



PRÉFET DU NORD

Secrétariat général
de la préfecture du Nord

Direction de la réglementation
et de la citoyenneté

Bureau de la Réglementation
Générale et de la Circulation
Routière

Arrêté préfectoral réglementant le dépannage et l'enlèvement des véhicules sur les autoroutes non concédées du Nord A1, A2, A16, A21, A22, A23, A25 et A27, les voies express de l'arrondissement de Lille, RN356 -RN227 et la RD652.

Le Préfet de la région Hauts-de-France
Préfet du Nord
Officier de la Légion d'Honneur
Commandeur de l'Ordre National du Mérite

Vu l'arrêté du ministre de l'Équipement du 30 septembre 1975 relatif à l'évacuation des véhicules en panne et accidentés.

Vu le cahier des charges du 19 décembre 2013 fixant les règles de service d'enlèvement et de dépannage des véhicules immobilisés sur les autoroutes non concédées du département du Nord.

Sur proposition de la Secrétaire Générale de la Préfecture du Nord ;

ARRÊTE

Article 1 : sur les autoroutes non concédées A1, A2, A16, A21, A22, A23, A25 et A27, les voies express de l'arrondissement de Lille, RN356-RN227 et RD652, les conditions d'intervention des dépanneurs agréés pour le dépannage et l'enlèvement des véhicules immobilisés sont assurées dans les conditions du cahier des charges annexé au présent arrêté.

Article 2 : le cahier des charges du 19 décembre 2013 est abrogé.

Article 3 : la Secrétaire Générale de la Préfecture du Nord est chargée de l'exécution du présent arrêté, qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Nord et notifié aux membres de la commission d'agrément.

Fait à Lille, le **13 SEP. 2018**

Pour le Préfet et par délégation,
La Secrétaire Générale

Violaine DÉMARET

VOIES ET DÉLAIS DE RECOURS

Cette décision peut être contestée en formant, dans un délai de deux mois à compter de sa publication :

- soit un recours gracieux auprès de M. le Préfet du Nord (adresse postale 12 rue Jean sans Peur – CS 20003 – 59039 LILLE cedex) ;
- soit un recours contentieux auprès du Tribunal administratif de Lille (adresse postale 5 rue Geoffroy Saint-Hilaire – CS62039 – 59014 LILLE cedex).

Le recours administratif formé dans le délai de 2 mois mentionné ci-dessus proroge les délais du recours contentieux.



Liberté • Egalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DU NORD

AUTOROUTES NON CONCÉDÉES DU NORD A1, A2, A16, A21, A22, A23, A25, et A27*, VOIES EXPRESS DE L'ARRONDISSEMENT DE LILLE, RN 356-RN 227 et RD 652 CAHIER DES CHARGES FIXANT LES RÈGLES DE DÉPANNAGE ET D'ENLÈVEMENT DES VÉHICULES IMMOBILISÉS

PRÉAMBULE :

Considérant les objectifs de la sécurité routière sur les voies où les conditions de circulation conjuguent vitesse élevée et importance du trafic.

Considérant, au regard de ces enjeux, que le service de dépannage remorquage doit être compatible avec les exigences particulières de l'ordre et de la sécurité publics découlant des caractéristiques des voies listées dans le présent cahier des charges.*

L'activité de dépannage sur le réseau autoroutier non concédé et les voies express du Nord est exercée par des professionnels agréés dans les conditions du présent cahier des charges.

Les dispositions du présent cahier des charges ne s'appliquent que par l'intermédiaire des forces de l'ordre, dans les cas précisés à l'article 1.

ARTICLE 1 : OBJET DU CAHIER DES CHARGES

Le recours à des professionnels agréés dans un cadre organisé permet de s'assurer que les entreprises concernées seront en mesure de remplir leurs missions et répond à un objectif de sécurité routière.

Le présent cahier des charges définit les modalités d'agrément et d'intervention des professionnels du dépannage-remorquage agréés, admis à assurer le dépannage ou l'enlèvement des véhicules légers et des poids lourds ainsi que le transport de leurs passagers sur le réseau autoroutier non concédé et les voies express de l'arrondissement de Lille, RN 356–RN 227 et RD 652 dont la liste est annexée au présent cahier des charges.*

Les forces de l'ordre font appel à un dépanneur agréé, de permanence :

- soit à la demande expresse de l'utilisateur ;
- soit lorsque le dégagement de la voie s'avère nécessaire, le conducteur étant hors d'état de manifester sa volonté ;
- soit sur réquisition des forces de l'ordre, en vertu de l'urgence.

ARTICLE 2 : PRINCIPES ET ORGANISATION DU DÉPANNAGE ET D'ENLÈVEMENT

1- définition

Le dépannage a pour objet de remettre les véhicules en état de marche dans un délai raisonnable ou, lorsque cela n'est pas possible, de les évacuer de la voie publique.

Il comprend :

- les interventions de dépannage sur place qui consistent en la fourniture de carburant, d'huile, d'eau ou en réparations de mécanique simple effectuées dans un délai raisonnable et sous réserve de l'appréciation des conditions de sécurité par les services de police ;
- les opérations d'évacuation des véhicules en panne ou accidentés ;
- l'évacuation des marchandises selon les modalités prévues au 4 du présent article.

* les secteurs routiers gérés par la DIRN et le secteur de la RD 652 géré par la MEL figurent en annexe 1

2- les principes

Les professionnels du dépannage-remorquage agréés sont répartis par secteur d'intervention.

Le service de dépannage fonctionne 24 h/24 tous les jours de l'année (y compris les dimanches et jours fériés).

Les demandes de dépannage sont transmises exclusivement par les forces de l'ordre, aux seuls professionnels agréés et en fonction du calendrier des permanences.

3- la permanence

La permanence commence le lundi à 8 heures 00 pour se terminer le lundi suivant à 8 heures 00.

Le tableau de permanence est établi pour un an (avec une adaptation de la durée pour les dépanneurs qui bénéficieraient d'un agrément probatoire).

Une proposition de tableau est établie par le CNPA pour l'année civile comprenant, pour chaque permanence, un titulaire et un suppléant ; elle est validée par la Préfecture en lien avec la DIRN et la MEL. Les fonctions de titulaire et de suppléant s'exercent à tour de rôle.

Le tableau de permanence est communiqué à la Préfecture ainsi qu'à la Direction départementale de la sécurité publique du Nord, à la Direction inter-départementale des routes (centre ingénierie et de gestion du trafic), à la direction zonale des CRS, à la Métropole Européenne de Lille au moins un mois avant son application.

Lorsqu'un appel d'usager en difficulté parvient aux forces de l'ordre, celles-ci contactent obligatoirement le dépanneur prévu dans le tour de permanence. Ce dernier ne peut déléguer à un autre garagiste la mission qui lui a été confiée.

Seules les forces de l'ordre peuvent décider de faire appel au suppléant et le cas échéant, en dernier ressort, à un dépanneur de leur choix, agréé dans le secteur considéré.

4- les situations exceptionnelles

Lorsque le nombre de véhicules à traiter dépasse ses capacités, le dépanneur avertit les forces de l'ordre afin que celles-ci fassent appel à un autre dépanneur agréé du même secteur.

Si la situation l'exige, les forces de l'ordre peuvent faire appel à autant de garagistes agréés que nécessaire, sans qu'il soit tenu compte des tours de permanence.

Cas particulier de l'évacuation des marchandises

L'évacuation des marchandises vise à restituer la voie à la circulation dans les meilleurs délais possibles. Cette mission doit s'exercer dans le respect de la sécurité des intervenants et des usagers de la route.

a) L'interdiction d'intervention des dépanneurs

- Evacuation des matières dangereuses :

En application de l'article L1424-2 du Code Général des Collectivités Territoriales et de l'arrêté du 29 mai 2009 relatif aux transports de marchandises dangereuses par voie terrestre, seuls les services départementaux d'incendie et de secours sont fondés à intervenir. Il appartient aux forces de l'ordre, alertées le cas échéant par le dépanneur remorqueur, d'aviser le SDIS.

-Evacuation des animaux :

En cas de dépannage ou de remorquage de poids lourds transportant des animaux, les forces de l'ordre ou le dépanneur alertent les services vétérinaires de la direction départementale de la protection des populations, seule habilitée à assurer l'évacuation des animaux, morts ou vivants.

b) Une priorité, le relevage chargé

Dans l'hypothèse d'un accident impliquant un poids lourd couché sur la chaussée, la priorité est donnée à un relevage chargé, si techniquement cela s'avère possible.

En cas d'impossibilité matérielle du dépanneur de procéder à ce type de relevage, conformément aux dispositions de l'article 4-3 modalités techniques de l'intervention du présent cahier des charges, celui-ci en informe immédiatement les forces de l'ordre et le gestionnaire de la voirie qui sollicitera un dépanneur capable de réaliser la prestation.

c) L'évacuation des marchandises déversées sur la chaussée

Si le dépanneur remorqueur estime être en capacité de procéder à l'enlèvement des marchandises, il mobilise les moyens nécessaires à l'intervention.

Dans le cas contraire, il avise le gestionnaire de la voirie, la DirNord pour l'ensemble des voies à l'exception des interventions sur la RD 652 dont la gestion est assurée par les services de la MEL. En lien avec les forces de l'ordre, le gestionnaire de la voirie prend toutes dispositions pour faire évacuer les marchandises par un prestataire de son choix. Il appartient au propriétaire des marchandises de prendre toutes les dispositions nécessaires afin de sécuriser la cargaison.

ARTICLE 3 : MODALITÉS D'AGRÈMENT DES DEPANNEURS-REMORQUEURS

1- la procédure d'agrément

Les dépanneurs-remorqueurs autorisés à intervenir sont agréés par le préfet, après avis d'une commission, instituée par arrêté préfectoral. Toute modification de la composition de la commission interviendra dans les mêmes formes.

Les demandes d'agrément sont adressées au préfet et examinées lors de la réunion de la commission.

2- la composition de la commission d'agrément

A la date d'approbation du présent cahier des charges, la commission d'agrément est composée comme suit :

- le Préfet ou son représentant,
- le Président de la Métropole Européenne de Lille (MEL) ou son représentant,
- le Directeur interdépartemental des routes du Nord ou son représentant,
- le Directeur départemental de la protection des populations ou son représentant (CCRF),
- le Directeur du service national des enquêtes ou son représentant (DGCCRF/CNCA),
- le Directeur zonal des Compagnies Républicaines de Sécurité Nord, ou son représentant,
- le Président du Conseil national des professions de l'automobile ou son représentant,
- le Président de la Fédération nationale de l'automobile ou son représentant,
- le Président de l'automobile club du Nord de la France ou son représentant.

Les professionnels seront représentés au sein de la commission à raison de 2 sièges pour le CNPA et de 1 siège pour la FNA.

Les professionnels peuvent être accompagnés d'un expert qui ne prend pas part au vote

La commission pourra, en tant que de besoin, se réunir en formation disciplinaire dans le cadre de la mise en œuvre des dispositions du 5 du présent article.

Le secrétariat de la commission est assuré par les services de la Préfecture.

