



PROTOCOLE D'INTERVENTION SUR AUTOROUTES ET ROUTES A CHAUSSÉES SÉPARÉES



SAPEURS-POMPIERS
du BAS-RHIN

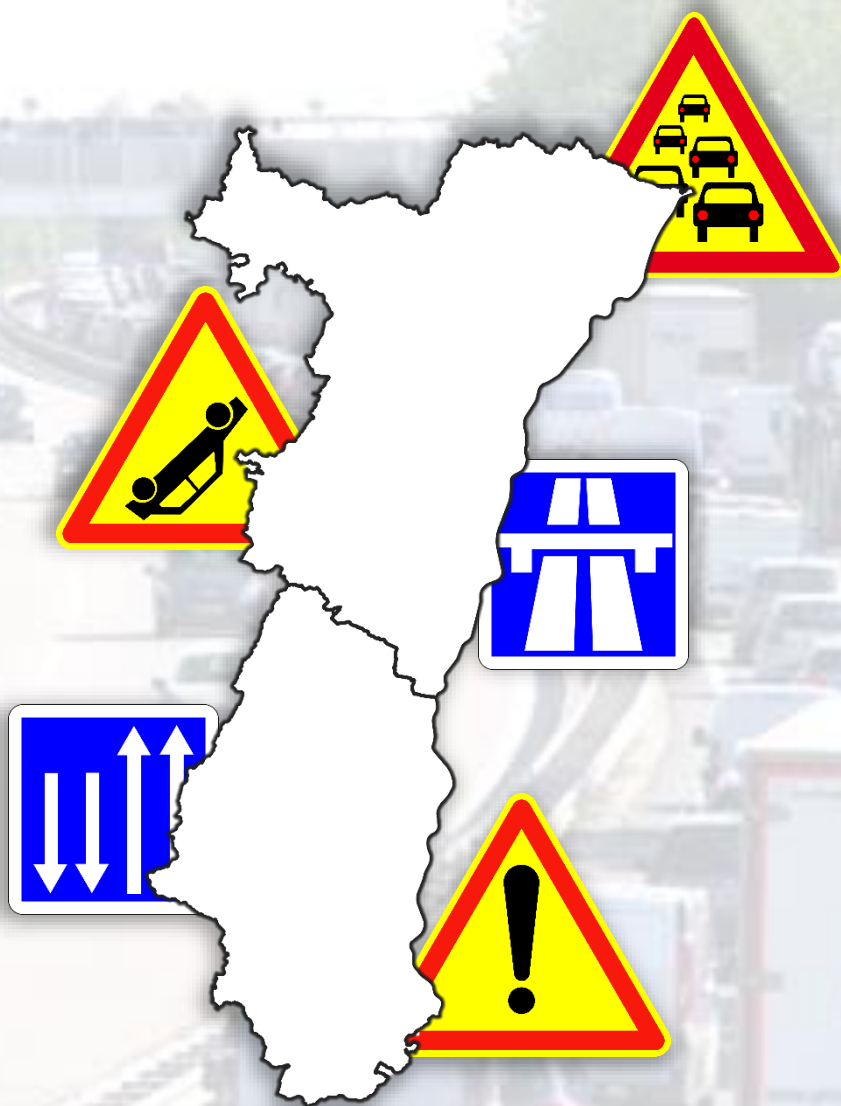


Table des matières

1. Suivi des modifications	3
2. Glossaire	3
3. Objet du document	4
4. Nature des événements	4
5. Identification et missions des intervenants	4
5.1. Missions des SIS (67/68)	5
5.2. Missions des FSI	5
5.3. Missions du SAMU / SMUR	6
5.4. Missions de l'exploitant routier (CeA)	6
5.5. Mission des dépanneurs agréés	6
6. Mise en alerte et coordination	7
6.1. Cas particulier des événements majeurs	7
7. Cadrage des interventions sur le terrain	8
7.1. Principes généraux	8
7.1.1. Equipements individuels	8
7.1.2. Equipement des véhicules d'intervention	8
7.1.3. Préservation des indices	8
7.1.4. Mesures de prudence – circulation à pied sur zone	8
7.2. Intervention des dépanneurs	8
7.3. Approche de la zone d'un événement	9
7.3.1. Entrée sur le réseau	9
7.3.2. Progression sur les voies normales de circulation	9
7.3.3. Progression sur la B.A.U.	9
7.3.4. Sécurisation de l'intervention	9
7.4. Arrivée sur la zone d'un événement	9
7.4.1. Principes	9
7.4.2. Balisage de la zone	10
7.5. Positionnement et sécurisation sur zone d'un événement	10
7.5.1. Schéma de principe général / zonage par secteur	11
7.5.2. Événement se déroulant sur BAU ou sur voie lente/ voie de droite	12
7.5.3. Événement se déroulant sur voie rapide/voie de gauche	13
7.5.4. Configurations particulières	14
7.6. Départ/sortie de la zone d'événement	14
8. Signature du protocole	15

