



Avant de poursuivre ma série d'articles consacrée aux techniques secours routier — des techniques éprouvées, efficaces et réellement opérationnelles — il me paraît nécessaire de rappeler un point essentiel !

Tout ce qui circule dans les mémentos ou sur Internet ne doit jamais être appliqué sans analyse préalable. Certaines pratiques, encore observées quotidiennement en centres de formation ou en intervention, relèvent d'erreurs qui peuvent avoir des conséquences graves.

Ces erreurs ne sont pas anodines : elles engagent directement la sécurité, voire la survie, des personnes impliquées dans un accident de la route.

La diminution des accidents de la voie publique est une très bonne chose. Elle est palpable grâce au développement de la sécurité active et à la prévention routière. Le manque de pratique de notre corporation est dû quant à lui à l'association de la diminution des AVP et des problématiques pour nos SDIS d'acheter des VL de plus en plus chers pour la pratique initiale **et surtout** les formations maintien des acquis ou les manœuvres de la garde.

Rescue18 vous propose un point de situation, ou plutôt plusieurs, pour éclairer ces dérives et renforcer la qualité des pratiques.



Les constats

Diminution des AVP + Manque de pratique = Restez simple, respectez les fondamentaux !

Les formations initiales resteront, pour tout sapeur-pompier, un marqueur dans leur carrière. Que vous possédiez ou non une école de formation, les bases sont les ingrédients indispensables pour permettre à nos nouvelles recrues d'avoir des fondamentaux solides. Nos SDIS achètent des voitures dépolluées, intactes **non déformées** ayant par conséquent une résistance structurelle optimale. Pour les formations, il faut impérativement des voitures compactées, écrasées. C'est là que commence la base de notre formation dans ce domaine.



La deuxième problématique ce sont les réseaux qui, tous les jours, vous diffusent des exercices des pompiers du monde entier lors de phases de tests, d'entraînements, de compétitions, sans être mis dans leur contexte. Le secours routier est pour certains pays une vraie spécialité. On n'a pas le même niveau de pratique, ni la même expertise.

Si l'on peut saluer la publication d'un [GDO](#), l'absence d'un GTO cadrant les techniques et leurs justifications, amène son lot de dérives.

En Formation

Prenons quelques exemples :

Gestion des ouvrants

Prenez l'approche par les compétences pour cette première phase, c'est sûrement la meilleure technique pédagogique qu'il faille utiliser. Pour cet apprentissage, nul **besoin d'outil**, il faut demander aux apprenants de trouver des solutions simples.

- ° Ouverture manuelle des portes par l'extérieur, ou par l'intérieur si la fenêtre le permet, ou par la porte arrière ou opposée, si elles sont déjà ouvertes ;
- ° Ouverture à la clé ;
- ° Ouverture de coffre par crochetage (le petit bouton généralement blanc sur la serrure intérieure du coffre).

A la fin de cette APP, vous devriez avoir un véhicule avec un maximum d'ouvrants ouverts et un maximum de place à l'intérieur.

Depuis quelques années, les constructeurs automobiles ont travaillé sur le non blocage des portes post accident. Ça veut tout simplement dire que les portes doivent s'ouvrir le plus facilement possible, que les systèmes (serrures, poignets) restent opérant. Autre nouveauté, l'Euro NCAP a introduit quelques règles sur proposition du [CTIF](#) dont l'ouverture simple du hayon ou du coffre à bagage. La finalité est, et sera, d'avoir un accès et une sortie rapide pour les victimes.

En conclusion et sans formation poussée, je suis capable de créer de la place, d'accéder à ma ou mes victimes et de pouvoir les sortir sans outils.



Déformations indispensables des VL pour la réalisation de techniques cibles

Le tableau de bord

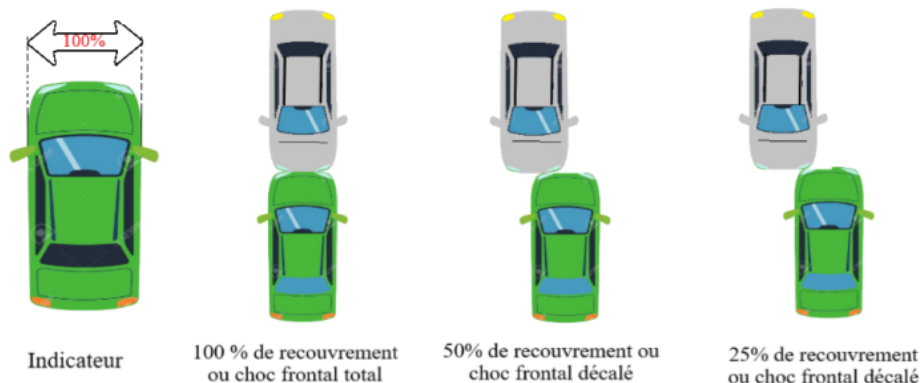
Dans le module du tableau de bord, il faut comprendre les raisons qui nous amènent à réaliser la poussée ou la levée du tableau de bord.