3- les conditions à remplir pour déposer une demande d'agrément

Pour être et rester agréés, les professionnels du dépannage-remorquage devront satisfaire au moment de la demande d'agrément et durant toute la durée de l'agrément à toutes les conditions suivantes :

- les conditions générales :

- être en conformité avec la réglementation applicable à la profession.
- justifier qu'il est garanti à l'égard des tiers et des biens contre tous les dommages éventuels engageant sa responsabilité
- justifier d'une assurance transport de personnes à titre gracieux
- s'engager à respecter l'intégralité des dispositions du présent cahier des charges, sous peine des sanctions prévues au 5 du présent article.
- signer le cahier des charges et joindre un exemplaire signé à la demande d'agrément.
- assurer les permanences 24h/24 en fonction du calendrier arrêté annuellement et répondre aux demandes d'aide dans les délais prescrits.
- être en mesure, selon les disponibilités, à la demande des forces de l'ordre, d'intervenir en cas d'événements exceptionnels.
- être en mesure de se rendre sur le site d'intervention dans un délai de 30 minutes maximum pour un véhicule léger ou dans un délai qui ne saurait excéder une heure pour un poids lourd, excepté en cas de circonstances exceptionnelles (météorologiques ou dues à des bouchons).
- respecter les dispositions générales d'application des arrêtés fixant les coûts maxima des interventions affichés dans la cabine du véhicule dépanneur, à la disposition de la clientèle.
- assister l'automobiliste jusqu'à la fin de l'intervention.

- les conditions techniques :

- justifier de l'effectivité des installations.
- disposer d'installations convenables pour le stockage des véhicules en dehors de la voie publique, soit au moins 500 m² pour les véhicules légers et 1000 m² pour les poids lourds.
- pour le dépannage et l'évacuation des véhicules légers, disposer d'un garage proche des accès desservant le secteur autoroutier (à moins de dix kilomètres d'un échangeur de la zone concernée).
- disposer d'une salle d'attente réservée à la clientèle avec sanitaires
- disposer d'un numéro de téléphone fixe et de portable pouvant répondre immédiatement et sans interruption pendant toute la durée des permanences fixées par le calendrier de service. Un accueil personnalisé devra être assuré. L'usage d'un répondeur est interdit.
- disposer d'un personnel d'intervention suffisant à savoir : deux intervenants dépanneurs-mécaniciens par catégorie (PL et VL). Ces intervenants devront posséder le permis de conduire en cours de validité correspondant au type de véhicule à utiliser. Pour toute intervention sur véhicule léger, l'un des intervenants devra disposer du permis poids lourds ainsi que posséder la FIMO-FCO *. Le personnel d'intervention devra posséder une compétence ou une qualification professionnelle dans le domaine du dépannage-remorquage par la présentation de diplôme ou d'éléments justifiant d'une expérience d'au moins 3 ans. Cet effectif sera renforcé à la demande des forces de l'ordre ou du gestionnaire si les circonstances l'exigent. Les forces de l'ordre renseigneront dans toute la mesure du possible le type d'énergie du véhicule, à charge pour le dépanneur de mobiliser les moyens adaptés.
- disposer de moyens suffisants pour évacuer les véhicules en panne ou accidentés. Les véhicules utilisés pour l'enlèvement et le remorquage doivent répondre aux prescriptions de l'arrêté ministériel du 30 septembre 1975 et être pourvus d'une autorisation de mise en circulation matérialisée par un document visé par la direction régionale de l'environnement, de l'aménagement et du logement (DREAL). **Ils devront porter de manière lisible et apparente la raison sociale et le numéro de téléphone de la société.**
- pour le dépannage et l'évacuation des **véhicules légers**, le matériel d'évacuation sera constitué au minimum de trois dépanneuses homologuées dont au moins deux de type « plateau », et dont une avec une charge utile de 2,5 T et une avec une charge utile supérieure ou égale à 3,5 T munie d'une cabine de 6 places.
- pour **les poids lourds**, avoir un matériel suffisant pour relever et remorquer les poids lourds, à savoir au moins un véhicule lourd de dépannage susceptible de relever et de remorquer un ensemble de véhicules d'un poids total roulant autorisé de 44 T et posséder ou disposer d'un engin de relevage.
- disposer de pièces de rechange et notamment de pneumatiques.
- disposer d'un camion atelier nécessaire au dépannage des **véhicules poids lourds**. Celui-ci doit être doté du matériel utile et indispensable à toute intervention de dépannage dans ce domaine et au minimum d'un compresseur, d'un groupe électrogène, d'une déboulonneuse, d'huile, de carburant et de liquide de refroidissement.
- disposer d'un atelier de réparation

* Conformément à la Directive 2003 59 CE et au décret d'application n° 2007-1340 du 11 septembre 2007.

- les conditions géographiques :

Afin de garantir une rapidité d'exécution du dépannage, seuls les garagistes qui exercent leur profession à moins de dix kilomètres des échangeurs peuvent solliciter leur agrément pour le dépannage des véhicules légers.

Cette distance de dix kilomètres ne sera pas opposable aux professionnels intervenant sur l'autoroute A16 eu égard à la faible densité d'implantation des intervenants potentiels à proximité de cet axe. Sera toutefois privilégié l'agrément des professionnels répondant aux autres prescriptions du cahier des charges garantissant la meilleure rapidité d'intervention.

Cette disposition sera revue après avis de la commission d'agrément si le développement du trafic et une densification du réseau des intervenants le justifient.

Eu égard au nombre restreint de garagistes susceptibles d'assurer le dépannage des poids lourds, aucun critère d'éloignement ne sera opposable. Ne pourront cependant être agréés que les professionnels susceptibles d'intervenir dans un délai raisonnable, qui ne saurait toutefois excéder une heure, excepté en cas de circonstances exceptionnelles (météorologiques ou dues à des bouchons).

4- la durée et la nature de l'agrément

- la durée

L'agrément est accordé pour une période de 3 ans pour le dépannage-remorquage des véhicules légers et de 5 ans pour le dépannage-remorquage des poids lourds. Toutefois, la commission d'agrément peut proposer une durée inférieure si elle estime que le professionnel doit être soumis à une période probatoire.

- la nature

L'agrément est donné à titre personnel au responsable de l'entreprise inscrit au registre du commerce ou au répertoire des métiers. Il est incessible et intransmissible.

La sous-traitance, sous quelque forme que ce soit, est interdite au titulaire de l'agrément sous peine de retrait de l'agrément ainsi que la mutualisation de personnels au sein de plusieurs entreprises.

En cas de décès ou de changement de dirigeant de l'entreprise, un agrément provisoire pourra être accordé, après avis de la commission, sur demande de l'éventuel repreneur ou successeur pour ne pas pénaliser la viabilité de l'entreprise.

En cas de modification de sa situation commerciale affectant les moyens humains et matériels, le dépanneur agréé dispose d'un délai d'un mois pour en informer l'Administration, sous peine de sanction en cas de non-respect.

Le dépanneur agréé peut demander à être libéré de ses obligations moyennant un préavis de trois mois adressé au Préfet par lettre recommandée avec accusé de réception.

- le contrôle du respect du cahier des charges

Le respect du présent cahier des charges par les dépanneurs est contrôlé régulièrement. Le contrôle est opéré sur place, en présence des services de la DIRN, de la Direction de la concurrence, de la consommation et de la répression des fraudes, des forces de l'ordre et d'un représentant de la profession.

Ce contrôle donne lieu à l'établissement d'un rapport par le représentant de la DIRN.

5- les mesures disciplinaires

Les manquements aux prescriptions du présent cahier des charges donnent lieu, après notification et délai minimum de dix jours, aux sanctions suivantes prises par le Préfet, après avis de la commission d'agrément, réunie en formation disciplinaire :

- avertissement,
- suspension de l'agrément pendant une période d'un à trois mois,
- retrait de l'agrément.

En cas de suspension, la situation du dépanneur sera soumise à un nouvel avis de la commission 15 jours avant la fin de la sanction.

A la suite d'un retrait d'agrément et après vérification dans le cadre d'un contrôle du respect du cahier des charges et de la réglementation en vigueur, un nouvel agrément pourra être délivré le cas échéant, pour une période probatoire dont la durée sera proposée par la commission.

Ni la suspension, ni le retrait de l'agrément ne peuvent donner lieu à l'attribution d'une indemnité.

ARTICLE 4 : LES CONDITIONS D'INTERVENTION

1- les modalités générales

Dès réception de l'appel des forces de l'ordre, le garagiste agréé doit se porter immédiatement au secours de l'automobiliste en panne. Il doit impérativement avertir les forces de l'ordre dès qu'il est arrivé sur le lieu d'intervention pour l'enregistrement de l'heure de début de dépannage.

Après chaque intervention, le dépanneur agréé est tenu d'aviser les forces de l'ordre qui enregistreront l'heure de fin de dépannage.

En cas de problème majeur le dépanneur devra avertir sans délai les forces de l'ordre des difficultés rencontrées et du retard probable de l'intervention.

Une copie de l'arrêté préfectoral d'agrément sera apposée dans le véhicule de dépannage et présentée à sa demande, à l'automobiliste en difficulté.

2- les moyens matériels

A bord du véhicule dépanneur devront se trouver :

- 20 litres de produit absorbant homologué par le Service d'études Techniques des Routes et autoroutes (S.E.T.R.A.)

-une pelle,

-un balai,

-10 litres d'essence, 10 litres de gasoil et 10 litres d'eau en jerrycans (pour les véhicules VL),

-pour les PL : 60 litres de gasoil dans le véhicule atelier

- un éclairage de secours permettant en cas de nécessité de porter à l'arrière du véhicule remorqué deux feux rouges arrières, deux feux stop et deux indicateurs de changement de direction conformes à un type agréé et fonctionnant en concordance avec les feux de même nature du véhicule de remorquage,

- une plaque rectangulaire agréée réflectorisée, de couleur orange de 0,25 mètre de hauteur et de 1 mètre de longueur. Cette plaque devra être fixée le plus bas techniquement possible, à une hauteur située entre 0,40 et 0,90 mètre du sol.

- deux extincteurs à poudre, homologués et vérifiés du type 89 B minimum,

-une caisse à outils

-3 cônes rétro-réfléchissants K5a de classe 2 pour les interventions véhicules légers et 5 cônes pour les interventions poids lourds. Ils doivent répondre à la norme NF EN 13422+A1 de juin 2009 (en remplacement de la norme NFP98-460) et être au minimum de 750 mm.

Pour les petits véhicules d'intervention en véhicules légers(de type Renault Maxity, Nissan, Cabstar), l'utilisation de cônes pliables est tolérée.

Ils devront :

-être de classe 2

-d'une taille de 750mm et d'un poids de 3,5kg minimum

-être au nombre de 3 par véhicule d'intervention

-des vêtements de signalisation : ils doivent être conformes à la norme européenne NFEN 471 et être de classe 2, avoir deux bandes de 50 mm rétro-réfléchissantes grises sur le devant et dans le dos et autour de chaque manche. Les gilets seront conformes aux normes : EN340. EN471 2003 + A1 2007 classe 2.2. Ces vêtements destinés au personnel affecté au véhicule doivent être utilisés lors de toutes les opérations diurnes et nocturnes d'évacuation des véhicules en panne ou accidentés.

-l'aménagement du véhicule dépanneur sera réalisé de façon à transporter ou à accueillir les personnes du véhicule en panne dans les conditions de sécurité et de salubrité suffisantes. Il devra y avoir notamment dans le véhicule dépanneur autant de gilets que d'occupants potentiels.

De plus, les remorquages devront s'effectuer uniquement dans les règles de l'art et de confiance et conformément au cahier des charges.

3- les modalités techniques

L'enlèvement ou le remorquage des véhicules doit se faire dans les conditions prévues par l'arrêté ministériel du 30 septembre 1975.

