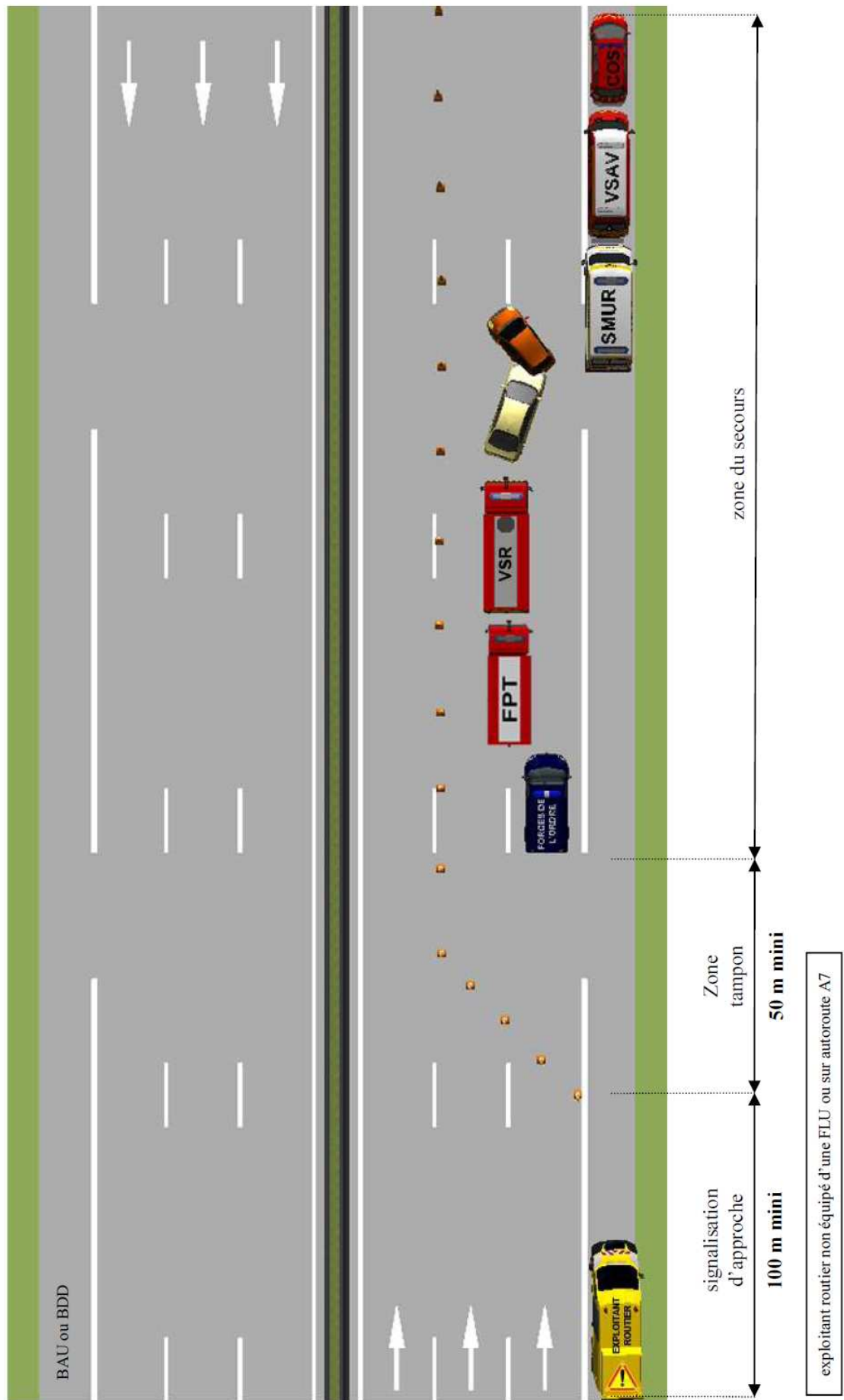


Schéma n°10_{rcs} : événement sur voie de gauche, ou voie de gauche et médiane sur 2x3 voies

1^{er} cas : signalisation d'urgence sur dispositif complet **avec** mise en œuvre de la FLU par l'exploitant routier