1. Suivi des modifications

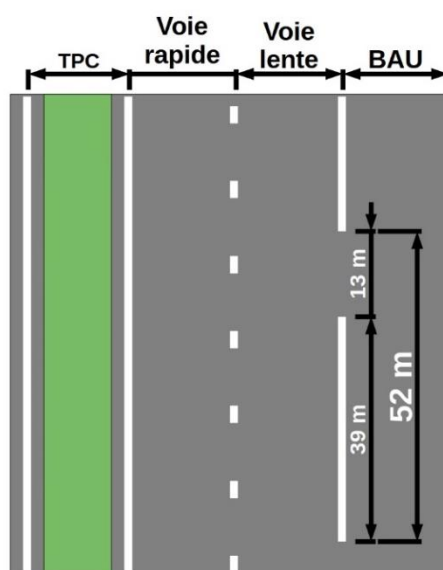
Version	Date	Objet de la modification
1	23/04/2025	Version initiale
2	30/04/2025	Version modifiée suite à la réunion interservices du 23/04/2025
3	22/07/2025	Version intégrant les observations des services suite à relecture

Rédacteurs :

- **CeA** : H. AMIOTTE, A. OSER, A. DIEBOLD, P. MONDINE, M. VOGT, C. BERGER
- **SIS 67** : CDT H. RIEDINGER
- **SIS 68** : CNE E. TSCHAEN
- **GGD67** : CEN S. DAMM
- **GGD68** : CEN Ph. CHARLES

2. Glossaire

- **SIS (67/68)** : Service d'incendie et de Secours (Bas-Rhin/Haut-Rhin)
- **FSI/FDO** : Forces de Sécurité Intérieure / Forces De l'Ordre (gendarmerie nationale / police nationale intervenant dans cadre des missions couvertes dans le présent document)
- **GGD** : Groupement de Gendarmerie Départementale
- **CeA** : Collectivité européenne d'Alsace, gestionnaire du réseau routier en objet du présent document
- **SAMU (67/68)** : Service d'Aide Médicale Urgente Bas-Rhin/Haut-Rhin
- **SMUR** : Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
- **COD** : Centre Opérationnel Départemental de la préfecture
- **PCO** : Poste de Commandement Opérationnel
- **TPC** : Terre-Plein Central
- **BAU** : Bande d'Arrêt d'Urgence
- **COS** : Commandant des Opérations de Secours
- **PMV** : Panneau à Message Variable
- **FLU** : Flèche Lumineuse d'Urgence
- **FLR** : Flèche Lumineuse de Rabattement
- **RAU** : Réseau d'Appel d'Urgence



3. Objet du document

Le présent document, cadre l'organisation des services pour les interventions de sécurité sur les autoroutes et routes à chaussées séparées de la Collectivité européenne d'Alsace.

En fonction de l'importance et de la complexité des accidents ou des incidents sur autoroutes, les interventions de sécurité peuvent mobiliser de nombreux partenaires. La gestion de tels événements implique souvent l'engagement de plusieurs services avec leurs propres cultures et pratiques. Les différences notables, tant dans les métiers exercés que dans les objectifs définis, les moyens techniques et humains mobilisés, ainsi que dans les langages utilisés sont de nature à réduire l'efficacité collective et à accroître les risques pour le personnel et les usagers lors des interventions courantes de sécurité. L'enjeu de la démarche de coordination, objet du présent protocole, est d'éviter la mise en place de situations opérationnelles génératrices de dangers et d'incompréhensions.

Ce document s'inscrit dans le respect des organisations et des procédures internes de chaque intervenant et propose des situations fréquemment rencontrées et des schémas types de positionnement permettant des adaptations à chaque événement. Il ne traite ni des interventions à contre-sens ni de la gestion des crises. Enfin, il est rappelé que les documents s'appuient sur la documentation technique routière relative à la signalisation temporaire (Guides SETRA).

Après un rappel des rôles de chaque intervenant, le document donne des précisions par phases d'intervention : mise en alerte, entrée sur l'autoroute, progression vers l'événement, arrivée sur la zone de l'accident, gestion des acteurs pendant l'intervention et départ de la zone de l'événement.

4. Nature des événements

La nature des événements conditionne les moyens mobilisés, la concertation entre intervenants et la présence permanente ou non des forces de l'ordre. Les événements, advenant sur le réseau routier de la collectivité européenne d'Alsace sur la chaussée, la BAU et les abords, peuvent être répartis entre :

Les événements « simples » :

- Accidents matériels,
- Chutes de marchandises, matériaux ou matériels,
- Animaux errants,
- Pannes de véhicules.