Vous êtes dans la phase post crash d'un choc frontal qu'il soit 100 %, 50%, 25% de recouvrement, là où les victimes (conducteur et/ou passager) ont une réduction du volume avant et se retrouvent avec le bloc tableau de bord soit sur les membres inférieurs soit pour les chocs très violents avec le volant sur la poitrine.

Que voit-on trop souvent par faute de véhicule déformé en formation ?

On observe malheureusement trop souvent en première intention la création de coupes de décharge (coupe de faiblesse).

Les experts en accidentologie parlent de recouvrement



L'utilisation du pourcentage, qu'il soit choc avant ou arrière, apporte plus de précision sur la dégradation du véhicule et par extrapolation sur les blessures de ou des victimes.

Le recouvrement = % d'écrasement

Le premier réflexe que vous devriez avoir serait de mettre **en place un vérin ou écarteur pour supprimer la compression tout du moins la stopper**. La cinétique a fait que la structure avant a été détruite, la structure est vulnérable et pliée, il faut simplement travailler sur cette zone qui n'a plus de résistance, lui redonner sa forme initiale et surtout ne pas ajouter d'autres points de faiblesses au risque d'accentuer la pression sur les membres de la victime.



Les outils

On connaît tous la longueur de nos tuyaux, on doit également connaître les valeurs max d'utilisation de nos outils. Pour les hydrauliques la force est calculée à l'axe, pour les pneumatiques (coussins) il est intéressant de connaître la force de levage à sa hauteur maximale d'utilisation.

Pour éviter des drames, ne dépassez pas leur capacité d'utilisation, ne forcez pas, remplacez le, changez de position ou adoptez une nouvelle technique.

Un étau de stabilisation comme son nom l'indique, servira à stabiliser une situation et **non à relever un volant lors d'un choc frontal**. Si encore une fois, vous remettez tous les éléments dans leur contexte, l'utilisation de l'étau pour cette technique, sort du cadre de sa conception, est très chronophage, et ne fonctionne que si votre structure VL n'est pas déformée. Dans le cas contraire, il vous faudra trouver une bonne défense.

