

PIAS SIS Année : 2022

(Partage d'informations accident en service rédigé par un SIS sur la base de son analyse interne)¹

SUR ACCIDENT LORS D'UNE INTERVENTION POUR ACCIDENT DE CIRCULATION SUR VOIES RAPIDES

Mots clefs

Sur Accident – Accident circulation – Voies rapides

Rappel sommaire des faits

Date de l'accident : novembre 2021 Heure : 22 h 52

➤ Contexte :

- Accident survenu : de nuit
- Voie rapide en 2 x 2 voies à chaussées séparées, en rase campagne non éclairée
- Météo : 3° C / nappes de brouillard

➤ Circonstances :

Engagés de nuit sur une intervention de secours routier située sur une voie rapide (2 x 2 voies) en zone rurale non éclairée, les premiers véhicules (VSAV, VLCDG et VLI) se présentent, dépassent l'accident et stationnent en aval de celui-ci, dans l'attente du moyen de protection. Alors que le chef de groupe (CDG) procède à la première reconnaissance, un véhicule tiers arrivant à vive allure vient percuter la carcasse d'une voiture impliquée dans l'accident et la propulse. Sur sa course, la carcasse percute le CDG et le projette à une vingtaine de mètres, à proximité de la porte du conducteur VSAV.

Illustrations



Conséquences

Bilan humain

Interne au service : 1 SP UA – transport sur CH puis transfert hélicoptéré Polytraumatisé avec traumatisme crânien et perte de connaissance Impact psychologique sur ses collègues	Extérieur au service : 1 DCD et 1 enfant UR (accident initial) 1 UR (choc secondaire)
Bilan matériel	
Interne au service : Néant	Extérieur au service : 2 VL hors service 1 PL endommagé

Analyse

Faits générateurs les plus probables		
L'insuffisance de visibilité de la zone accidentée de nuit dans le brouillard, due au positionnement des véhicules de secours en aval de l'opération, sans moyen de protection extérieur ou SP stationné en amont, est le fait majeur générateur du sur-accident. Les gyrophares des moyens sur les lieux et en transit ont provoqué une focalisation du conducteur tiers, lui faisant occulter la présence d'une carcasse sombre au milieu de la chaussée.		
Facteurs	Aggravants ou défavorables	Atténuants ou favorables
Humains	Vitesse du véhicule tiers	Réactions adaptées des intervenants témoins du sur-accident concernant leur collègue. Seul le CDG est à proximité de la VL, à quelques secondes près, l'ISP aurait été dans le véhicule pour porter secours à l'enfant assis dans son siège. CDG expérimenté ayant une bonne connaissance de son secteur.
Organisationnels	Absence de moyens de balisage et de protection. L'engagement de ces moyens n'est pas systématique et est réalisé à la demande, après le 1 ^{er} train de départ. Non-respect de la procédure mise en place avec les services partenaires. Port du casque uniquement pour les acteurs des actions de désincarcération.	
Techniques		
Environnementaux	Zone rurale non éclairée.	Le choc est dû à une projection secondaire de la première carcasse. Lors de sa projection, le SP ne percute pas le VSAV positionné dans l'axe, ni le rail béton de sécurité.

Réactions immédiates

2 SP présents sur les lieux au moment du choc sont des enfants du CDG et la majorité des SP présents sont du centre SPV du CDG. Ils sont immédiatement pris en charge psychologiquement.

Les consignes orales d'engagement des moyens de protection ont été immédiatement adaptées en privilégiant les vecteurs de protection prévus sur les voies rapides.

Des consignes de sensibilisation sur le positionnement des 1^{ers} véhicules ont été transmises.

Mesures de prévention

- Mise en œuvre de la doctrine opérationnelle spécifique aux voies rapides :
 - Mettre à jour la doctrine afin de mieux protéger les intervenants ;
 - Prioriser la sécurisation de la zone de chantier, clarifier le positionnement des véhicules selon leur ordre d'arrivée, et positionner le premier véhicule en amont de l'accident et actionner les moyens de signalisation dont il est doté ;
 - Réviser le protocole inter services pour s'adapter à l'évolution des risques, de la doctrine et du tracé de la voie rapide.
- Formations et FMPA :
 - Maintenir la délivrance des formations initiales sur les procédures d'engagement sur les voies rapides pour les chefs d'agrès et conducteurs de VPS ;
 - Développer l'information aux risques et procédures d'engagement dans les centres pouvant intervenir sur ce type de voie et pour tous les personnels ;
 - Réaliser la formation de maintien des acquis spécifiques aux voies rapides et assurer sa traçabilité dans l'outil informatique de gestion de la formation ;
 - Créer et mettre en place un mémento spécifique.
- Matériels :
 - Assurer la mise en place de moyens de balisage dans l'ensemble des centres concernés, et acquérir, si nécessaire, le nombre de moyens de type VPS pour assurer la couverture des réseaux concernés, jusqu'à l'arrivée des moyens du concessionnaire ;
 - Définir les types de moyens et leur armement pour assurer la mission de « protection balisage » ;
 - Assurer la mise en place d'un balisage adapté à l'ensemble des moyens opérationnels ;
 - Redéfinir les conditions de port des EPI, dont le casque, pour les intervenants sur accident de circulation.
- Engagement opérationnel :
 - Créer de nouveaux moyens de protection et balisage (moyens lourds pouvant faire obstacle avec un sur balisage adapté), doté d'un équipage réduit ;
 - Assurer l'engagement systématique, et en première intention, d'un moyen de balisage afin d'assurer la protection des intervenants ;
 - Fiabiliser la localisation de l'évènement lors de la prise d'appel.