Les événements « graves » :

- Accidents corporels (avec décédés, blessés graves et blessés légers),
- Accident impliquant un véhicule de transport en commun,
- Accident impliquant un véhicule de transport de matières dangereuses,
- Accident (carambolage) impliquant au moins six véhicules immobilisés,
- Accident impliquant un véhicule avec énergie alternative (électrique, GPL, ...)
- Incendie ou fuite sur un véhicule de transport de matières dangereuses,
- Incendies (exemple : feu de voiture sur BAU).

5. Identification et missions des intervenants

Les événements aléatoires survenant sur les autoroutes nécessitent l'intervention des services publics pour répondre à deux grands enjeux :

- Le secours et la protection des personnes impliqués dans l'évènement,
- La protection des autres usagers pour éviter le sur-accident.

Les rôles des différents intervenants répondent à ces 2 logiques parfois antagonistes. Chaque service doit en avoir conscience tant « à froid » dans la définition de ses procédures et consignes internes « qu'à chaud » dans le dialogue et la compréhension mutuels qui doivent guider les décisions. Le dialogue entre les différents services sur le terrain est indispensable et nécessite que l'interlocuteur responsable au sein de chaque service soit identifié et identifiable en permanence. Cela nécessite :

- Soit que le responsable de chaque service soit équipé d'un signe distinctif,
- Soit que le responsable de chaque service aille s'identifier auprès des autres responsables dès son arrivée sur les lieux de l'événement.

5.1. Missions des SIS (67/68)

- Réaliser l'envoi des moyens adaptés dès la réception de l'appel ou dès l'identification du besoin et en informer la régulation médicale du SAMU notamment lorsqu'il s'agit d'une situation d'urgence nécessitant la mise en œuvre de moyens médicaux,
- Assurer la mise en alerte des services partenaires,
- Réaliser les sauvetages ou mises en sécurité des victimes, c'est-à-dire les soustraire à un danger ou un milieu hostile,
- Sécuriser le site de l'intervention en lien avec d'autres services ou en attendant l'arrivée d'autres services,
- Assurer le commandement des opérations de secours, et notamment :
 - La protection et la lutte contre les incendies ;
 - Les secours et les soins d'urgences aux victimes ainsi que leur évacuation ;
 - La protection des personnes, des animaux, des biens et de l'environnement ;
 - La protection des autres intervenants contre les risques engendrés par l'accident pouvant impliquer la mise en place de consignes spécifiques d'intervention dues à la présence éventuelle de fumées, de produits toxiques ou autres sources de danger identifiées.

La protection des autres intervenants contre les risques engendrés par l'accident peut impliquer la mise en place de consignes spécifiques d'intervention dues à la présence éventuelle de fumées, de produits toxiques ou autres sources de danger identifiées.

A ce titre, les autres services présents sont considérés comme forces concourantes et doivent se conformer aux décisions du Commandant des Opérations de Secours (COS) notamment en matière de port des équipements de protection individuelle (EPI) et de zonage opérationnel.

5.2. Missions des FSI

- Assurer, en l'absence du SIS et d'un COS, la coordination opérationnelle globale permettant d'organiser efficacement sur les sites concernés la mise en œuvre de l'ensemble des moyens propres à chacun des intervenants en fonction de leurs missions respectives,
- Protéger les personnes et les biens sur l'évènement,
- Préserver les conditions de circulation en toute sécurité,
- Décider, en coordination avec le gestionnaire routier le COS et l'autorité administrative (Préfecture) de la mise en place des mesures restrictives et de leurs levées (neutralisation de voies, coupure de bretelles, coupure d'autoroutes...),
- Mobiliser les dépanneurs et les éventuels moyens de remorquage, de levage et d'évacuation des marchandises nécessaires,
- Procéder aux constatations d'usage et à l'identification des victimes,
- Si les circonstances le nécessitent, procéder à l'établissement des circonstances de l'accident en vue d'une enquête judiciaire (constatations, croquis, prises de vues photographiques, épreuves de dépistage, audition des victimes...).

5.3. Missions du SAMU / SMUR

- Assurer une écoute médicale permanente,
- Mobiliser et coordonner l'acheminement des équipes médicales pré-hospitalières sur le site, organiser l'orientation, le transport et l'accueil de victimes au sein des établissements de santé en fonction des pathologies,
- Assurer la prise en charge médicale et réanimatoire initiale des victimes sur le site de manière coordonnées avec les opérations de secours et d'assistance,
- Assurer, avec les médecins Sapeurs-pompiers, la direction des secours médicaux auprès du COS.