Le garagiste devra respecter le code de la route et la réglementation de circulation et de stationnement suivant le protocole établi sur les autoroutes pour le département du Nord.

Il devra, dès son arrivée, stationner selon les modalités définies par le Protocole 59 en vigueur sur le département du Nord (coordination des interventions de sécurité sur les autoroutes du Nord). Le stationnement du véhicule du dépanneur sera conforme aux fiches jointes en annexe 2.

A cet effet, il mettra en place de jour comme de nuit, conformément à l'annexe 2, les cônes de type K5a.

Cette présignalisation devra être laissée en place tant que l'un des véhicules en panne ou de dépannage se trouvera sur la chaussée.

En outre, de nuit, le garagiste devra assurer l'éclairage réglementaire du véhicule en panne, si celui-ci n'est pas éclairé.

S'il y a la présence de traces de pollution par l'huile ou les hydrocarbures sur la chaussée, le garagiste devra mettre de l'absorbant dans la limite des 20 litres.

Il devra balayer et évacuer l'absorbant, les débris de verre et de métal ou de tout objet provenant du véhicule en panne ou accidenté. Cette opération s'effectuera sous le contrôle et en présence des services de police ou de gendarmerie ou du gestionnaire de voirie, de manière à éviter la disparition d'objets qui pourraient s'avérer utiles en cas de procédure judiciaire.

Le garagiste devra prendre toutes les dispositions nécessaires en vue de remorquer, dans les délais les plus courts, le véhicule en panne sur une des aires de stationnement prévues à cet effet le long des autoroutes, étant toutefois précisé que si le véhicule est gravement accidenté et ne peut de ce fait être remorqué dans des conditions normales jusqu'à l'aire de stationnement, il y aura lieu de placer immédiatement le véhicule accidenté sur la bande d'arrêt d'urgence en dégagant totalement la chaussée de l'autoroute.

En tout état de cause, tout véhicule en panne ou accidenté devra être enlevé de l'emprise de l'autoroute dans les plus brefs délais.

Lorsque le dépanneur jugera que l'intervention ne peut être effectuée en toute sécurité, (largeur de Bande d'Arrêt d'Urgence restreinte, problème de visibilité), le Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic de Lille, (Tél ; 03.20.41.49.50), assurant la veille qualifiée des autoroutes non concédées du département du Nord, sera à avertir pour l'intervention des services de la Direction Interdépartementale des Routes du Nord sur l'ensemble des autoroutes concédées et les voies express de l'arrondissement de Lille ainsi que pour toute intervention sur la RN 227 et la RN 356.

Les services de la Métropole Européenne de Lille seront avertis pour toute intervention sur la RD 652 (N° téléphone -PC sécurité 03.20.21.22.22)

Pour les véhicules légers, le garagiste n'est pas autorisé à effectuer sur place les réparations. Les réparations simples, pouvant être effectuées dans un délai égal ou inférieur à 30 mn de travail effectif, ne seront réalisées qu'après évacuation du véhicule sur une aire de dégagement. En cas de panne plus grave, il évacuera le véhicule hors de l'autoroute par la bretelle la plus proche.

Pour les accidents les plus graves de la circulation impliquant un poids lourd couché sur la chaussée, la priorité sera donnée pour un relevage chargé. Dans le cas d'une impossibilité matérielle du dépanneur de procéder à ce type de relevage, il devra en informer immédiatement les forces de l'ordre et le gestionnaire et pourra proposer un suppléant capable de réaliser cette prestation.

Une fois le véhicule dépanné ou pris en remorque, le garagiste devra s'assurer que son retour en position de route sur la chaussée n'a pas provoqué un dépôt de boue, d'huile ou d'hydrocarbures. Dans le cas contraire, il devra le faire disparaître après avoir rangé le convoi sur une aire de stationnement, et devra en informer les forces de l'ordre et le gestionnaire de la voirie ; il fera appel au C.I.G.T. de Lille pour prise en charge par le patrouilleur et aux services de la Métropole Européenne de Lille (MEL) si l'intervention est effectuée sur la RD 652.

Si pour faciliter le dépannage des véhicules, tout ou partie du chargement doit être transféré sur un autre véhicule, cette opération ne pourra se faire qu'après avoir recueilli les consignes des forces de l'ordre.

Après chaque intervention, le dépanneur agréé est tenu d'aviser les forces de l'ordre qui enregistrent l'heure de fin de dépannage.

4- dispositions particulières : emploi des feux spéciaux

Les dispositions de l'arrêté ministériel du 30 septembre 1975 seront strictement appliquées.

L'emploi des feux spéciaux décrits à l'annexe 3 n'est autorisé :

- a) qu'en cas d'intervention,
- b) que s'il y a remorquage, les véhicules de dépannage chargeant le véhicule en panne sur leur plate-forme ou remorque et qui, par conséquent, restent conformes en circulation aux dispositions du code de la route, n'ont pas à faire usage de leurs feux spéciaux, sauf en cas où le chargement ne peut être placé sur la plate-forme ou la remorque sans dépasser le gabarit de celle-ci.

ARTICLE 5 : LES RELATIONS AVEC LE PUBLIC

La présentation du personnel doit être correcte et les usagers doivent être traités de manière courtoise.

Les véhicules de dépannage doivent être propres.

Le dépanneur agréé s'engage à informer les usagers de l'importance des travaux de réparation à effectuer sur leur véhicule et des tarifs pratiqués, dans l'hypothèse où il est réparateur.

Il doit, à la demande des usagers, communiquer la liste, dont il est porteur, des réparateurs de son secteur

le dépanneur agréé s'engage à communiquer à ses clients par tous moyens et sur demande les coordonnées du médiateur de la consommation avec lequel il s'est affilié.

Le secrétariat de la commission sera informé des litiges relatifs au respect des clauses du présent cahier des charges, il en rendra compte régulièrement aux membres de la commission.

ARTICLE 6 : LES CONDITIONS FINANCIÈRES DE L'INTERVENTION

Les prix des interventions sont affichés de façon visible et lisible dans la cabine des véhicules d'intervention. Ils doivent être également affichés à l'entrée de l'établissement du dépanneur, visibles et lisibles depuis l'extérieur ainsi que dans le lieu de réception de la clientèle conformément aux dispositions de l'arrêté du 27 mars 1987 relatif aux règles de publicité des prix pour les prestations d'entretien ou de réparation, de contrôle technique, de dépannage ou de remorquage ainsi que de garage des véhicules.

Les conditions financières de l'intervention sur **les véhicules de moins de 3.5 tonnes** sont fixées conformément aux dispositions du décret n°89-477 du 11 juillet 1989 relatif au dépannage des véhicules sur les autoroutes et routes express ; en application de son article 4, le prix forfaitaire de dépannage est fixé annuellement par le ministre chargé de l'économie ; cet arrêté est publié au journal officiel de la République.

Toute intervention donne lieu obligatoirement à l'établissement d'une note ou facture conformément à la réglementation en vigueur, qui sera remise au client.

Lorsque le conducteur est hors d'état de manifester sa volonté, les forces de l'ordre communiquent dans les meilleurs délais au dépanneur agréé intervenant, le nom et l'adresse du titulaire du certificat d'immatriculation et, dans la mesure du possible, les renseignements relatifs à l'assurance du propriétaire du véhicule.

ARTICLE 7 : PUBLICITÉ DU CAHIER DES CHARGES

Le présent cahier des charges est tenu à la disposition des usagers chez les dépanneurs agréés, sur le site internet de la Préfecture du Nord et fera l'objet d'une publication au recueil des actes administratifs de la Préfecture du Nord.

Soit visé en vue d'être annexé à l'arrêté préfectoral du 13 septembre 2018 portant réglementation du dépannage et de l'enlèvement des véhicules immobilisés sur les autoroutes non concédées du Nord, les voies express de l'arrondissement de Lille, RN 356-RN 227 et la RD652

Pour le Préfet et par délégation
La secrétaire générale



Violaine DÉMARET

Annexe 1 : secteurs autoroutiers , RN 356 et RN 227 gérés par la DIRN et le secteur de la RD 652 géré par la Métropole Européenne de Lille

Annexe 2 : protocole 59 : coordination des interventions de sécurité sur autoroutes non concédées

Annexe 1 au cahier des charges fixant les règles de dépannage et d'enlèvement des véhicules immobilisés sur les autoroutes non concédées du Nord A1, A2, A16, A21, A22, A23, A25, et A27*, voies express de l'arrondissement de Lille, RN 356-RN 227et RD 652

Secteurs Autoroutiers, RN 356 -RN227 DIR Nord et RD 652 (RNO) Métropole Européenne de Lille (MEL)

AUTOROUTE A1 :

Secteur 1 : Lille Tronc Commun A1 – Echangeur de Seclin

Secteur 2 : Echangeur de Seclin – Echangeur de Carvin / Libercourt

AUTOROUTE A27 :

"4 cantons" – Frontière belge

AUTOROUTE A22 :

"4 cantons" Tronc Commun A22 - Frontière belge

AUTOROUTE A25 :

Secteur 1 : Lille Porte Sud - Echangeur Armentières

Secteur 2 : Echangeur Armentières - Echangeur Méteren

Secteur 3 : Echangeur Méteren - Echangeur Steenvoorde

Secteur 4 : Echangeur Steenvoorde - Echangeur de Bergues

AUTOROUTE A16 :

St Georges sur Aa - Frontière belge

AUTOROUTE A23 :

Secteur 1 : "4 cantons"- Orchies

Secteur 2 : Orchies - Valenciennes

AUTOROUTE A2 :

Echangeur Hordain - Frontière Belge

AUTOROUTE A21 :

Secteur 1 : Flers-en-Escrebieux - Echangeur Pecquencourt

Secteur 2 : Echangeur Pecquencourt – Echangeur Douchy-les-mines

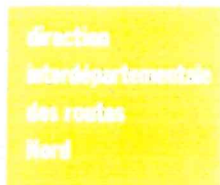
RN356 et RN227

Lille Porte Sud - Mons en Baroeul pour la RN356

"4 cantons" - Cousinerie / RD6 pour la RN227

RD 652 : rocade Nord Ouest

A 25 (PR0+0000 Ennetières- en- Weppes) RD 656 (PR14+1243 Wasquehal)



Annexe 2 au cahier des charges fixant les règles de dépannage et d'enlèvement des véhicules immobilisés sur les autoroutes non concédées du Nord A1, A2, A16, A21, A22, A23, A25, et A27*, voies express de l'arrondissement de Lille, RN 356-RN 227 et RD 652

*Direction interdépartementale des routes
Nord*

AGR Ouest

PROTOCOLE 59

SDIS - SAMU et SMUR
CRS - POLICE – GENDARMERIE
DIR NORD

Livret 3

Coordination des
interventions de sécurité
sur autoroutes non concédées

Tél. : 03 20 49 63 44 – fax : 03 20 49 60 68
2 rue de Bruxelles cs 20275
59019 Lille cedex

MODIFICATIONS DU DOCUMENT

Version	Date	Objet de la modification
A	03/09/10	Création
B	08/02/2011	Modifications
C	06/06/2011	Modifications suite remarques SAMU
D	23/08/2011	Modifications suite remarques SDIS
E	13/02/2012	Modifications suite remarques SDIS
F	14/12/2012	Modifications suite remarques DZCRS
G	26/12/2012	Modifications suite réunion du 19/12/2012 en Préfecture

Rédacteurs :

Hugon Alain (DIR Nord)
Letellier David (DIR Nord)