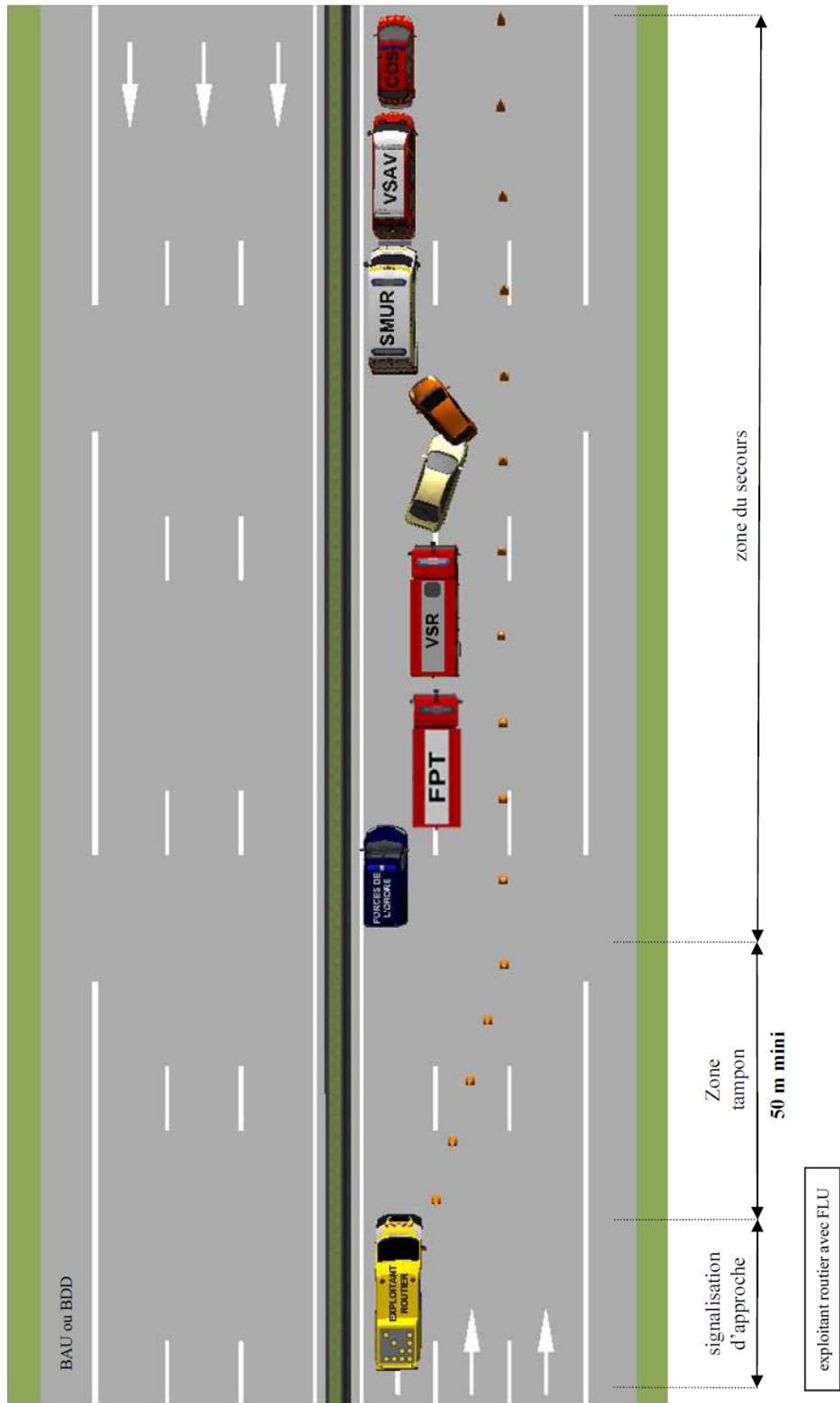


Schéma n°10_{rcs} : événement sur voie de gauche, ou voie de gauche et médiane sur 2x3 voies

2^{ème} cas : signalisation d'urgence sur dispositif complet **sans** mise en œuvre de la FLU par l'exploitant routier