5.4. Missions de l'exploitant routier (CeA)

- Sécuriser les lieux pendant l'intervention :
 - Assurer la protection des personnes et véhicules impliquées dans l'évènement et des services de secours ;
 - Assurer la protection des usagers circulant en approche et au droit de l'évènement pour éviter le sur accident,
- S'assurer de l'écoulement optimum du trafic en gérant si nécessaire les itinéraires de déviation,
- Informer les usagers de l'évènement,
- Procéder à la remise en état des lieux pour permettre la remise en circulation dans des conditions acceptables de sécurité.

NB : Le gestionnaire routier ne fait pas partie des services d'urgence. Son arrivée sur site peut ne pas être immédiate en raison de ses contraintes d'organisation internes (mobilisation d'équipe en astreinte). Les autres services intervenants sont donc tenus d'assurer la protection de la zone d'évènement dans l'attente de l'arrivée du gestionnaire. Le gestionnaire pourra assister les FSI pour la recherche des moyens de levage et de manutention par le biais du logiciel PARADE géré par la DDT.

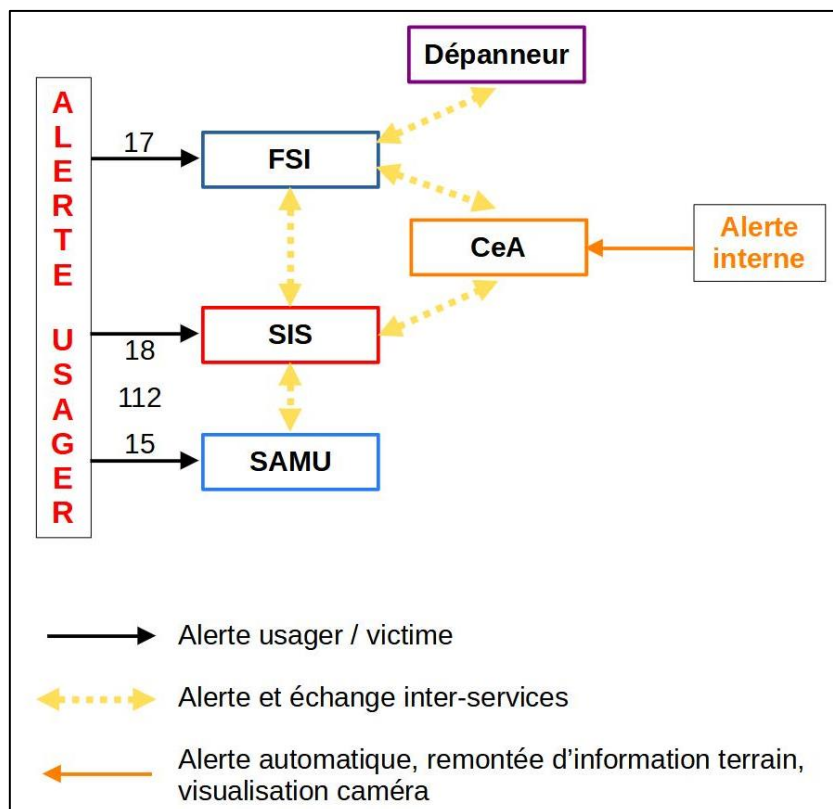
5.5. Mission des dépanneurs agréés

- Evacuer les véhicules accidentés, leurs chargements et les débris liés à l'évènement, y compris les fluides (huile, carburant, ...).

Le déclenchement des dépanneurs relève des FSI. La gestion des dépanneurs sur place (moyens affectés, délais...) est pilotée par les FSI en concertation avec l'exploitant. Les agréments des dépanneurs font l'objet d'une décision préfectorale spécifique.

6. Mise en alerte et coordination

Le schéma ci-dessous cadre les principes généraux de mise en alerte et d'échange entre les différents partenaires communs à tous types d'événements.



En fonction des informations échangées, chaque service décline ensuite ses procédures internes. Il évalue l'importance de l'événement, et la nature des moyens qu'il doit engager.

Il est nécessaire que l'exploitant routier soit systématiquement appelé pour tout événement cité au paragraphe 4.

En cas d'erreur sur la localisation d'un incident, le premier service arrivant sur les lieux fait remonter l'information aux autres services par le biais de son centre opérationnel afin que la précision sur le lieu d'incident soit rediffusée dans le circuit d'alerte.

Par ailleurs, le RAU situé sur l'ensemble du réseau autoroutier et à chaussées séparées en objet du présent protocole est actuellement indisponible. Sa remise en service est étudiée mais dans l'attente, il n'est pas recensé comme moyen d'alerte pour un usager.