Direction interdépartementale des routes Nord
Arrondissement Gestion de la Route Ouest
les 4 cantons BP 80324
59813 Lesquin cedex

Tél : 03.20.41.79.08

Mél : alain.hugon@developpement-durable.gouv.fr

TABLE DES MATIERES

PRÉAMBULE	4
A) Le contexte.....	4
B) La nature des événements.....	4
C) Les équipements individuels.....	4
D) Le rôle de chaque intervenant.....	5
1. Le rôle des forces de l'ordre	
2. Le rôle des services de secours	
3. Le rôle de l'exploitant routier	
4. Le rôle du SAMU et des SMUR	
5. Le rôle des dépanneurs agréés	
E) Préservation des indices	6
I. LA MISE EN ALERTE	7
II. L'APPROCHE VERS LA ZONE D'ÉVÈNEMENT	8
A) L'entrée sur l'autoroute.....	8
B) La progression vers l'accident.....	8
III. VOUS ARRIVEZ SUR LA ZONE D'ÉVÈNEMENT	9
A) Consignes communes	9
B) Principes retenus	9
1. Conception des schémas présentés	
2. principes du positionnement	
C) Scénario n° 1 : Le SDIS est le premier sur les lieux	10
Phase 1 : le SDIS se met en place	
Phase 2 : arrivée des autres services	
D) Scénario n° 2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux.....	16
Phase 1 : les forces de l'ordre se mettent en place	
Phase 2 : arrivée des autres services	
E) Scénario n°3 : La DIR est le premier sur les lieux.....	22
Phase 1 : La DIR se met en place	
Phase 2 : arrivée des autres services	
F) Configurations particulières	28
IV. VOUS ÊTES SUR LA ZONE D'ÉVÈNEMENT	30
V. VOUS QUITTEZ LA ZONE DE L'ÉVÈNEMENT	31
CARTE RÉSEAU DIR/ARRONDISSEMENT GESTION DE LA ROUTE OUEST	32
GLOSSAIRE	33

PREAMBULE

A) Le contexte

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.

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:

- La mise en alerte
- L'entrée sur l'autoroute
- La progression vers l'événement
- L'arrivée sur la zone de l'accident
- La gestion des acteurs pendant l'intervention
- Le départ de la zone de l'événement

B) La 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 objets des interventions de sécurité peuvent être répartis entre :

Les événements « graves »

- accidents corporels (avec tués, blessés graves et blessés légers).
- accident impliquant un véhicule de transport de personnes.
- accident impliquant un véhicule de transport de matières dangereuses.
- accident (carambolage) impliquant au moins six véhicules immobilisés.
- pannes avec incendie de véhicule de transport de matières dangereuses.
- incendies simples (exemple : feu de voiture sur BAU).

Les événements « simples »

- accidents matériels uniquement
- chutes de marchandises, matériaux ou matériel sur la chaussée.
- animaux errants sur chaussée.
- pannes de véhicules de transport de personnes, de TMD ou empiétant sur la chaussée.

C) Les équipements individuels

L'instruction interministérielle sur la sécurité routière (*IISR, Huitième Partie, signalisation temporaire, arrêté du 06/11/1992, modifié le 11 février 2008, Article 134*) 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 471, qui spécifie les surfaces minimales de matière fluorescente et de matière rétro-réfléchissante suivantes :

- | | | |
|----------------------------------|--------------------------------|--------------------------------|
| - matière fluorescente : | classe 2 : 0,50 m ² | classe 3 : 0,80 m ² |
| - matière rétro-réfléchissante : | classe 2 : 0,13 m ² | classe 3 : 0,20 m ² |

D) Le rôle de chaque intervenant

1. Le rôle des forces de l'ordre

- Les forces de l'ordre exercent leurs pouvoirs de police (circulation, préservation des biens, maintien de l'ordre).
- Elles décident, en coordination avec la DIR et l'autorité administrative (Préfecture) de la mise en place des mesures restrictives et de leurs levées.
- Elles mobilisent les dépanneurs et les éventuels moyens de remorquage, de levage et d'évacuation des marchandises nécessaires.
- Elles protègent les personnes et les biens.
- Elles procèdent aux constatations d'usage et à l'identification des victimes.

2. Le rôle des services de secours

- Dans le cadre de leurs compétences, les services d'incendie et de secours exercent les secours d'urgence aux personnes victimes d'accident ainsi que leur évacuation.
- Les services de secours assurent le commandement des opérations de secours et l'assistance aux victimes.
- Ils assurent le commandement des opérations de lutte contre l'incendie, de protection de l'environnement, de protection des populations, y compris des autres intervenants, contre les risques engendrés par l'accident (consignes d'intervention et de manipulation des marchandises dues à la présence éventuelle de fumées ou produits toxiques).
- Ils sont chargés, de manière exclusive, de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies

3. Le rôle de l'exploitant routier (DIRN)

- La DIR sécurise les lieux pendant l'intervention et s'assure de l'écoulement du trafic en gérant si nécessaire les itinéraires de déviation.
- Elle informe les usagers de l'événement (autant que cela est possible).
- Elle procède à la remise en état des lieux minimale pour permettre la remise en circulation dans des conditions acceptables de sécurité.
- Elle procède ultérieurement à la remise en état des lieux définitive afin d'assurer la viabilité et la pérennité du réseau .
- La DIR pourra assister les forces de l'ordre pour la recherche des moyens de levage et de manutention par le biais du logiciel PARADE géré par la DDTM.

4. Le rôle du SAMU et des SMUR

- Le SAMU a pour mission d'assurer une écoute médicale permanente, de déclencher dans le délai le plus rapide la réponse la mieux adaptée à la nature de l'appel, de prendre en charge la réanimation pré-hospitalière des victimes par les SMUR et d'orienter les victimes vers le plateau d'urgence adapté à leur gravité.

5. Le rôle des dépanneurs agréés

- Ils enlèvent les véhicules accidentés et leurs chargements.
- Ils évacuent les débris de véhicules.

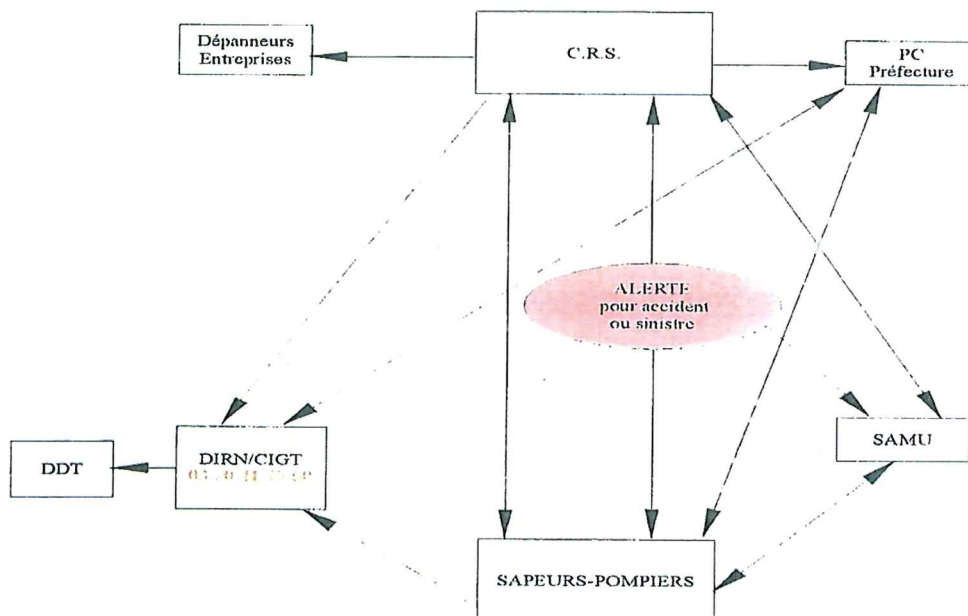
N.B. : Les agréments des dépanneurs font l'objet d'une décision préfectorale spécifique.

E) 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 médicale, il est impératif de ne pas déplacer les véhicules avant que leur position n'ait été relevée par les enquêteurs.

I. LA MISE EN ALERTE

Le schéma suivant illustre la détection de l'événement ou le déclenchement de l'alerte qui est à l'origine de la mobilisation des différents acteurs. Ce schéma n'est donné qu'à titre indicatif, ce guide des bonnes pratiques étant plutôt orienté vers les pratiques opérationnelles de positionnement des acteurs sur la zone d'intervention.



Ce schéma met en évidence que dès la mise en alerte, trois services à minima sont concernés pour assurer une intervention. Dès la réception de l'information, celle-ci est diffusée en interne et répercutée immédiatement vers les partenaires. A ce stade, chaque service met alors en œuvre ses procédures internes, qui vont se concrétiser par le départ sur zone.

Il est nécessaire que la DIR Nord soit systématiquement appelée dès connaissance de l'événement, dans les cas suivants :

- Interventions sur chaussée
- Sécurisation des lieux
- Dégâts au domaine public

Les appels des PAU sont traités par le chef de quart CRS et le pupitreur qui appellent si besoin le dépanneur de permanence du secteur.

Note : En cas d'erreur sur la localisation d'un incident, le premier service arrivant sur les lieux fait remonter l'information au chef de quart CRS afin que la précision sur le lieu d'incident soit rediffusée dans le circuit d'alerte.

II. L'APPROCHE VERS LA ZONE D'ÉVÈNEMENT

A) L'entrée sur l'autoroute

- par un échangeur ou un diffuseur classique
- par un portail de service

N.B. : les services de secours doivent refermer les portails empruntés

B) La progression vers l'accident

Lorsqu'au moins l'une des deux voies de circulation est libre, les services progresseront sur les voies normales de circulation.

En cas de congestion des deux 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 (voir risques dans l'encadré ci dessous).

- Dès que possible, l'exploitant signale l'évènement (PMV, FLU...) et la queue de bouchon si nécessaire .
- Le SDIS remonte le bouchon par la Bande d'Arrêt d'Urgence en activant ses signaux sonores et lumineux.
- Les Forces de l'ordre remontent le bouchon par la BAU et facilitent la progression des services et des dépanneurs.
- En concertation avec les forces de l'ordre et les autres exploitants routiers, la DIR met en place et gère les déviations d'itinéraire conformément aux plans de coupure préétablis.



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 un chantier 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.

III. VOUS ARRIVEZ SUR LA ZONE D'ÉVÈNEMENT

A) Consignes communes



- Ne ralentissez pas, ne vous arrêtez pas et ne stationnez pas au niveau de l'événement si vous vous trouvez dans l'autre sens de circulation. Faites demi-tour au prochain échangeur ou diffuseur.
- Activez votre signalisation lumineuse
- Ralentissez progressivement en arrivant sur les lieux lorsque vous êtes dans le sens de circulation de l'événement
- Positionnez votre véhicule conformément aux principes de ce document
- En cas d'erreur sur la localisation d'un incident, le premier service arrivant sur les lieux fait remonter l'information afin que la précision sur le lieu d'incident soit rediffusée dans le circuit d'alerte.
- 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.

B) Principes retenus

1. Conception des schémas présentés

Les schémas ne sont que des schémas de principes. Pour chaque cas présenté, seul le détail des véhicules du premier arrivant sur les lieux est donné. Des zones de couleur sur les schémas, avec des distances indicatives, signalent les emplacements réservés aux services qui arriveront sur les lieux dans un second temps. Les distances indiquées sont les distances minimales réglementaires. Le premier arrivant pourra adapter ce schéma s'il juge que son application peut engendrer un problème de sécurité soit pour lui-même soit pour les usagers.