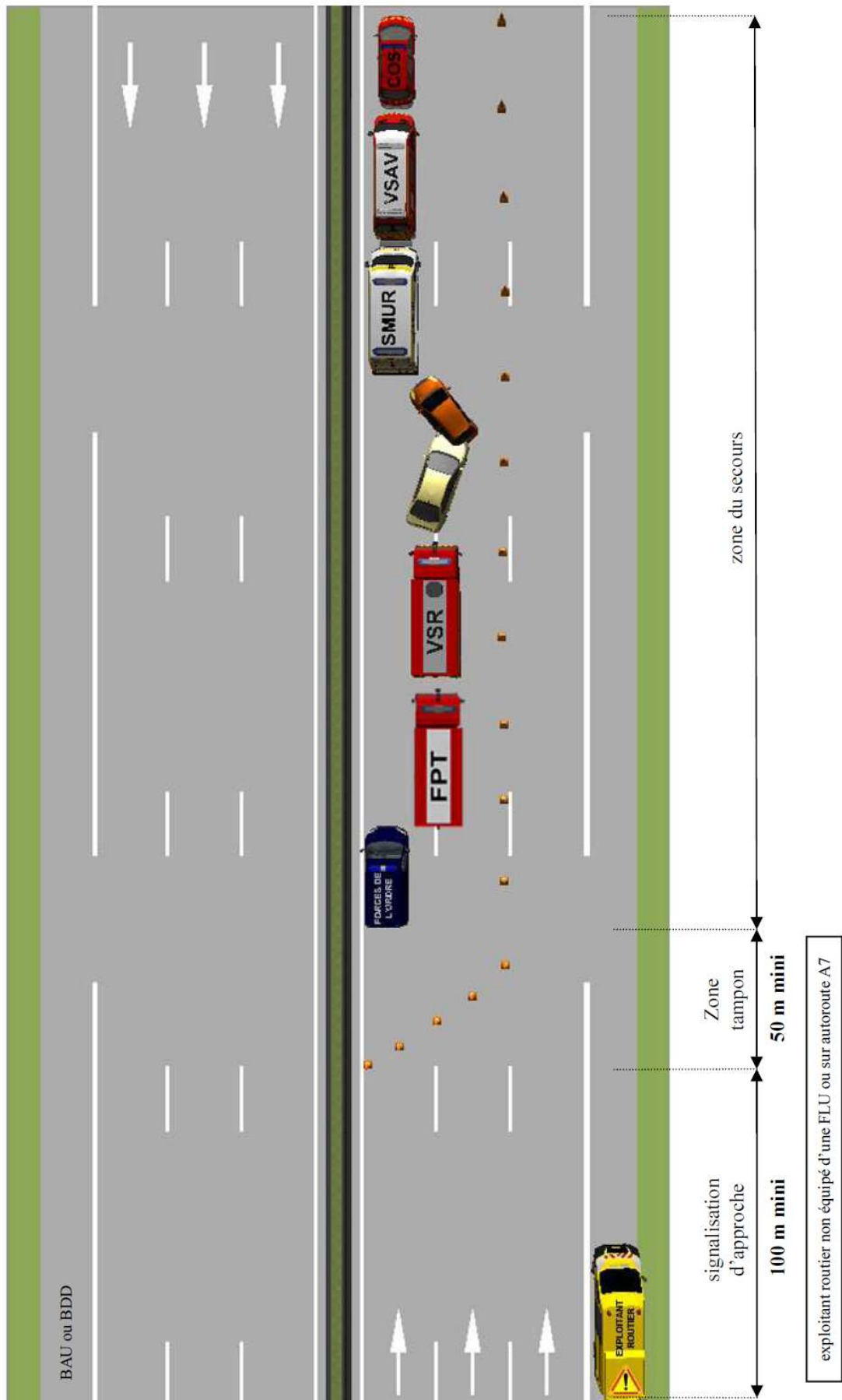


Schéma n°11_{rCS} : événement