6.1. Cas particulier des événements majeurs

En cas d'événement majeur (nombres de victimes, nombre de véhicules, matières dangereuses...) entraînant une durée d'événement longue ou des décisions sensibles, les dispositions des ORSEC (NOVI, TMD) seront mises en œuvre et un COD pourra être activé par la préfecture le cas échéant sur proposition de l'exploitant, des FSI ou du SIS.

7. Cadrage des interventions sur le terrain

7.1. Principes généraux

7.1.1. Equipements individuels

L'instruction interministérielle sur la sécurité routière (IISR, Huitième Partie, signalisation temporaire, arrêté du 06/11/1992, modifié le 11 avril 2023 - JO du 14 avril 2023) précise : « Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3. » Les équipements doivent être conformes à la norme EN ISO 20471.

7.1.2. Equipement des véhicules d'intervention

L'ensemble des véhicules d'intervention des services partenaires intervenant sur le réseau autoroutier et routes à chaussées séparées de la Collectivité européenne d'Alsace doivent être conformes aux dispositions spécifiées dans l'arrêté du 20 janvier 1987 modifié, relatif à la signalisation complémentaire des véhicules d'intervention urgente et des véhicules à progression lente.

7.1.3. Préservation des indices

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

7.1.4. Mesures de prudence – circulation à pied sur zone

Les mesures de prudence ci-dessous s'appliquent à l'ensemble des intervenants sur zone :

- Etre conscient de la proximité du trafic et des risques engendrés,
- Ne pas traverser les voies laissées libres à la circulation,
- Ne pas se déplacer sur les voies circulées,
- S'éloigner de la voie circulée même à l'intérieur de la zone balisée,
- Lorsque c'est possible (cas des accidents advenant sur voie de droite ou BAU), se déplacer derrière les glissières ou sur la BAU,
- Faire toujours face à la circulation, et garder une bonne vision du trafic,
- Garder constamment une échappatoire,
- Ne rester sur la zone d'évènement que si sa présence est indispensable.

7.2. Intervention des dépanneurs

Les actions des dépanneurs sont encadrées par un cahier des charges départemental. Les FSI sont garantes du respect de ce cahier des charges. A ce titre, elles devront prendre régulièrement contact avec le dépanneur afin de vérifier que les moyens mis en œuvre permettent d'évacuer les véhicules, les débris associés et le nettoyage de la chaussée dans les meilleurs délais et dans des conditions de sécurité optimale.

A son arrivée, le dépanneur se place en aval de la zone d'intervention. Il prend contact en fonction de l'ampleur et de la nature de l'événement, soit avec le COS, soit avec le représentant des FSI présent sur place soit directement avec le requérant et applique les modalités d'intervention définies dans le présent document.

7.3. Approche de la zone d'un événement

7.3.1. Entrée sur le réseau

L'entrée sur le réseau autoroutier et/ou à chaussées séparées se fait soit par un échangeur ou un diffuseur classique, soit par un accès de service (les services doivent systématiquement refermer les portails des accès de service s'ils existent).

7.3.2. Progression sur les voies normales de circulation

La progression vers la zone de l'accident se fait par l'une des voies de circulation si à minima l'une d'entre elles est libre.

7.3.3. Progression sur la B.A.U.

En cas de congestion de l'ensemble des voies de circulation, les équipes d'intervention pourront progresser sur les bandes d'arrêt d'urgence (BAU) en veillant à rester maître de leurs véhicules et en activant leurs signaux sonores et lumineux. La progression sur la BAU doit se faire avec précautions. En effet, indépendamment de l'évènement, une signalisation de chantier peut être en place sur les voies de circulation pour des travaux d'entretien. Du personnel à pieds (exploitants et entreprises) peut se trouver à l'intérieur du balisage censé ne pas être circulé. De même, du personnel, des véhicules ou des panneaux peuvent être sur la BAU.

7.3.4. Sécurisation de l'intervention

Dès la connaissance de l'évènement, l'exploitant met en œuvre les moyens à sa disposition pour sécuriser le plus rapidement possible la zone d'évènement en vue d'éviter tout sur-accident. Il signale l'évènement au moyen des PMV, FLU, FLR, Il rediffuse l'information à l'ensemble des partenaires et notamment aux médias avec des moyens adaptés à la gravité de l'évènement et à l'impact constaté sur la circulation (mail, radio FM).