2. Principes du positionnement



Dépanneurs : représentés en violet

- Les opérations de secours achevées, le dépanneur se place en fin de zone d'intervention afin d'évacuer les véhicules impliqués dans l'accident.
- Dans les cas exceptionnels où les opérations de secours ne seraient pas achevées, le dépanneur se place en fonction des instructions des forces de l'ordre.



SAMU : représenté en rouge/blanc

- La zone sanitaire (SAMU et SDIS vsav) est intercalée entre la zone de l'accident et la zone de la dépanneuse.



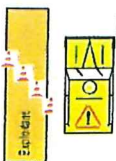
SDIS : représenté en rouge

- D'une manière générale, le SDIS est positionné au plus près de l'événement. Le chef de groupe (SDIS), le chef d'équipe de sécurité (DIR) et le chef du dispositif (forces de l'ordre) se concertent pour convenir des distances nécessaires à la mise en place globale du dispositif.
- Dans la mesure du possible, le véhicule du chef de groupe (SDIS) localisé dans la zone sanitaire devra se positionner de façon à faciliter le départ des véhicules transportant des victimes.



Forces de l'ordre : représentées en bleu

- Les forces de l'ordre seront toujours positionnées en amont de l'événement. En présence de la DIR, les forces de l'ordre sont en aval de la signalisation de la DIR, et en amont de la zone réservée aux services de secours.



Exploitant (DIRN): représenté en blanc/orange

- L'exploitant est toujours positionné le plus en amont de la zone d'événement.

C) Scénario n° 1 : Le SDIS est le premier sur les lieux

La première phase du processus concerne le positionnement initial du SDIS. L'ordre des actions est à respecter. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

Phase 1 : le SDIS se met en place

- Action 1 : Positionner les véhicules en anticipant sur le futur dispositif, selon les schémas ci-après.
- Action 2 : Mettre en place le balisage « d'urgence » tel que présenté dans les schémas ci-après dans l'attente de l'arrivée de l'exploitant. Ces schémas correspondent à la situation où le SDIS est seul sur les lieux et peuvent différer au balisage définitif à l'arrivée de la DIR, notamment en terme de neutralisation de voies.

Situation des véhicules accidentés	N° de cas correspondant
- sur Bande d'Arrêt d'Urgence	→ Cas n° 1
- sur voie de droite (lente)	→ Cas n° 2
- sur voie de gauche (rapide)	→ Cas n° 3
- sur terre-plein central	→ Cas n° 4
- sur voie médiane	Cas n° 5

Phase 2 : arrivée des autres services

- Les forces de l'ordre et la DIR s'insèrent dans le balisage et se positionnent en respectant les schémas de positionnement.
- A l'arrivée de la DIR sur les lieux, celle-ci prend à sa charge le balisage définitif de toute la zone, conformément aux règles d'exploitation et à la réglementation en vigueur.
- A l'arrivée de la DIR, les services de secours lui indiquent s'il y a des victimes décédées afin qu'elle qualifie le niveau d'événement.
- Le responsable de l'équipe DIR s'identifie dès son arrivée sur les lieux, et se coordonne avec le C.O.S. et les forces de l'ordre, sur les dispositions à mettre en œuvre, notamment en terme de neutralisation de voies.
En cas de désaccord sur les mesures demandées par le C.O.S., le responsable d'intervention de la DIR Nord appelle le cadre de permanence de la DIR qui se rapprochera du D.O.S.

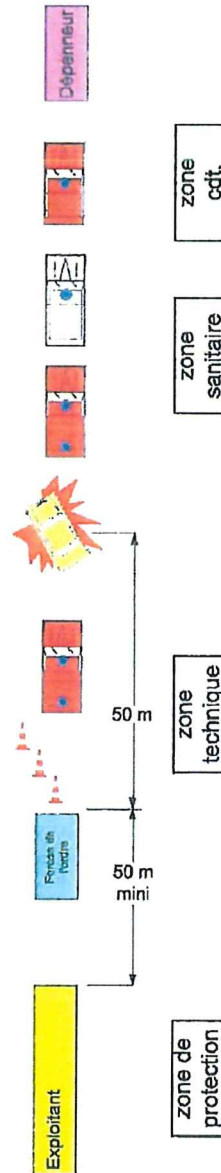
Premiers sur les lieux, les services de secours :
Se placent au plus près de l'accident et mettent en place le balisage d'urgence (en fonction de leurs moyens) en attendant l'arrivée de la DIR.



Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

CAS N°1 : accident en B.A.U.

TPC

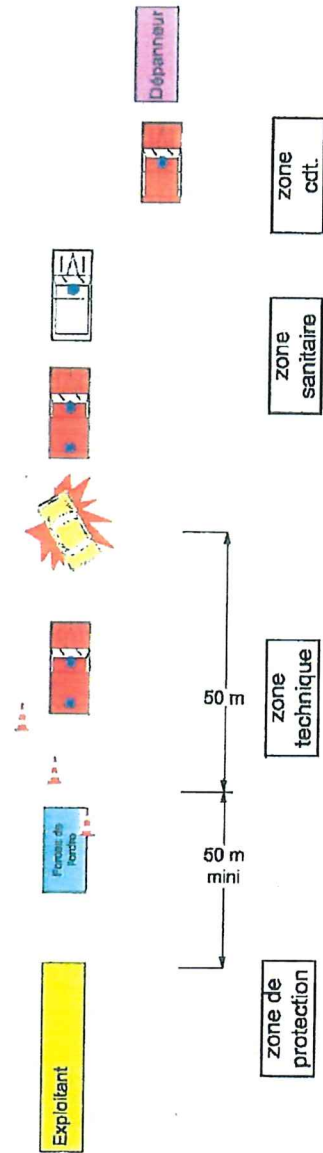


TPC

Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

CAS N°2 : Accident en voie lente

TPC

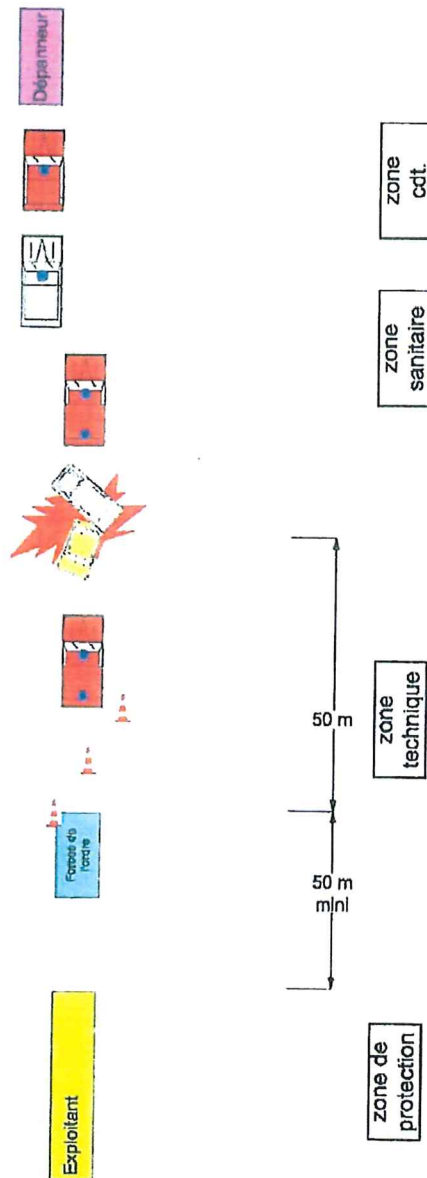


TPC

Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

CAS N°3 : Accident en voie rapide

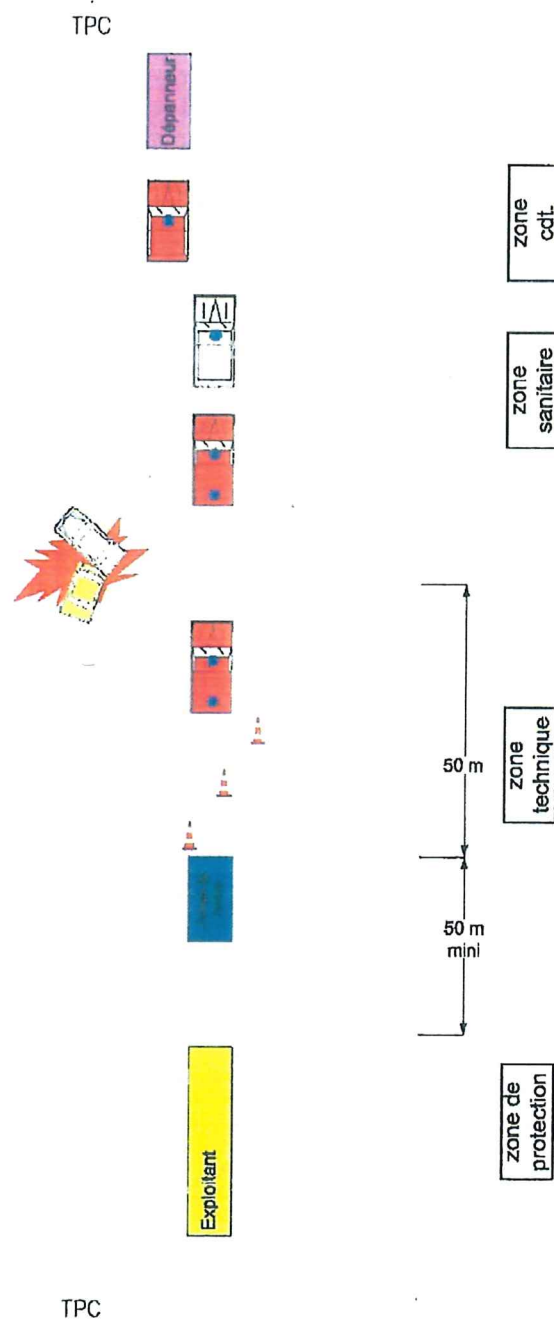
TPC



TPC

Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

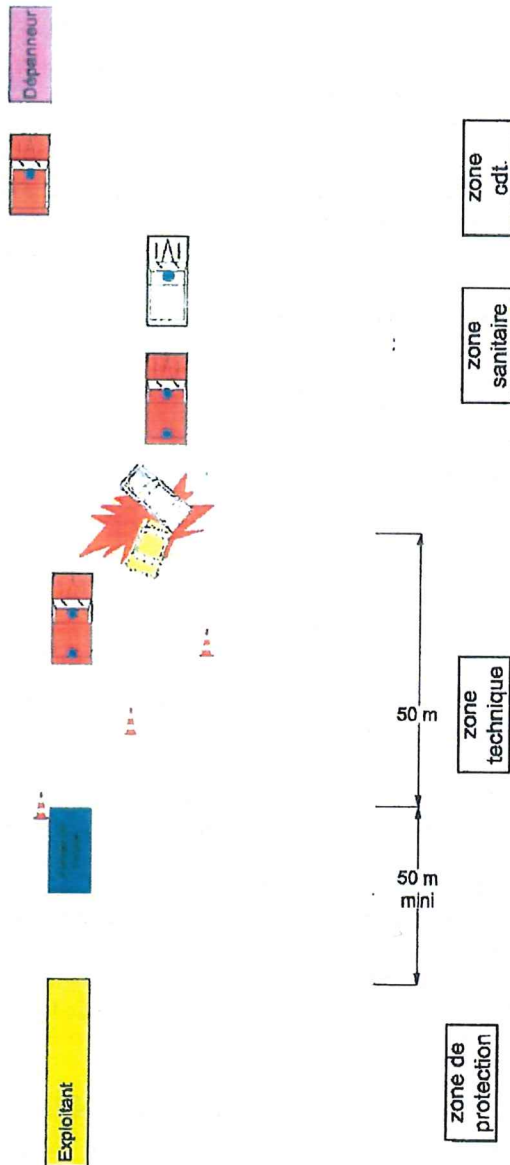
CAS N°4 Accident sur Terre-plein central



Scénario n°1 : Le SDIS est le premier sur les lieux de l'accident

CAS N°5 Accident en voie médiane

TPC



TPC

Nota : Une personne est détachée à la protection de l'accident (drapeau de jour, lampe torche la nuit).