avec pose d'hélicoptère

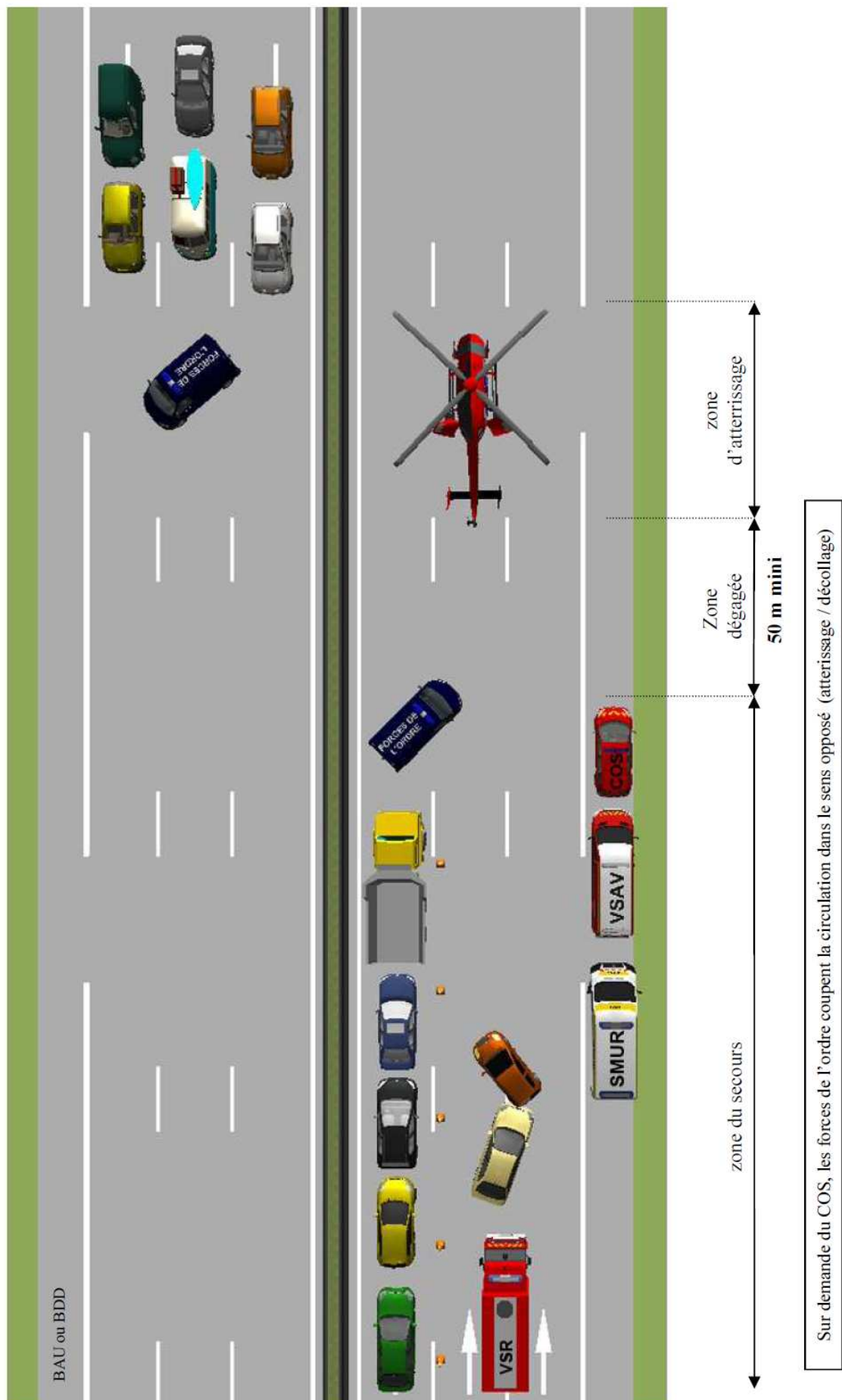