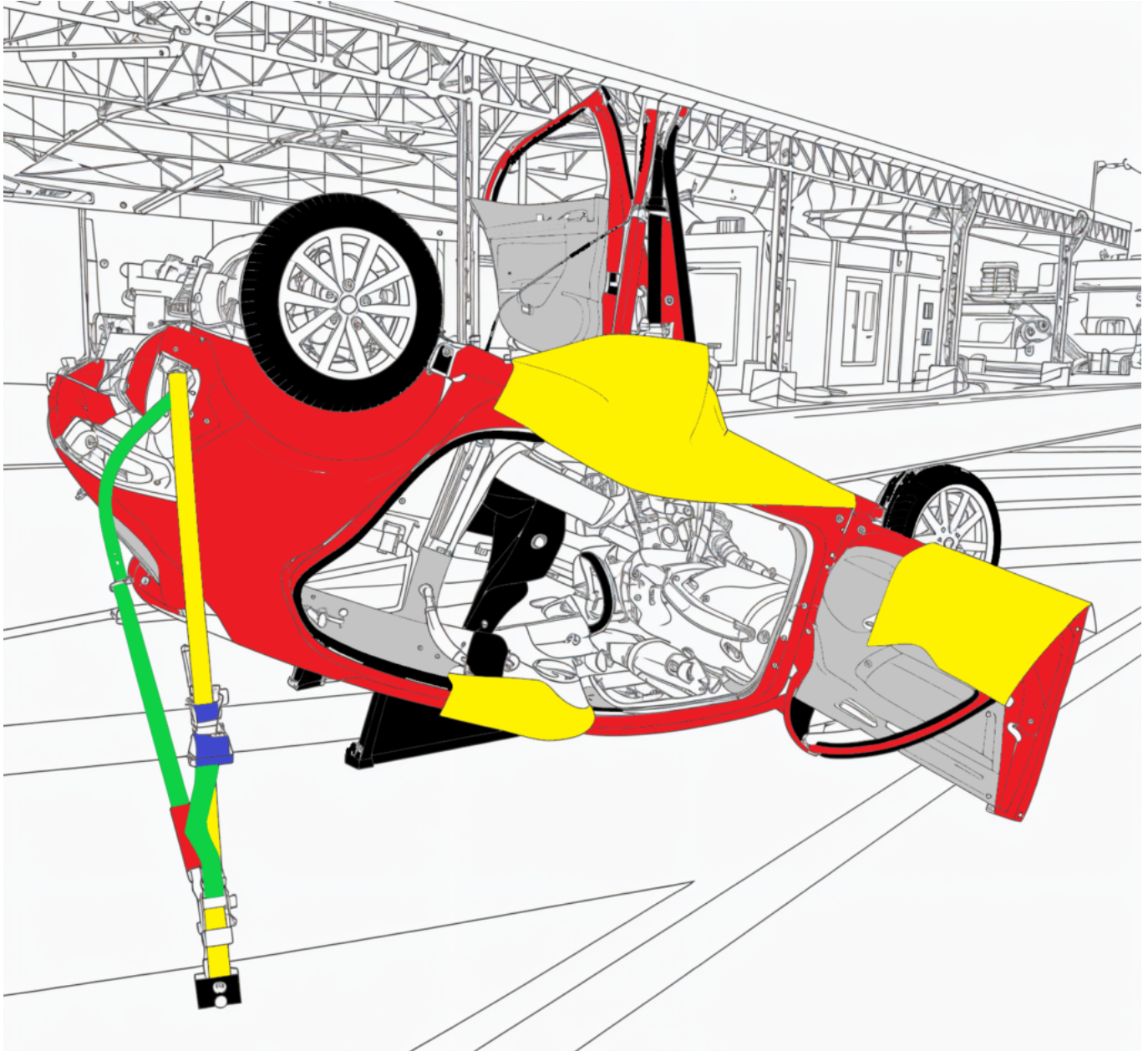
Les réseaux

Il faudrait autant de pages qu'il y a de réseaux mais je vais m'arrêter sur deux exemples :

La voile

Pour bien comprendre, la voile est une technique introduite par les espagnols pour des véhicules ayant fini leur course sur le toit et ne présentant pas d'accès sur l'arrière. Ça limite les choses. Elle consiste chronologiquement à ouvrir la porte avant, puis la porte arrière, puis découper de part et d'autre de la base du montant B et finir par le haut du montant B. Un fois les découpes terminées, on remonte l'ensemble montant B et porte. On arrime le tout sur le plancher.

C'est beau mais quand elle n'est pas pratiquée tous les mois, que l'observation de l'épaisseur et la largeur du longeron du bas de caisse n'est pas faite correctement, cette technique n'est pas réalisable dans un délai raisonnable pour les victimes.



