Chaque accident de la voie publique impliquant un ou plusieurs véhicules est unique. De nombreux facteurs jouent un rôle déterminant dans le choix, les actions et les priorités à entreprendre : type, nombre de véhicules, catégorie, chargement, état des victimes, danger…
Le chef d'agrès secours routier (CA SR), n'arrivant jamais le premier, doit prendre en compte les éléments rapportés, reconnaitre, analyser la situation et commander des actions claires.

Les réactions immédiates

Le CA SR a 3 réactions immédiates primordiales pour bien débuter son opération et fixer sa mission :

1 – Faire assurer la sécurité de la zone de l'intervention, déclinée sous la terminologie « **zonage opérationnel**« , restera la première mission de tout CA SR (réf. article R18 le balisage) ;

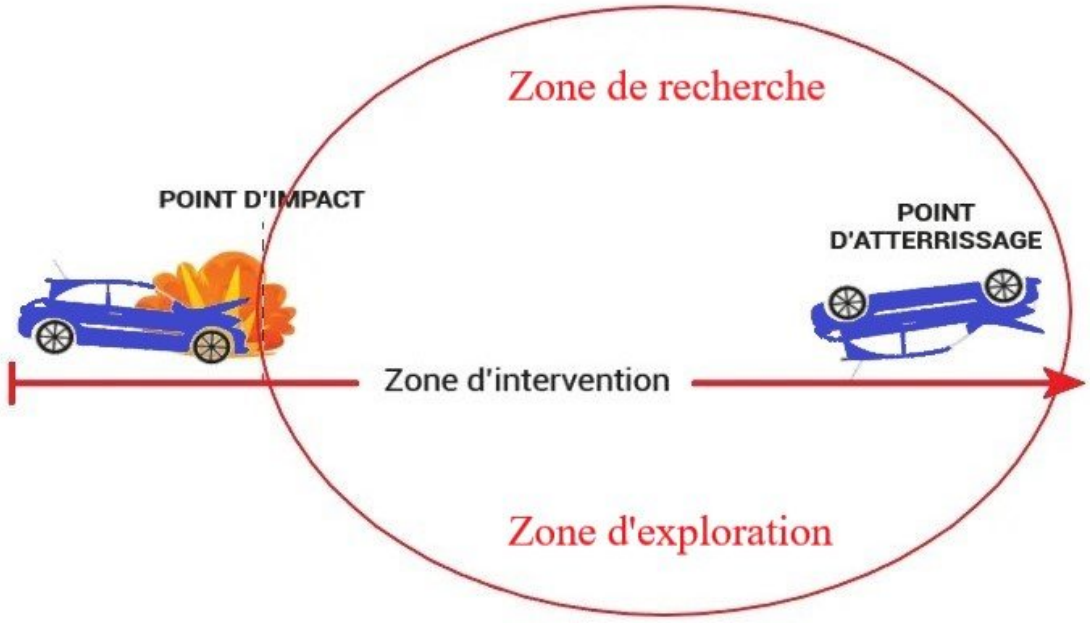
2 – Faire assurer la sécurité du ou des véhicules ainsi que de leur chargement dans les missions impliquant des engins lourds afin que les équipes SSUAP puissent intervenir rapidement et en sécurité. Cette étape est la stabilisation et mise à l'arrêt des véhicules (règle des 5 I pour les VEA) ;

3 – Faire assurer la **sécurité** et la **survie** des victimes (STOP compression, STOP hémorragie, dégagement d'urgence). Il est important de comprendre que, dans tous types de chocs (frontal, latéral, arrière, tonneau, etc…), l'espace se réduit et que, dans ce volume réduit, il y a un ou plusieurs êtres humains. Par conséquent, **PLUS TÔT je stoppe ou agrandis cet espace, PLUS je préserve la vie d'une victime.**

Vous comprenez que la sécurité est au cœur de chaque action, avant, pendant et jusqu'au retour au centre de secours.

Analyser

Une fois ces trois actions lancées, le CA SR réalisera sa propre reconnaissance. Cette reconnaissance doit être plus élargie aujourd'hui qu'il y a 20 ans. Les vitesses circulées sont plus importantes et, par conséquent, les accidents plus spectaculaires. L'exceptionnel est devenu le quotidien. Pour ne rien oublier, j'utilise la terminologie de l'aviation : point d'impact et point d'atterrissage.