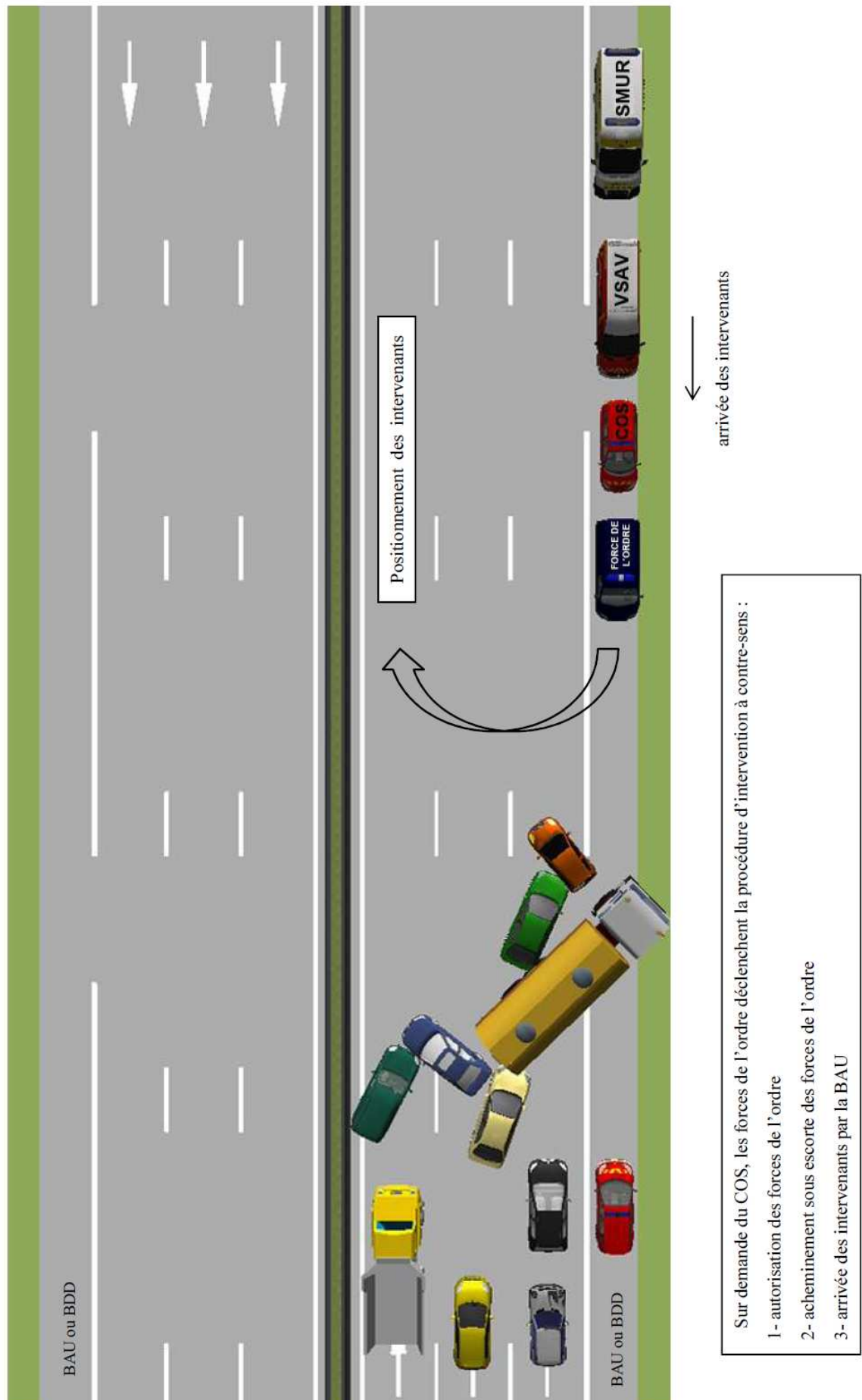
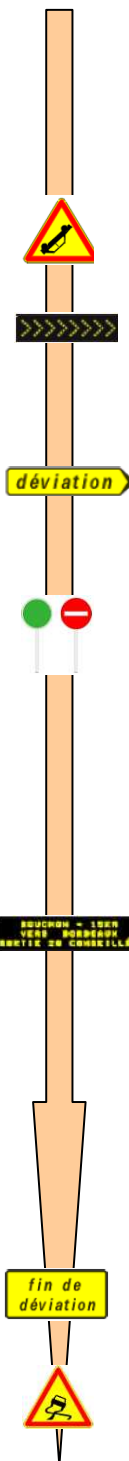