L'homme au drapeau se positionne dans la mesure du possible dans le terre plein central derrière le dispositif de retenue. Dans les zones à visibilité réduite (courbes,...), la distance de 200m sera augmentée si nécessaire.

D) Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux

La première phase du processus concerne le positionnement initial des forces de l'ordre. L'ordre des actions est à respecter. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

Phase 1 : Les forces de l'ordre se mettent en place

- Action 1 : Positionner le(s) véhicule(s) (VL ou motos) en anticipant sur le futur dispositif selon les schémas ci-après (positionnement sur chaussée, distances nécessaires ...)
- Action 2 : Poser une signalisation minimale telle que présentée dans les schémas dans l'attente de l'exploitant ou du SDIS. Les schémas correspondant à la situation où les forces de l'ordre sont seules sur les lieux et peuvent différer du schéma de balisage définitif à l'arrivée de la DIR, notamment en terme de neutralisation de voies.
- Action 3 : Réguler au mieux le trafic (signes de ralentissement à l'approche de l'accident, etc...)

Situation des véhicules accidentés

N° de cas correspondant

- sur Bande d'arrêt d'Urgence	→	Cas n° 1
- sur voie de droite (lente)	→	Cas n° 2
- sur voie de gauche (rapide)	→	Cas n° 3
- sur terre-plein central	→	Cas n° 4
- sur voie médiane	→	Cas n° 5

Phase 2 : arrivée des autres services

- Le SDIS s'insère dans le balisage et se positionne en respectant les schémas de positionnement si la DIR n'est pas encore sur place.
- A l'arrivée de la DIR sur les lieux, celle-ci prend à sa charge le balisage définitif de toute la zone, conformément aux règles d'exploitation et à la réglementation en vigueur.
- Le responsable d'équipe DIR s'identifie dès son arrivée sur les lieux, et se coordonne avec le COS et les forces de l'ordre sur les dispositions à mettre en œuvre, notamment en terme de neutralisation de voies.
En cas de désaccord sur les mesures demandées par le C.O.S., le responsable d'intervention de la DIR Nord appelle le cadre de permanence de la DIR qui se rapprochera du D.O.S.



Premières sur les lieux, les forces de l'ordre :

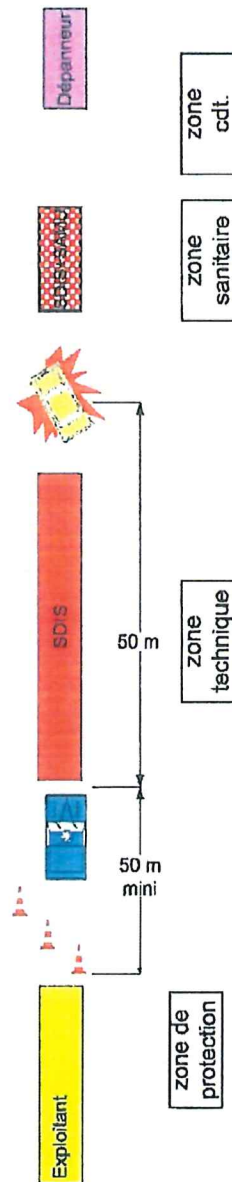
Sous réserve des nécessités opérationnelles liées à l'accomplissement de leurs missions, les forces de l'ordre se placent à 50 m minimum en amont de l'accident (début de la zone technique) et appellent les partenaires concernés.

Dans tous les cas, dès l'arrivée des autres intervenants, les véhicules des forces de l'ordre doivent, si nécessaire, être déplacés pour être positionnés conformément aux schémas.

Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°1 : accident en B.A.U.

TPC

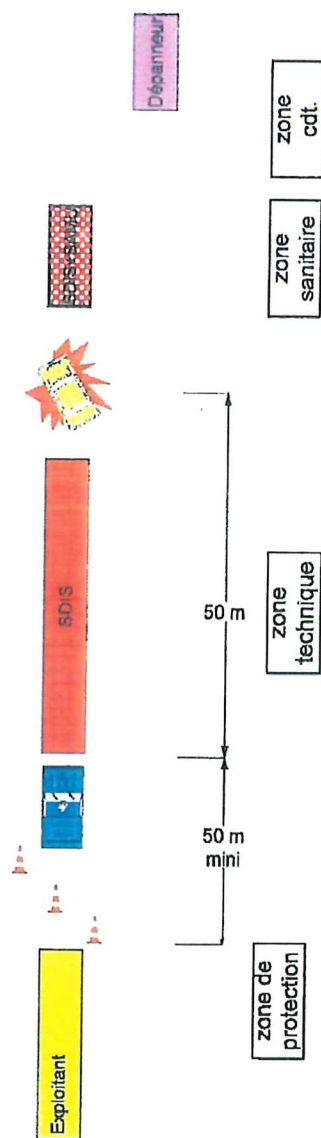


TPC

Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°2 : Accident en voie lente

TPC

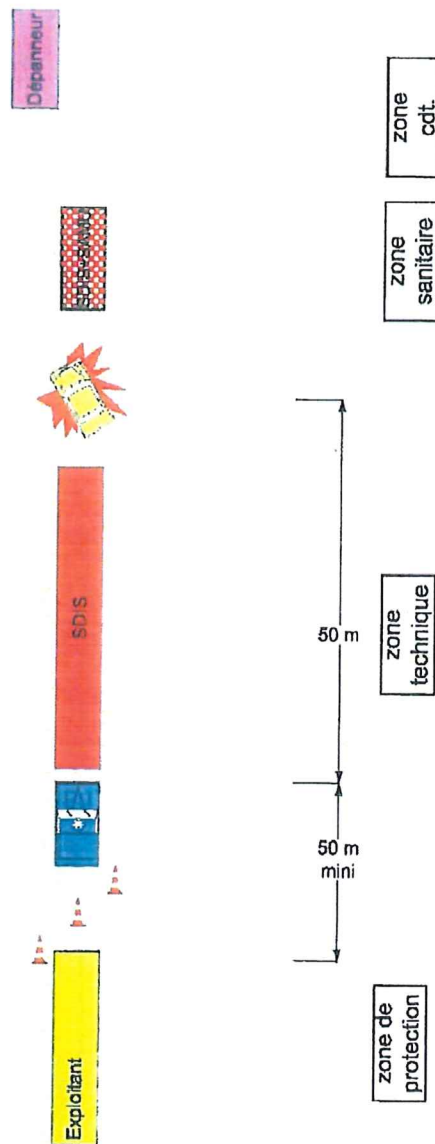


TPC

Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°3 : Accident en voie rapide

TPC

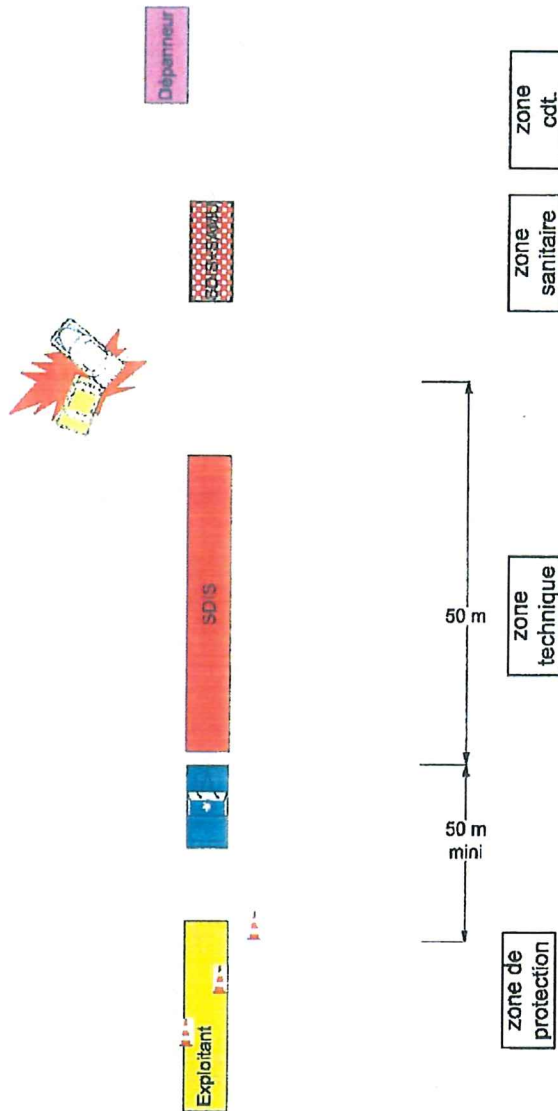


TPC

Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°4 Accident sur Terre-plein central

TPC



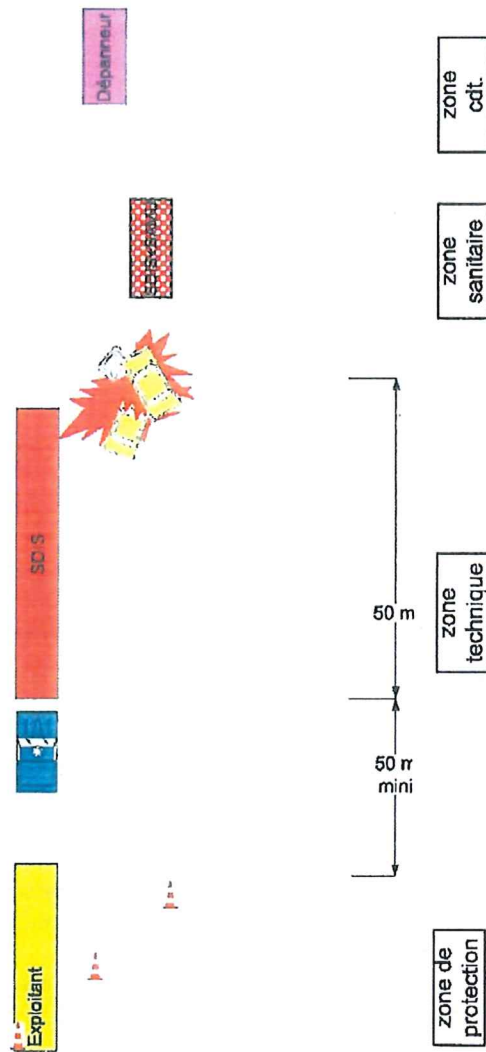
TPC

Nota : Au besoin, une zone technique et une zone sanitaire peuvent être mises en place dans l'autre sens de circulation. La voie rapide inverse est neutralisée.

Scénario n°2 : Les forces de l'ordre sont les premières sur les lieux de l'accident

CAS N°5 Accident en voie médiane

TPC



TPC

Nota : Une personne est détachée à la protection de l'accident (drapeau de jour, lampe torche la nuit).

