



Juin 2004

Début janvier 2004, un FPTSR s'est fait percuter à l'arrière par une VL. S'il n'y a eu que des dégâts matériels, l'accident aurait pu avoir des conséquences gravissimes sur le plan humain.

Cet accident est survenu, malgré le respect des consignes de sécurité (cf. note de service du 26 février 2003), en fin d'intervention pendant la phase de « débalisage ».

Il ressort de l'analyse des circonstances, la nécessité de veiller à la mise en place d'une signalisation temporaire de substitution (véhicule DDE ou CRS) pendant l'enlèvement du balisage sapeur-pompier, afin d'éviter que tout véhicule immobilisé sur une voie de circulation ne devienne un obstacle.

Voici un rappel des principales mesures à appliquer scrupuleusement, afin d'assurer un maximum de sécurité aux intervenants, pour les interventions sur autoroutes et voies express :

Au CTA

- **Pour secours à personnes** : engagement minimum d'un VSAB et d'un FPTSR ou FPT + RSR.
- **Pour les autres interventions** : véhicule spécifique + FPTSR ou FPTDA en protection.

Accès

- Toujours dans le sens de la circulation (traversée à pied et contre sens interdits)
- La descente des engins par le personnel s'effectuera prioritairement du côté opposé à la circulation.

Stationnement

- **VSAB** : du côté de l'accident et devant celui-ci.
- **FPT** : du côté de l'accident et avant celui-ci.
- **Véhicules en renfort** : du même côté de l'accident avant ou après celui-ci sur ordre du COS.

Sécurité

- **Individuelle** :
 - Port des chasubles et équipements de protection individuels.
 - Avoir toujours un œil sur les véhicules en circulation.
 - Toute personne ne participant pas aux opérations de secours (SP ou impliqués) doit se trouver derrière les glissières de sécurité.
- **Collective** :
 - Le périmètre de sécurité sera établi par les forces de l'ordre, il devra être scrupuleusement respecté.
 - En absence des forces de l'ordre, le balisage sera établi par nos soins.

Le COS et la Sécurité

- Prendre immédiatement contact avec le responsable des forces de l'ordre, établir ensemble l'emprise et la position du dispositif.
- Tout changement d'idée de manœuvre doit s'effectuer avec l'accord du COS, sous la protection des forces de police ou de gendarmerie.
- Avoir le souci permanent de la sécurité des personnels, des victimes et des impliqués.

Avec 63 sinistres en 2003, le nombre d'accidents de nos véhicules a augmenté par rapport à 2002. En comparant ce nombre sur les cinq dernières années, c'est mieux que 1999 qui avait recensé 74 accidents mais moins bien que 2002 avec 45 accidents.

L'année 2003 a encore été marquée par deux sinistres majeurs : une EPSA couchée et déclarée non réparable qui a dû être réformée ainsi qu'une VLTU de type Partner relativement récente. Il faut également ajouter plus de 31 000 € dépensés pour réparer les autres véhicules accidentés.

Plus d'un accident sur trois met en cause un VSAB. Même si nous effectuons environ 70 % des interventions avec ce type de véhicule, c'est là qu'il faut être le plus vigilant et redoubler de prudence.

2003 a également vu une progression sensible des accidents mettant en cause les poids lourds avec quasiment à chaque fois des problèmes de gabarit.

Suite à un accident survenu à un FPTSR début 2004 et qui aurait pu avoir des conséquences graves, nous rappelons plus loin les règles de sécurité à respecter sur les autoroutes et voies express.

Enfin, nous terminerons par une présentation du rôle des OSSP (opérateurs sportifs) afin de mieux appréhender les séances de sport, premières causes d'accident de travail chez les Sapeurs Pompiers.