Schéma n°12_{rCS} : événement avec intervention à contre-sens



ANNEXE 1 : fiche réflexe récapitulative du rôle de chaque intervenant dans la chronologie des opérations

SDIS / SAMU	FORCES DE L'ORDRE	EXPLOITANT ROUTIER Intervenant PC ROUTIER	DEPANNEUR
Dès réception de l'appel, Echangent les informations le plus rapidement possible			
Mobilisent les moyens nécessaires à la vue des informations disponibles			
Le 1 ^{er} intervenant arrivé sur place met en place la signalisation d'urgence		Diffuse l'info (flashes radio, PMV)	
Portent assistance aux personnes, Protègent les biens et l'environnement.	Assurent la sécurité du périmètre de l'intervention et la circulation	Renforce la signalisation d'urgence mis en place par le 1 ^{er} intervenant	
	Mettent en place les déviations ou les restrictions particulières de circulation si nécessaire.		
	Opèrent les constatations d'usage et les enquêtes	Opère le passage de la phase 1 (signalisation d'urgence) à la phase 2 si nécessaire. (obligatoirement si durée d'intervention > 4 heures)	
	Font appel aux dépanneurs pour assurer l'évacuation des véhicules et du fret		
Assurent la sécurité des tiers impliqués mais non blessés			Assure éventuellement le rapatriement des passagers des véhicules non blessés
Rendent compte de l'évolution de l'intervention (gravité, durée,...)			
Quittent les lieux	Assistent le départ des secours	Opère le dégagement et le nettoyage de la chaussée	
	Organisent l'évacuation des véhicules et l'enlèvement des gros débris avec le dépanneur		Assure l'enlèvement des véhicules accidentés et leurs débris
	Assurent la levée des restrictions et des déviations		
	Quittent les lieux	Dépose la signalisation et quitte les lieux	Annonce la fin d'événement
		Assure la surveillance post-événement jusqu'au retour de conditions normales de circulation	



ANNEXE 2 : annuaire opérationnel des intervenants**(réservé strictement aux professionnels – à ne pas diffuser)***(mise à jour le 16/11/2012)*

Noms	Coordonnées
Gendarmerie de l'Isère - CORG	Gendarmerie - EDSR 38 - CORG 21, avenue Léon Blum BP2509 38035 Grenoble cedex 2 Tél : 04.76.20.37.55 / 04.38.49.85.71 Fax : 04.76.22.38.00 E-mail : corg.ggd38@gendarmerie.interieur.gouv.fr
Police - Direction Départementale de la Sécurité Publique de l'Isère (DDSP 38)	Police - DDSP Tél : 04.76.60.42.01 / 04.76.60.40.40 E-mail : ddsp38-cic@interieur.gouv.fr
Compagnie Républicaine de Sécurité n°45 (CRS ARAA) - PC CRS ARAA	CRS 45 - PC CRS ARAA (Autoroutière Rhône-Alpes-Auvergne) de Genas ZAC des Grandes Terres 69740 Genas Tél : 04.72.47.20.60 E-mail : crsaraa-cicgenas.dzlyon-dccrs@interieur.gouv.fr
Service Départemental d'Incendie et de Secours de l'Isère (SDIS 38) - CODIS 38	SDIS 38 24, rue René Camphin BP69 38602 Fontaine cedex Tél : 04.76.26.82.00 Fax : 04.76.27.72.53 E-mail : codis.off@sdis38.fr / codis.chef-de-salle@sdis38.fr
Service d'Aide Médicale Urgente de l'Isère (SAMU 38) - Centre 15	SAMU 38 - SMUR de Grenoble BP 217 38043 Grenoble cedex 9 Tél : 04.76.63.42.02 E-mail : SecretariatSAMU@chu-grenoble.fr / CBoarini@chu-grenoble.fr
Conseil Général de l'Isère (CG38) - PC Itinisére	CG 38 (bâtiment Station Mobile) Direction des mobilités - Service PC Itinisére - PC Itinisére (salle PC) 15, Bd Joseph Vallier 38029 Grenoble cedex 02 Tél : 04.76.70.83.30 Fax : 04.76.70.83.16 E-mail : itinisere.pcrd38@cg38.fr / m.dodelier@cg38.fr / s.cochet@cg38.fr / n.rabat@cg38.fr Site web : www.itinisere.fr
Société des Autoroutes Rhône-Alpes (AREA) - PC CESAR	AREA - Direction Gestion trafic et Développement Centre exploitation CESAR 73470 NANCES Tél : 04.79.28.18.18 Fax : 04.79.60.78.01 E-mail : cesar@aprr.fr Site web : www.aprr.fr

