Le Secours Routier et l’histoire

Ce serait presque un affront pour nos honorables et assidus lecteurs que de refaire ici l’histoire du secours routier. Pour celles et ceux qui se poseraient la question, je vous invite à lire l’article paru sur votre web média préféré.

Le secours routier du XXème au XXIème siècle :

Les engins et le matériel

Une échelle de Darwin « SR » montre l’évolution des engins depuis le célèbre J7 et son grand frère le J9 en passant par le B120 et le Midlum. Sans oublier la RSR (Remorque Secours Routier). Nous arrivons aux déclinaisons FSR (Fourgon Secours Routier) FPT-SR (Fourgon Pompe Tonne-Secours Routier). CCR-SR (Camion-Citerne Rural-Secours Routier) et tout dernièrement l’innovation du @SDIS86 avec le VRSR (Véhicule de Renfort Secours Routier). Il est impossible de ne pas vous parler une Citroën HY des années 1960. Déjà une preuve d’adaptabilité avant l’apparition des aménagements spécifiques réalisés par les carrossiers comme BEMAEX dans les années 1980. Le matériel à lui aussi bien sûr suivi cette évolution comme vous pouvez le constater. Notamment avec les stabilisateurs qui ont remplacé les bastaings en bois. Le matériel électroportatif qui fait disparaitre les flexibles hydrauliques. Sans compter toutes les innovations qui sont apparues afin de faciliter le travail face à l’évolution des véhicules.

La réglementation et la formation

La réglementation et la formation qui encadrent le domaine ont suivi ces évolutions. Nous sommes passés de la formation en « caserne » au « CFAPSR » (Certificat de Formation aux Premiers Secours Routiers) accessible à tous au sein de la sécurité civile. Une « spécialité » sapeur-pompier avec l’abrogation, le 14 novembre 2007 de l’arrêté qui avait donné naissance à cette activité, le 08 mars 1993. Sans oublier une formation dénommée l’AFCPSSR (Attestation de Formation Complémentaire aux Premiers Secours sur la Route. « Née » le 16 mars 1998 et abrogée à la même date. Ce stage prévu pour les professionnels de la route étant logistiquement très lourd et couteux, n’a pas eu de réel succès.

Aujourd’hui cette formation est enseignée à 2 niveaux :

- Equipier
- Chef d'agrès

Des formations spécifiques sont ensuite dispensées dans les différents départements. Notamment pour les thématiques particulières comme les accidents de train avec du matériel de forcement et de levage adapté.

RIOFE équipier complet cliquez ici **RIOFE Chef d'Agrès complet cliquez ici**

- Bien sûr, plusieurs SDIS ont été, depuis des années, des acteurs majeurs dans l'évolution de ce domaine. Le SDIS 86, le SDIS 44, le SDIS 78, le SDIS 95, le SDIS 17, et la FNSPF qui œuvre depuis des années auprès de différentes instances nationales et internationales autour de la sécurité des intervenants sur les accidents de véhicules.

Ce travail a permis la création d'un référentiel spécifique, avec notamment une **MGO (Marche Générale des Opérations) adaptée**. De la charte graphique, des ERG (Emergency Responses Guide) et des FAD (Fiche d'Aide à la Décision)

Les ERG => fiche pour la neutralisation d'énergie (véhicules hybrides/ électriques)

Les FAD => fiches d'aide à la désincarcération, info pour la désincarcération.

Alors le secours routier une spécialité ou pas ?

La collaboration constructeur / sapeur-pompier

En France, depuis 2010 un partenariat s'est établi entre Renault et les sapeurs-pompiers à l'échelon départemental. En 2012 en parallèle, la Fédération des Sapeurs-Pompiers de France et Renault signe un partenariat pour l'amélioration du secours routier. Ces actions de rapprochement ont principalement pour but d'assurer la sécurité des intervenants. A l'instar des IUV (Intervention d'urgence sur véhicules) encore appelées sécurité tertiaire notamment du fait de l'apparition des énergies alternatives. Ce rapprochement a notamment permis la création du « fireman accès » du « service plug » ou encore du Rescue code ». Cette particularité s'illustre parfaitement avec la nomination le 1er mars 2018 du Lieutenant-Colonel LENGLOS du SDIS 78, en qualité de conseiller technique IUV.

(Celui-ci étant malheureusement décédé cette année et un hommage lui est rendu avec le challenge Secours-Routier qui porte son nom) Rattaché auprès de Renault il était en lien avec Claire PETIT BOULANGER, experte sécurité tertiaire au sein de la direction de la responsabilité sociale de constructeur automobile. C'est aujourd'hui une particularité reconnue de ce travail en binôme pour tous les acteurs du secours routier. (Article Renault Group)

Le digital au service de l'opérationnel

Plusieurs applications comme **Rescue Code**, **Euro Rescue**, **Quel véhicule** ou encore **Weber Rescue** sont disponibles sur le Google Play Store ou bien l'App Store d'Apple. Ces dernières, en libre-service, constituent des outils opérationnel accessibles avec des informations claires pour le chef d'agrès secours routier et/ou le COS.