7.4. Arrivée sur la zone d'un événement

7.4.1. Principes

L'arrivée/entrée sur la zone d'évènement se fait selon les principes suivants :

- L'arrivée du primo intervenant sur zone s'opère en ralentissant progressivement en arrivant sur les lieux dans le sens de circulation de l'évènement afin d'observer et de s'arrêter pour intervenir en toute sécurité.
- Il est interdit de ralentir, s'arrêter ou stationner à niveau de l'évènement si l'arrivée se fait par la chaussée/sens de circulation opposée à l'évènement. Les demi-tours doivent s'effectuer par un échangeur/diffuseur à proximité.
- Les véhicules doivent être positionnés conformément aux schémas décrits au chapitre suivant.
- La signalisation lumineuse doit rester activée sur le véhicule à l'arrivée sur zone et sur toute la durée de l'intervention.

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

7.4.2. Balisage de la zone

Si le SIS arrive en premier sur les lieux, le véhicule de balisage se positionnera à 100m de l'événement; en amont de l'accident. Lors de l'arrivée des FSI, un contact est établi entre les responsables SIS et FSI.

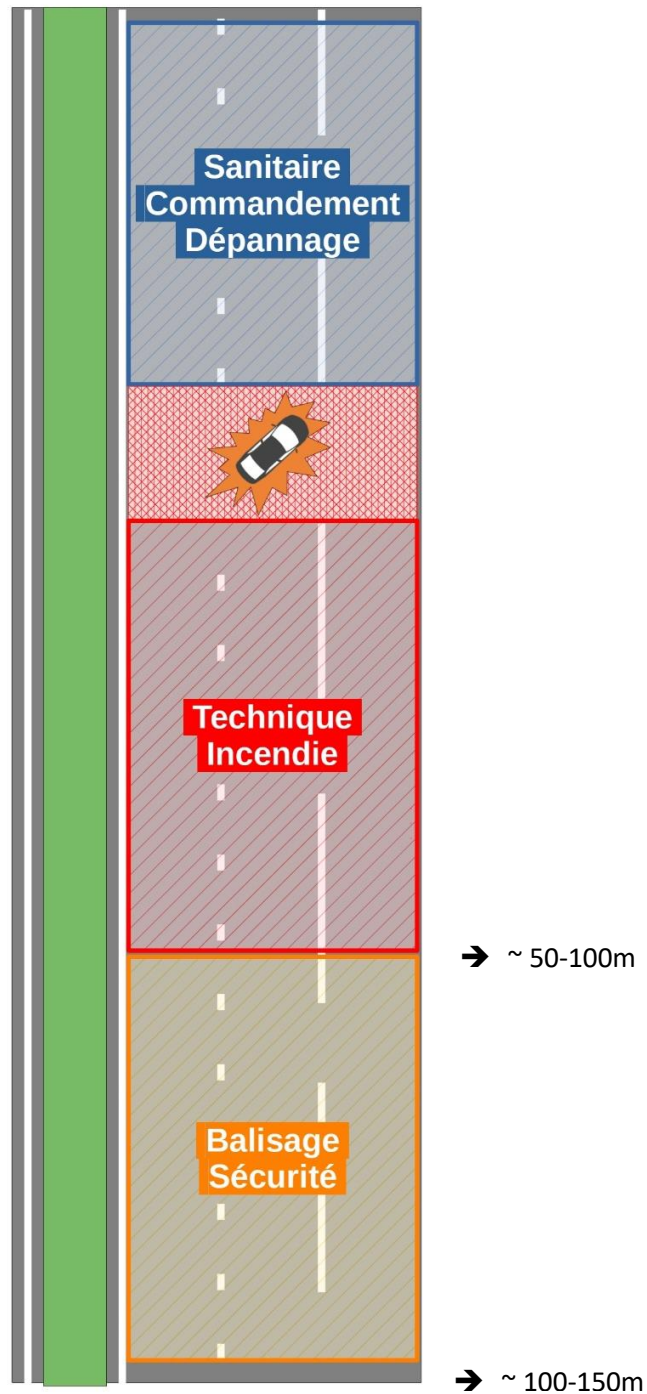
Si les FSI arrivent en premier sur les lieux, ils se positionnent au plus proche de l'événement pour sécuriser la zone avec les moyens à leur disposition (les FSI ne disposent pas de véhicule de balisage). Dès l'arrivée du SIS, ils déplacent au besoin leur véhicule.

Lorsque l'exploitant arrive sur la zone, il prend en charge le balisage complet de la zone en lieu et place des balisages mis en place par les services déjà sur place. Le responsable d'intervention de l'exploitant prendra contact systématiquement avec le COS afin de lui indiquer ce changement. Une zone tampon (sans obstacles) d'environ 50 m sera maintenue en aval du véhicule de balisage frontal (1er véhicule perçu par les usagers en amont de l'événement)

7.5. Positionnement et sécurisation sur zone d'un événement

Les schémas ci-dessous présentent les principes généraux de positionnement permettant de traiter la majorité des interventions. Ils peuvent être adaptés tout au long de l'événement après échanges entre responsables des services présents sur place, sous couvert du COS. Les balisages mis en place devront correspondre au meilleur compromis entre les nécessités opérationnelles de services de secours, la sécurité de leurs agents et le rétablissement le plus rapide des conditions d'écoulement maximal du trafic.