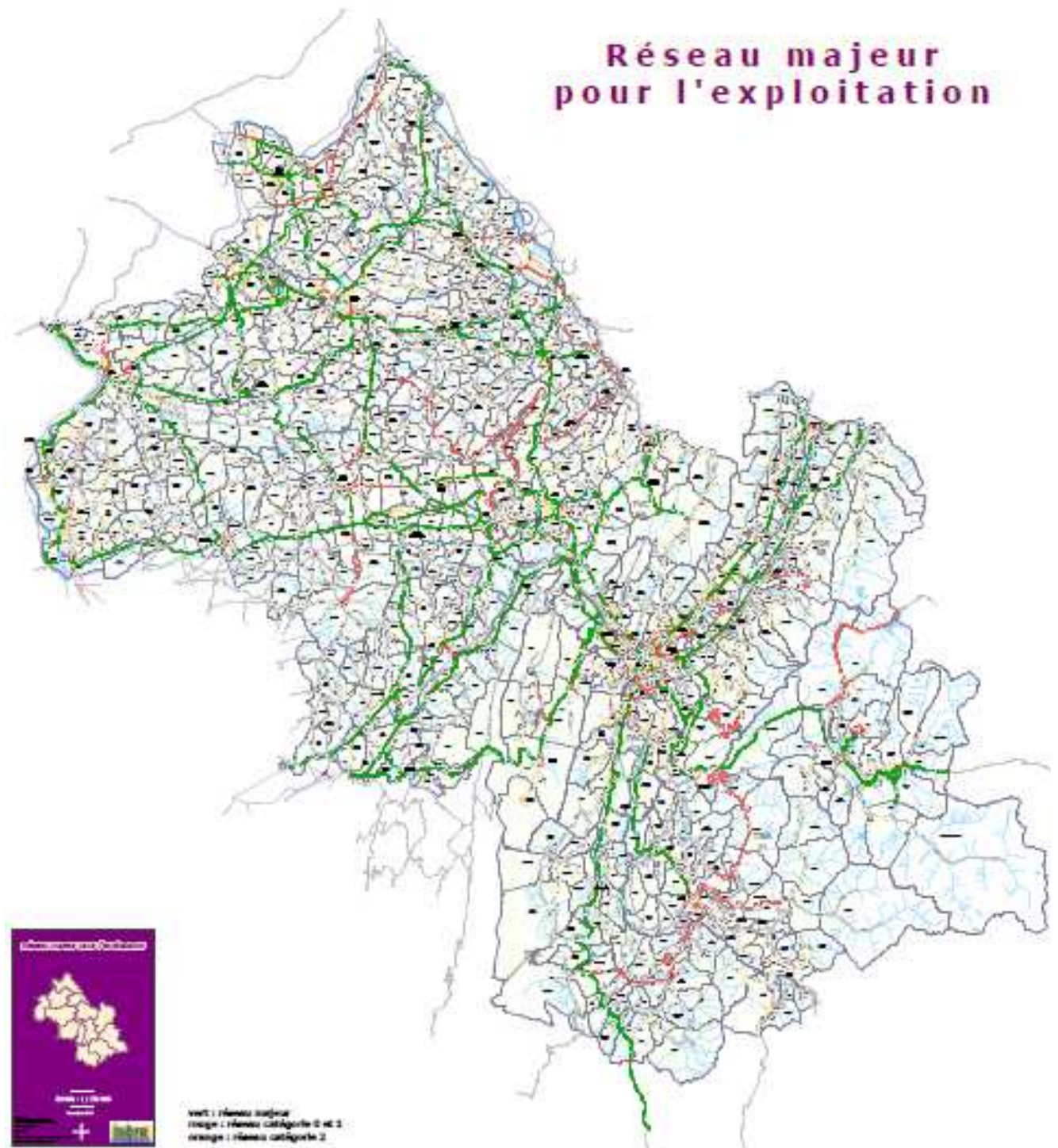
Noms	Coordonnées
Autoroute du Sud de la France (ASF) - PC Sécurité Valence	ASF - Direction Régionale Rhône-Alpes-Auvergne Echangeur de Valence-Nord BP325 26503 Bourg-les-Valence cedex Tél : 04.75.75.20.97 E-mail : dreva.telecom@asf.fr
Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIRCE) - PC Gentiane	DIRCE - District de Grenoble - PC Gentiane 15, Bd Joseph Vallier 38029 Grenoble cedex 02 Tél : 04.38.21.19.89 Fax : 04.76.22.63.54 E-mail : pc-gentiane.dirce@developpement-durable.gouv.fr
Direction Interdépartementale des Routes Centre-Est (DIRCE) - PC Hyrondelle	DIRCE - PC Hyrondelle Rue de Ratarieux 42270 St Priest-en-Jarez Tél : 04.77.61.21.78 Fax : E-mail :
Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée - PC de Gap	DIRMED - District des Alpes du Sud - PC de Gap 13, Cours Emile Zola 05000 Gap Tél : 04.92.53.20.01 Fax : 04.92.52.24.78 E-mail : pierre-p.Robert@developpement-durable.gouv.fr / pc-gap@developpement-durable.gouv.fr
CRICR Rhône-Alpes-Auvergne	CRICR Rhône-Alpes-Auvergne Tél : 04.72.81.57.27 Fax : 04.72.81.57.25 E-mail : operateur.cricr-raa@tipi.info-routiere.gouv.fr
Préfecture de l'Isère - SIDPC	Préfecture de l'Isère Tél : 04.76.60.34.00 (standard - week-end + semaine 24h/24) 12, Place Verdun 38000 Grenoble SIDPC - Chef de Bureau des Risques Naturels, Chimiques et Courants Tél : 04.76.60.34.15 Fax : 04.76.44.08.63 E.mail : pref-cod38@isere.gouv.fr / laurence.tur@isere.gouv.fr / guy.serreau@isere.gouv.fr
Direction Départementale des Territoires de l'Isère (DDT 38)	Service Sécurité Transports 17, Bd Joseph Vallier BP45 38 040 Grenoble cedex 09 Tél : 04.56.59.46.49 (standard heures ouvrables) / 06.07.81.45.94 (astreinte) E-mail : ddt-permanence@isere.gouv.fr / ddt-directeur@isere.gouv.fr / roger.journet@isere.gouv.fr / jean-luc.cogne@isere.gouv.fr