Le commandement d'une opération de secours routier

Pendant bon nombre d'année, les interventions « SR » sont gérées par le chef d'agrès du VSR qui prend en charge la partie « desincar » et le SUAP.

1er élément, nous parlons de chef d'agrès SR 1 équipe ; le sous-officier a donc pour mission de gérer son engin et toutes les missions afférentes et notamment cette MGO en 5 étapes. Le chef d'agrès VSAV se concentrera quant à lui sur la partie SUAP de l'opération. Au plus fort de l'activité chacun aura de multiples tâches à réaliser, et aucun des deux n'aura le temps nécessaire pour avoir « ce pas en arrière » qui permet d'assurer la bonne coordination, notamment avec les autres services (SMUR, forces de l'ordre, service des routes etc…) et encore plus important **LA SECURITE** !

Ainsi, de plus en plus le chef de groupe est engagé pour assurer cette mission de coordination et de sécurité, ce qui parait être totalement cohérent aux vues des actions à réaliser.

Le SSUAP

Bien que les accidents de circulations ne concernent que 6% de l'activité opérationnelle des sapeurs-pompiers, la plupart du temps ces interventions nécessitent la prise en charge de victimes, ayant subi des traumatismes consécutifs à l'accident. Les avancées technologiques et les actions de sensibilisation à la

sécurité routière permettent une baisse du nombre de tués et de blessés graves (chiffres 2020 cliquez ici => baisse sur les dix dernières années).

L'objectif 1er d'une intervention secours routier est la prise en charge de la ou les victimes afin qu'elles puissent être médicalisées le plus rapidement possible. 50% des victimes polytraumatisés qui malheureusement décèdent sont dans la tranche de la première heure. C'est le principe de la **Golden hour.**

Cela ne veut pas dire que toutes les victimes doivent être évacuées en une heure vers un centre hospitalier. En fonction de la situation, du bilan primaire et du bilan paramédical/médical, le COS peut être amené à modifier sa stratégie opérationnelle et faire en sorte de dégager au plus vite un incarcéré. Pour ce faire on privilégiera les écartements d'habitacles aux découpes, bien souvent plus longues et fastidieuses. D'ailleurs, pour revenir à Joseph GALLEGO son outil se nommait bien l'écarteur GALLEGO ! Ceux qui ont pu croiser sa route ont d'ailleurs forcement entendu son précepte « écarter avant de couper ». Le père du « cross raming » français en quelque sorte.

Le COS doit donc avoir maintenant de manière systématique un plan « A » et un plan « B » et une bonne « inter » n'est pas celle où on a passé 1h à découper mais bien celle où on a pris en charge la ou les victimes dans un temps adapté à leur état de santé !

Le challenge national secours routier

Le challenge national secours routier à vue sa 1ère édition se dérouler à La ROCHELLE en avril 2016. 10 équipes se sont rencontrées pour la première fois autour de cette thématique.

Ce challenge, à l'initiative une nouvelle fois de la FNSPF et de quelques SDIS, est parfois décrié. Il avait plusieurs objectifs :

- Sensibiliser le public aux accidents de la route et ses graves conséquences ;
- Améliorer la prise en charge des victimes d'accident ;
- Créer une dynamique de partage de connaissances sur les techniques de désincarcération et l'évolution des véhicules ;
- Promouvoir et développer le Pre Hospital Trauma Life Support (PHTLS) en France ;
- Sélectionner la ou les équipes françaises pour le World Rescue Challenge 2016

qui se tiendra au Brésil.

Cette semaine se déroule à Chantilly, la 8ème édition de ce challenge SR-SUAP. Ce sont donc la crème de la crème avec 26 équipes, dont une de nos amis Italiens, qui vont mettre en avant tout leur savoir-faire.
Alors bien sûr dans un esprit de compétition tel que celui qui anime les sapeurs-pompiers, mais pas seulement !
Ces équipes sont de véritables laboratoires pour permettre à chaque SDIS de pouvoir adapter sa réponse opérationnelle. L'achat de matériels adaptés permet de garantir une formation qualitative aux personnels des centres de secours dotés de matériels secours routier.

En conclusion…

Nous ne sommes pas rentrés ici dans les détails spécifiques de l'intervention. Fort de tous les éléments décrit ici, la réponse à la question de départ est de plus en plus claire : la complexité de la mission dévolue aux engins de désincarcération, le faible nombre d'opérations, la complexité liée aux évolutions technologique, le coût du matériel nécessaire à la réalisation d'une intervention efficace, peut se résumer à 2 adages :

- Moins mais mieux !
- On ne fait bien que ce que l'on fait souvent !

Pour terminer sur une petite pointe de chauvinisme. Je souhaite bonne réussite à la TEAM SALAMANDRE du **SDIS 60** engagée dans la compétition sur leur terre Isarienne, menés par leur team leader Laurent alias « Pépite » et leur « Médic » Arnaud.

Photo illustration : Aurélien Dheilly SDIS 60

Mise à jour le 10/09/2024



Author: OZ