7.5.1. Schéma de principe général / zonage par secteur



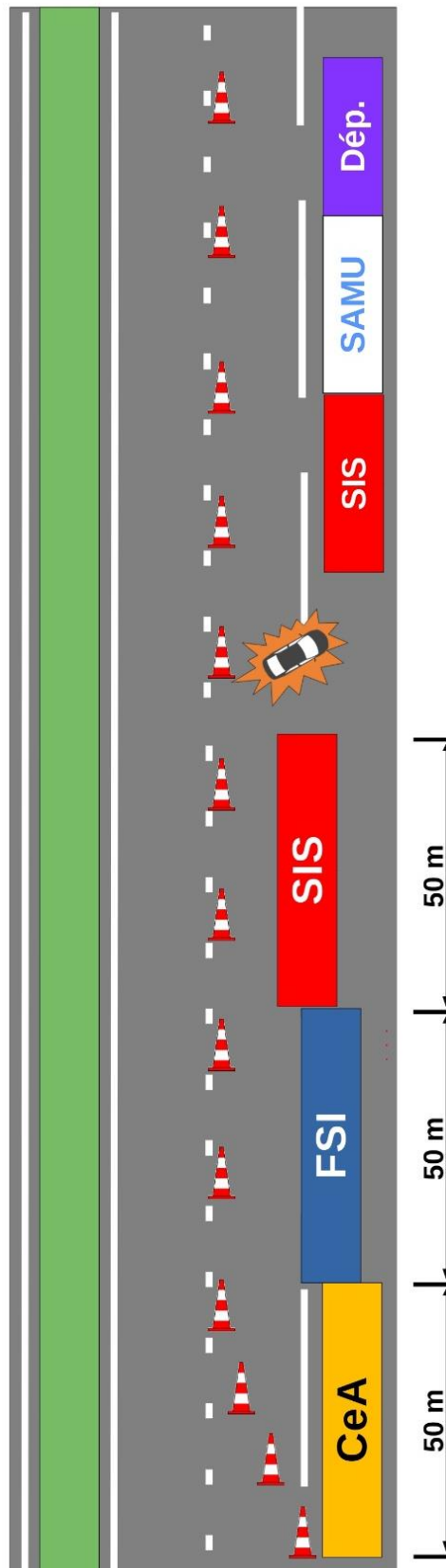
Quel que soit l'emplacement de l'accident sur les voies de circulation, le positionnement des secteurs est identique.

Les véhicules des services partenaires positionnés en amont de l'incident (secteurs technique incendie / balisage sécurité) se positionneront si nécessaire en sifflet tel que présenté dans les schémas ci-dessous afin d'assurer une protection de la zone d'accident.

En son absence ou avant son arrivée, un véhicule de balisage du SIS (VBAL/VBEC) prend lieu et place du véhicule de balisage gestionnaire. A l'arrivée du gestionnaire, ce dernier crée une enveloppe de signalisation. Le VBAL/VBEC peut alors, le cas échéant, se retirer du dispositif. La signalisation de ce véhicule sera désactivée et seul les véhicules du gestionnaire assureront le balisage.