ANNEXE 3 : Liste des routes départementales structurantes (cf B.1)

route départementale	point repère origine		point repère extrémité	
	PR	abscisse	PR	abscisse
D10	0	0	3	567
D1006	0	0	51	1089
D1007A	0	0	4	16
D1007B	0	0	0	972
D105F	0	0	2	371
D1075	0	0	104	14
D1075	104	14	104	881
D1075	104	881	155	75
D1075_26 (Drôme)	0	0	9	746
D1076	0	0	4	541
D1082	0	0	3	429
D1085	0	0	49	0
D1090	0	0	41	1007
D1091	0	0	52	171
D1092	0	0	47	320
D10A	0	0	3	388
D11	0	0	4	726
D119	0	0	16	382
D1407	0	0	2	272
D1516	0	0	15	722
D1532	0	0	56	1060
D1532_G	0	0	0	532
D18	0	0	21	557
D18D	0	0	1	562
D211	0	0	10	696
D213	0	0	10	424
D215A	0	723	1	408
D29	1	934	4	458
D3	0	0	3	577
D311	0	0	4	541
D313	0	0	5	235
D318	0	0	1	800
D36	0	0	30	551
D4	0	0	33	51
D41	0	602	4	533
D41B	0	0	0	347
D41J	0	0	0	650
D45	0	0	10	858
D4B	0	0	1	251
D5	0	1454	15	89
D502	0	122	0	203
D502	5	404	23	253
D517	0	0	3	756
D517	3	756	35	550
D518	3	896	38	1061
D518	48	901	81	172
D518	85	199	91	508
D518A	0	0	3	890
D518Z	0	0	4	322

route départementale	point repère origine		point repère extrémité	
	PR	abscisse	PR	abscisse
D519	0	0	7	193
D519	7	193	9	74
D519	9	74	10	388
D519	10	388	12	716
D519	12	716	20	640
D519	20	640	27	723
D519	27	723	56	576
D519D	0	0	3	329
D519E	0	0	1	986
D519F	0	0	2	495
D519_26 (Drôme)	0	0	4	666
D520	23	39	55	42
D520A	0	0	10	975
D520B	0	0	9	917
D522	0	0	15	1036
D522	18	288	37	724
D523	1	469	36	806
D524	0	0	16	517
D525	0	0	17	16
D525B	0	0	2	993
D529	0	0	27	660
D531	0	0	31	430
D531	33	758	59	3
D538	0	0	28	649
D55	0	0	1	296
D55	3	496	9	430
D55	9	430	12	599
D592	0	0	15	450
D5E	0	0	3	592
D63	0	0	3	579
D63C	0	0	0	816
D65A	0	0	0	567
D71	0	0	0	896
D71	41	823	45	412
D73	20	369	25	160
D73	46	951	52	650
D73A	0	0	3	725
D75	3	116	37	665
D75C	0	0	3	510
D124Z	0	0	0	3130
D517	0	0	0	4516

Carte du réseau sur l'ensemble du département



Carte du réseau sur l'agglomération grenobloise