Le **point d'impact** correspond au début de l'accident : sortie de route, choc contre VL / PL / piéton / cycliste / animaux, mobilier urbain, arbre… Il permet de comprendre l'accident. Le **point d'atterrissage** correspond au lieu et à la position finale du véhicule.

La **zone de recherche** se situe par conséquent entre les deux. Celle-ci peut être limitée si des « indices véhicule » (portes et fenêtres fermées) nous prouvent qu'aucun occupant n'a pu être éjecté.

La reconnaissance répond à la question : [redacted]

Le CA SR analyse le type de choc et sa cinétique (forte, moyenne, faible). Ces informations lui donneront des indices sur les lésions potentielles des victimes.

Le CA SR analyse les véhicules impactés extérieurement et intérieurement avec ses yeux et/ou avec sa tablette en utilisant le QR Code. Ces actions le renseignent sur la carburation, la localisation de la ou des batteries, la présence d'airbags et de tous dangers potentiellement transportés. L'analyse des catégories de véhicules et des chargements répondra à la question : [redacted]La demande rapide de moyens supplémentaires garantira, encore une fois, la sécurité des intervenants.



Application Rescue Code
Téléchargeable gratuitement

Le CA SR analyse les éléments endommagés par l'accident (pont, poteau, cours d'eau, mur…). Les services partenaires seront sollicités.

Planifier

Une fois tous les éléments recueillis, en collaboration avec les CA VSSUAP et les équipes médicales, le CA SR va planifier l'ensemble des actions de stabilisation, de désincarcération, voire de soulèvement. Il va établir des plans de secours, victime par victime, en allant de la plus prioritaire à la moins prioritaire.

Un plan d'urgence est pensé puis créé pour **chaque** victime. Celui-ci permettra de dégager rapidement la victime, quelle que soit sa position dans le véhicule.

Un plan de confort est étudié puis créé pour **chaque** victime. Il est secondaire au plan d'urgence, mais c'est par cet axe que la victime sera extraite. Le plan de confort prend en compte les lésions de la victime. Une fois créé, il peut servir à extraire toutes les victimes d'un seul et même véhicule.

Le CA SR va planifier ses actions et non pas systématiquement tout découper. Aujourd'hui, il favorisera des actions courtes et efficaces (démontage, reprise de volume, écrasement). Le cœur de ses actions doit tourner autour de la victime.

Commander / Contrôler

Dés le départ du centre de secours, le CA SR n'aura de cesse de répéter que la sécurité est le maître mot (gilet haute visibilité, positionnement, avertissement, validation...). Outre réaliser des SMES pour des actions précises, il disposera également de marqueur et dégarnisseur pour renseigner et garantir les zones de coupes.

Le CA SR commandera les actions de désincarcération et veillera à l'utilisation des moyens de protections individuels (gants, lunettes et masque) et collectifs (bouclier de protection, couverture victime, film vitre...).

Le CA SR commandera et contrôlera les actions de levage et stabilisation. Dans les accidents impliquant des engins lourds (transport en commun, poids lourd, tramway, train...), toutes les actions de levage seront soumises à la flottabilité. Cette action impose le contrôle unique du CA SR.

Le CA SR devra également être force de proposition dans les **situations complexes** où [redacted] d'un véhicule sera nécessaire pour limiter le temps de désincarcération.

Organiser

Le CA SR organisera son chantier en formalisant :
> Une zone SSUAP ;

> Une zone outils ;
> Une ou des zones débris (non situées dans les axes de sorties des victimes).

Le CA SR organisera la répartition des tâches en rapport avec le nombre de binômes dont il dispose. Les outils électroportatifs permettent d'assurer plusieurs chantiers en simultané.

En conclusion

Le CA SR est le garant de la sécurité individuelle et collective. Il analyse et demande des moyens supplémentaires, il commande et contrôle les actions (le travail d'écoute et d'équipe reste important), il organise son chantier.

En 2025, le CA SR est celui qui a toujours un coup d'avance, un homme qui sait écouter, s'adapter, rester simple mais efficace et, surtout, qui sait sortir de sa zone de confort.



Author: Laurent DUPONT

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