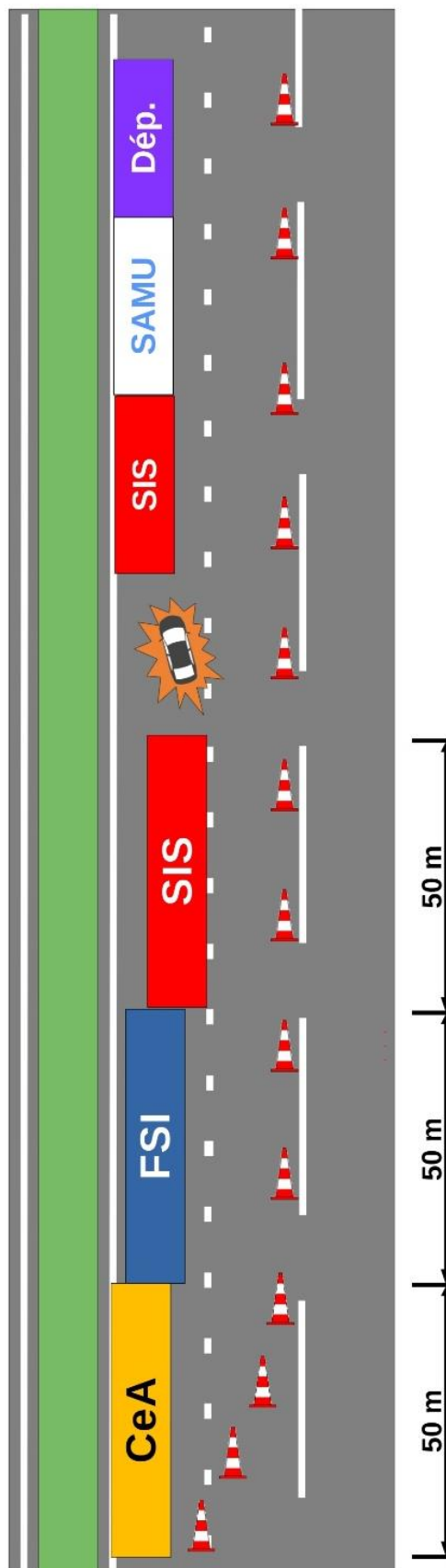
Les balisages ne sont réalisés que sur voies complètes. On ne neutralise pas la circulation par demie voie. La neutralisation de voies de circulation se fera avec le souci de préserver le maximum de fluidité pour le trafic compatible avec la sécurité des intervenants.

7.5.2. Événement se déroulant sur BAU ou sur voie lente/ voie de droite



Pour tous les évènements sur BAU et/ou voie lente, une neutralisation de la BAU et de la voie lente sera mise en œuvre.

7.5.3. Événement se déroulant sur voie rapide/voie de gauche



En cas de neutralisation de la voie lente, cette dernière sera libérée dès que possible en vue de rétablir la fluidité du trafic, sous réserve de maintenir les conditions nécessaires à la sécurisation des victimes et des intervenants.

7.5.4. Configurations particulières

Absence de Bande d'Arrêt d'Urgence :

Le dispositif opérationnel mis en place correspond à la neutralisation soit de la voie rapide, soit de la voie lente. Les FSI se positionneront à l'endroit le plus opportun.

Chaussées à 2x3 voies de circulation

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

Accident en Terre-Plein Central (TPC)

Les voies rapides seront neutralisées dans les 2 sens de circulation.

Posé d'hélicoptère

En cas de besoin il pourra être nécessaire de sécuriser une Drop Zone pour la pose d'un aéronef à proximité immédiate du site, celle-ci doit être libre de tout obstacle au sol ou en hauteur et notamment pas de ligne électrique. La décision relative à la zone de posé de l'hélicoptère reste à l'appréciation du pilote. Les intervenants assureront la sécurisation en coordination avec le dernier et le COS. Dans le cas où la circulation est maintenue sur les voies en sens inverse, on prévoira l'interruption du trafic pendant les manœuvres d'atterrissage et de décollage.

Interventions d'entreprises

Il peut être nécessaire de faire intervenir en urgence une entreprise en vue de procéder à une réparation de glissières, au levage d'un véhicule ou toute autre prestation. Dans ce cas, les matériels sont mis en stationnement sur parking, aire de repos ou aire de service, en amont de l'accident et attendent les consignes avant de s'insérer dans le balisage.

7.6. Départ/sortie de la zone d'événement

Selon les contraintes opérationnelles des services, les intervenants peuvent quitter les lieux, en s'assurant que la notion de sécurité soit pérennisée pour tous.

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

L'exploitant assure la mise en sécurité de la voie et la rouvre à la circulation.

8. Signature du protocole

Service Incendie et secours du Bas-Rhin	Service Incendie et secours du Haut-Rhin
Monsieur le Contrôleur général, directeur du Service d'Incendie et de Secours du Bas-Rhin	Monsieur le Colonel, directeur du Service d'Incendie et de Secours du Haut-Rhin
Groupement de Gendarmerie du Bas-Rhin	Groupement de Gendarmerie du Haut-Rhin
Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie du Bas-Rhin.	Monsieur le Commandant du Groupement de Gendarmerie du Haut-Rhin.
SAMU 67	SAMU 68
Madame la Chef du Service d'Aide Médicale Urgente du Bas-Rhin	Monsieur le Chef du Service d'Aide Médicale Urgente du Haut-Rhin
Collectivité européenne d'Alsace	Direction interdépartementale de la Police Nationale (DIPN) - Haut-Rhin
Monsieur le Président de la Collectivité européenne d'Alsace,	Monsieur le Directeur interdépartemental de la police nationale
Direction interdépartementale de la Police Nationale (DIPN) - Bas-Rhin	
Monsieur le Directeur interdépartemental de la police nationale	