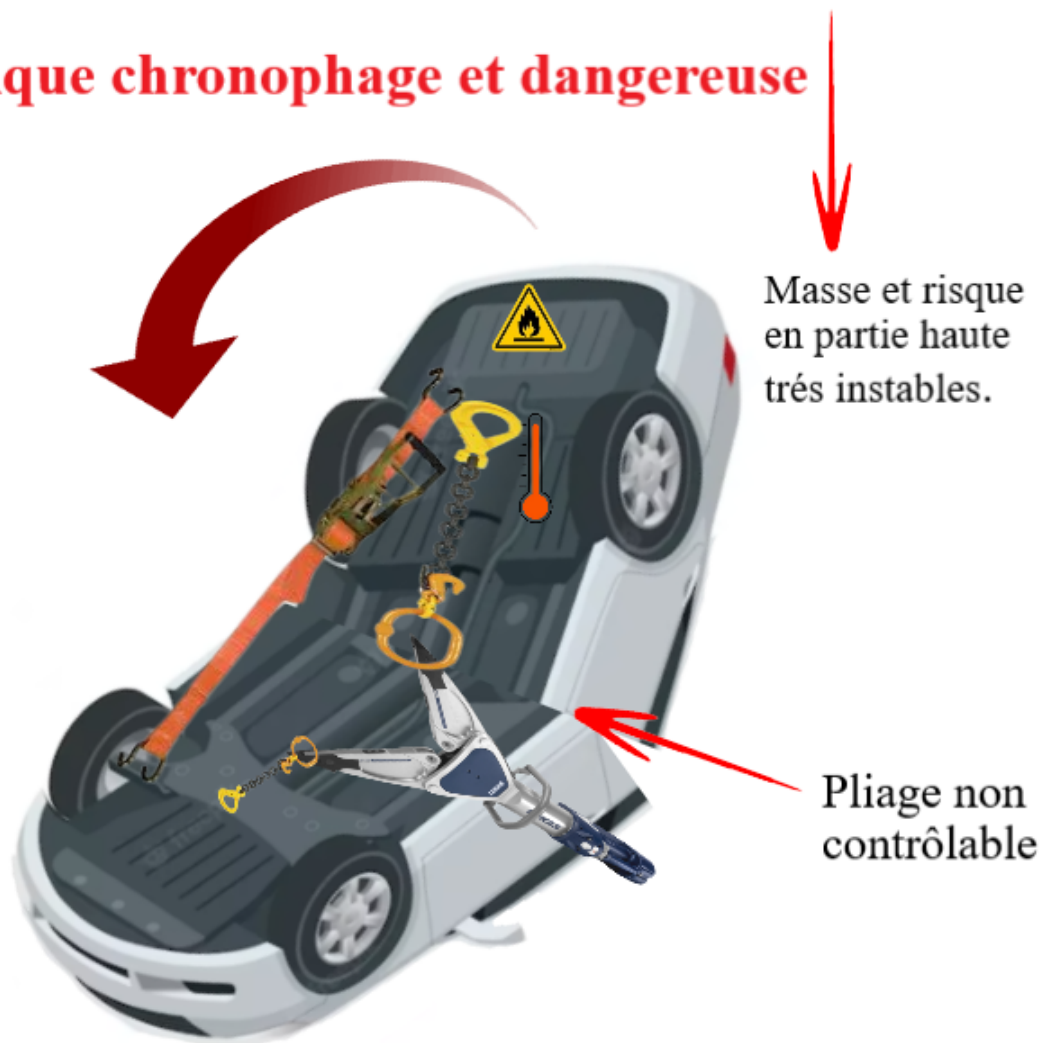
Le relevage du plancher

Le relevage du plancher, ça vous parle ? Dans cette technique, certains s'essaient sur un véhicule sur le toit à relever la partie arrière du plancher. Il faut visualiser le dessous d'un véhicule avec dans son cœur une ligne d'échappement à 500 degrés en moyenne, et sur l'arrière le réservoir. Vous voyez la situation ?!

Il faut plier et soulever le plancher, **la partie la plus lourde** ; peu de VSR ont les moyens d'assurer une traction de cette partie. Encore une fois, si le véhicule est accidenté - donc déformé - lors du relevage la partie arrière va vriller et écraser les occupants. Les victimes auront deux possibilités de mourir soit écrasées par la technique soit brûlées par le carburant enflammé.

Les Retex de cette technique ne sont jamais sortis et fort heureusement parce que dramatiques et surtout inexplicables du point de vue technique. Les portes, l'accès latéral restent des valeurs sûres.

Technique chronophage et dangereuse



Traction avec un kit chaîne trop risquée



Technique dangereuse du relevage du plancher

Guide de techniques oubliées

C'est un simple jeu de mots. La Direction Générale de la Sécurité Civile et Gestion des Crises a souhaité, de façon très compréhensible, laisser chaque SDIS écrire les techniques réalisables suivant le matériel existant dans leur département. Ça laisse un vide et surtout le champ à la dérive !

Ainsi, des guides et des mémentos non officiels proposent des techniques non testées sans garantie d'efficacité et surtout chronophages.

Vous avez sûrement vu passer la technique de l'Américaine. Encore une fois, elle est aisément réalisable sur un véhicule non déformé, mais elle ne vous fait pas gagner de temps si vous ne la pratiquez pas au quotidien ou si vous n'avez pas les outils adaptés. Les techniques doivent toujours avoir un intérêt pour les victimes.

Conclusion

On est au 21ème siècle, les voitures se déboulonnent, se déclipent, se renforcent, se modernisent alors si tu veux les dompter et travailler dans l'intérêt des victimes : **analyse, reste simple, assure les fondamentaux et tu seras efficace !**



Author: [Laurent DUPONT](#)

Adc en compagnie opérationnelle et Référent Départemental SR SDIS 17. Créateur des formations secours lourds. Coordinateur des challenges SR Français. Evalueur national et international des challenges SR. SP en Charente maritime depuis 1992. Spécialisé dans le milieu nautique, FF et CEAF .