L'homme au drapeau se positionne dans la mesure du possible dans le terre plein central derrière le dispositif de retenue. Dans les zones à visibilité réduite (courbes,...), la distance de 200m sera augmentée si nécessaire.

E) Scénario n° 3 : L'exploitant (DIRN) est le premier sur les lieux

La première phase du processus concerne le positionnement initial de l'exploitant. La seconde phase concerne l'arrivée sur zone des autres intervenants.

Phase 1 : l'exploitant se met en place

- Action 1 : Informer les usagers en amont et au droit de l'événement
- Action 2 : Mettre en place le balisage selon les procédures réglementaires. La DIR doit anticiper l'espace nécessaire entre le balisage et la zone de l'événement pour l'insertion des services de secours et des forces de l'ordre dans le dispositif.
- Action 3 : Poser une signalisation adaptée à l'événement (selon la durée estimée)

Si nécessaire, une protection de queue de bouchon sera mise en place par la DIR.

Situation des véhicules accidentés		N° de cas correspondant
- sur Bande d'Arrêt d'Urgence	→	Cas n° 1
- sur voie de droite (lente)	→	Cas n° 2
- sur voie de gauche (rapide)	→	Cas n° 3
- sur terre-plein central	→	Cas n° 4
- sur voie médiane		Cas n° 5

Phase 2 : arrivée des autres services

- A son arrivée sur les lieux, chaque intervenant vient se présenter.
- Les services de secours et les Forces de l'Ordre s'insèrent dans le balisage en respectant les schémas du dispositif.
- Le responsable de l'équipe DIR se coordonne avec le C.O.S. et les forces de l'ordre, sur les dispositions à mettre en œuvre, notamment en terme de neutralisation de voies.
En cas de désaccord sur les mesures demandées par le C.O.S., le responsable d'intervention de la DIR Nord appelle le cadre de permanence de la DIR qui se rapprochera du D.O.S.

Dans les cinq schémas suivants, les illustrations ne représentent que le dispositif minimum réglementaire de première urgence. Si les moyens disponibles le permettent, ce dispositif doit être renforcé dès le début de l'intervention.

Dans un second temps, si l'ampleur de l'intervention le nécessite, un dispositif plus lourd doit être mis en place (neutralisation d'une voie par exemple).



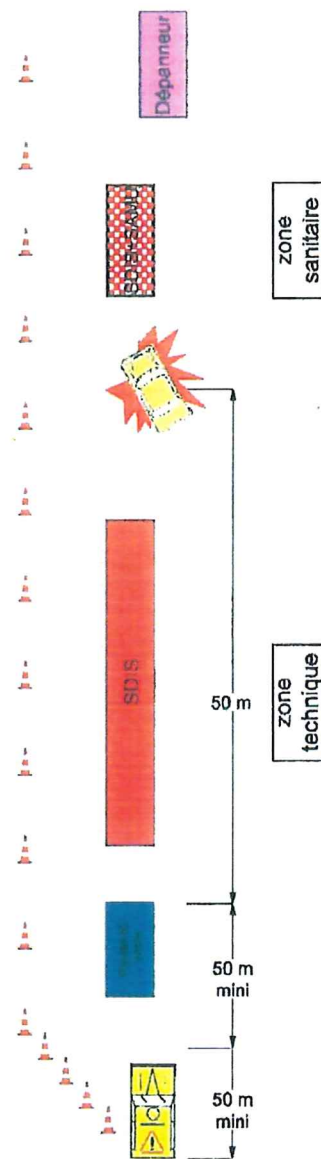
Première sur les lieux, la DIR :

**Se place à 100 m minimum en amont de l'accident.
Met en place le balisage adapté.**

Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

CAS N°1 : accident en B.A.U.

TPC



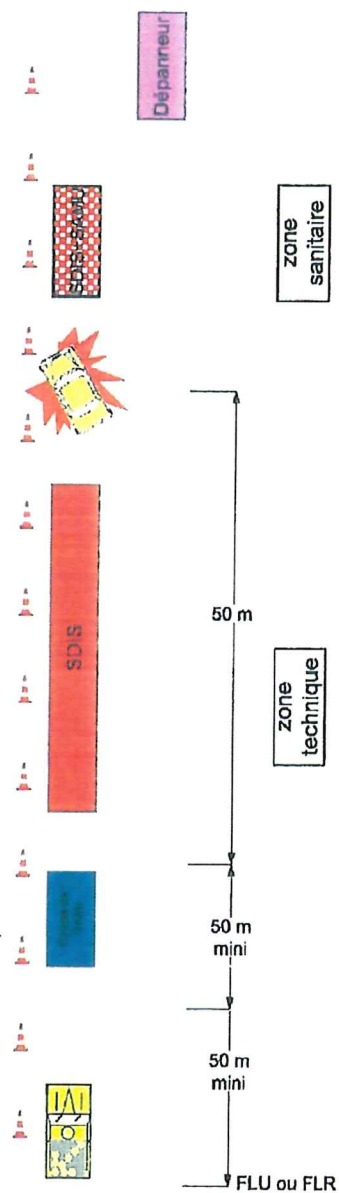
TPC

en amont, si possible, information des usagers par PMV, panneaux...

Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

CAS N°2 : Accident en voie lente

TPC



TPC

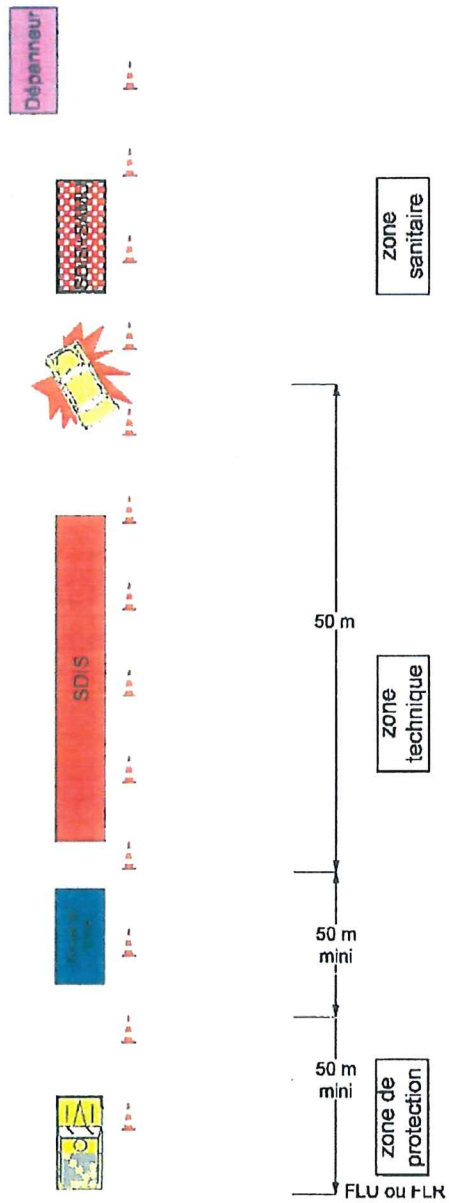
TPC

en amont, si possible, information des usagers par PMV, panneaux...

Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

CAS N°3 : Accident en voie rapide

TPC

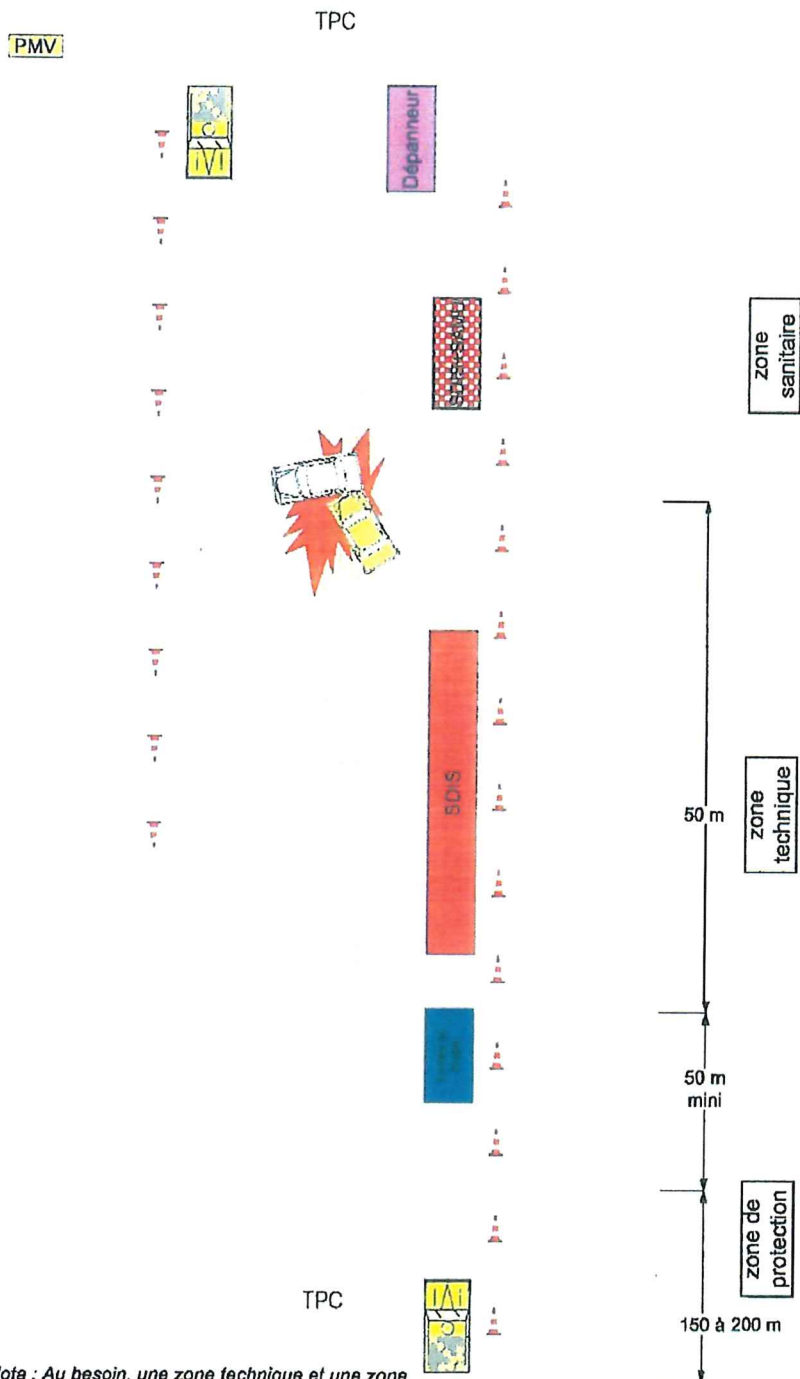


TPC

en amont, si possible, information des usagers par PMV, panneaux...

Scénario n°3 : La DIR est la première sur les lieux de l'accident

CAS N°4 Accident sur Terre-plein central

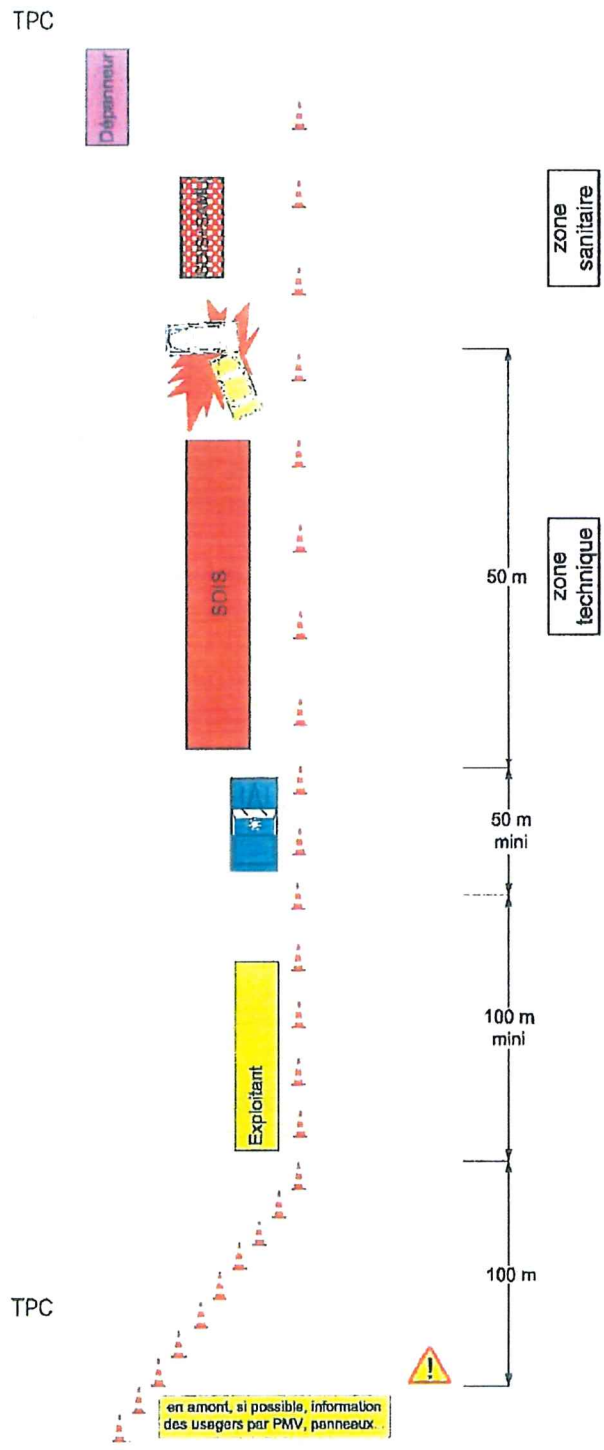


Nota : Au besoin, une zone technique et une zone sanitaire peuvent être mises en place dans l'autre sens de circulation.

en amont, et possible, information des usagers par PMV, panneaux.

Scénario n°3 : La DIR est le première sur les lieux de l'accident

CAS N°5 Accident en voie médiane



F) Configurations particulières

Dans cette partie, sont présentées des situations particulières, liées aux caractéristiques géométriques de la voie, ou autres situations pouvant être rencontrées.

Absence de Bande d'Arrêt d'Urgence

Comme il est précisé dans la partie E de ce chapitre, (cas où la DIR arrive en premier sur les lieux), en 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 (Cas n°2 et 3).

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.

Zone d'événement inaccessible

En cas de carambolage par exemple, la zone d'événement 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.

Situation des véhicules accidentés

N° de Cas correspondant

- sens de circulation coupé

→ Cas n° 6

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.

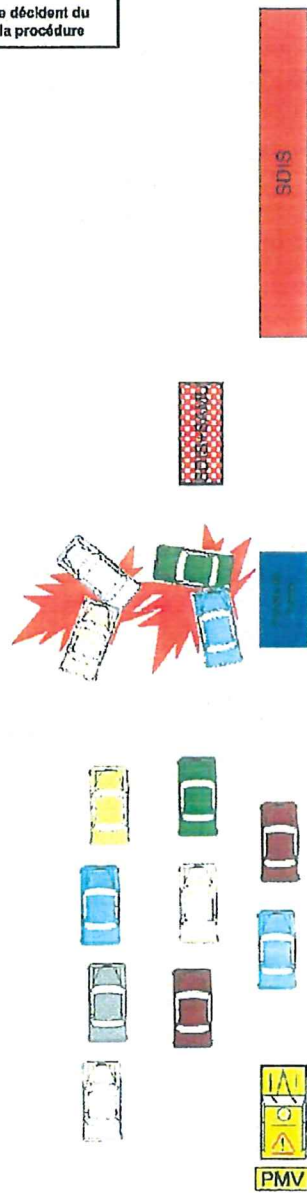


Arrivées sur les lieux, les entreprises :
Sont mises en stationnement en amont de
l'accident

CAS N°6 Accident sur toutes les voies

TPC

Le COS demande aux forces de l'ordre
l'intervention à contre-sens
Les forces de l'ordre décident du
déclenchement de la procédure



TPC

IV. VOUS ÊTES SUR LA ZONE D'ÉVÉNEMENT



- **Soyez conscients de la proximité du trafic et des risques engendrés.**
- **Ne traversez pas les voies laissées libres à la circulation.**
- **Ne vous déplacez pas sur les voies circulées**
- **Éloignez vous de la voie circulée même à l'intérieur de la zone balisée**
- **En intervention sur voie de droite ou BAU, déplacez vous si possible derrière les glissières, à défaut sur la BAU**
- **Faites toujours face à la circulation, et gardez une bonne vision du trafic**
- **Ne restez sur la zone d'évènement que si votre présence est indispensable**

- **Toutes les opérations se déroulent en présence des Forces de l'Ordre en cas d'évènement « grave », comme défini dans le préambule.**
- **Les moyens des intervenants seront modulés selon l'importance de l'évènement**
- **Remontée de l'information aux usagers : pendant l'intervention, après concertation avec le COS, le chef d'équipe de la DIRN fait remonter les informations à son CIGT afin d'informer les usagers en approche, si possible en temps réel.**

V. VOUS QUITTEZ LA ZONE DE L'ÉVÈNEMENT

- Action 1 : Selon les priorités, d'intervention du moment, les intervenants peuvent quitter les lieux, en s'assurant que la notion de sécurité soit pérennisée pour tous.
- Action 2 : La DIR assure la mise en sécurité de la voie et remet en circulation.

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

Signataires du protocole

SDIS

Monsieur le Directeur Départemental
des Services d'Incendie et de Secours

SAMU

Monsieur le Chef du Service
d'Aide Médicale Urgente

C.R.S.

Monsieur le Directeur Zonal
des CRS Nord

DIR NORD

Monsieur le Directeur Interdépartemental
des Routes Nord

GENDARMERIE

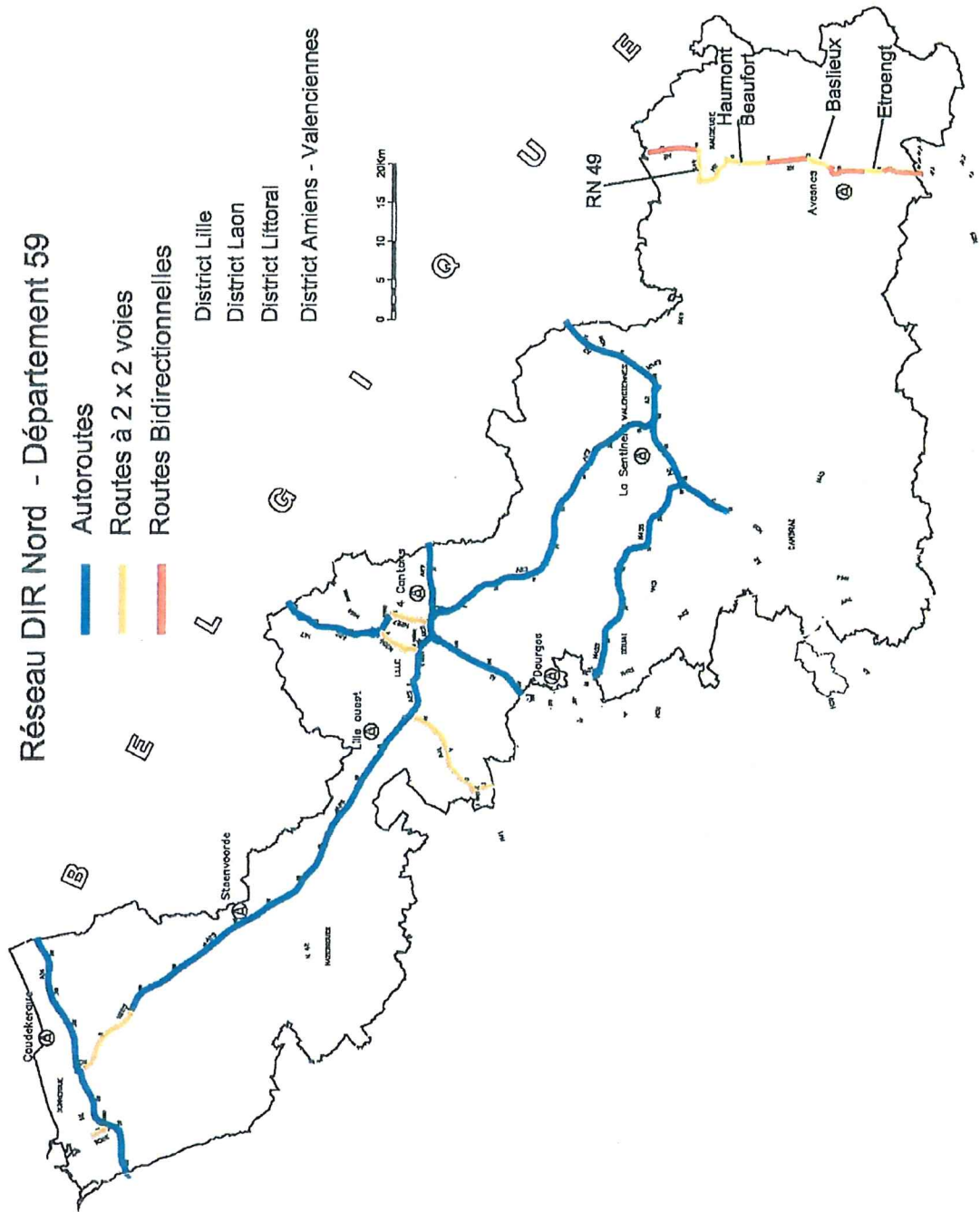
Monsieur le Commandant du Groupement
Départemental de Gendarmerie du Nord

POLICE NATIONALE

Monsieur le Directeur Départemental de
La Sécurité Publique du Nord

Monsieur Le Préfet de la Région Nord – Pas de Calais, Préfet du Nord

Carte du réseau



GLOSSAIRE

- BAU** : Bande d'Arrêt d'Urgence
- CIGT** : Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic
- CORG** : Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
- COS** : Commandant des Opérations de Secours
- CRS** : Compagnie Républicaine de Sécurité
- D.A.I.** : Détection Automatique d'Incident
- DIR N** : Direction Interdépartementale des Routes Nord
- DOS** : Directeur des Opérations de Secours
- FLR** : Flèche Lumineuse de Rabattement
- FLU** : Flèche Lumineuse d'Urgence
- FPT** : Fourgon Pompe Tonne
- PAU** : Poste d'Appel d'Urgence
- PC** : Poste Central de régulation du trafic
- PMV** : Panneau à Message Variable
- SAMU** : Service d'Aide Médicale Urgente
- SMUR** : Service Médical d'Urgence et de Réanimation
- SDIS** : Service Départemental d'Incendie et de Secours
- TMD** : Transport de Matières Dangereuses
- VSAV** : Véhicule de Secours aux Victimes
- VSR** : Véhicule de Secours Routier

