

MESURES CONSERVATOIRES DANS L'ATTENTE D'ATTENTE D'UN MOYEN SECOURS ROUTIER

I Introduction

Les accidents de circulation représentent à peine 7% des interventions du SDIS 03 (1820 interventions en 2017). La médiatisation des drames humains qui se jouent régulièrement sur la RCEA (RN79) et sur d'autres axes routiers du département montre que certaines opérations sont lourdes d'un point de vue émotionnel d'une part, mais surtout complexes dans la technique et l'organisation (notamment en interservices et intercentres). Chaque acteur a une place et un rôle bien défini qu'il lui faut connaître et appliquer.

Les connaissances techniques et procédures propres au secours routiers (SR) ne relèvent pas uniquement des personnels formés « SR » (VSRL, FPTSR, VSRM) mais se partagent avec les personnels des agrès SSUAP arrivant majoritairement en premier sur les lieux.

En effet, dans l'attente de l'arrivée d'un moyen SR, les sapeurs-pompiers des agrès SSUAP (VSAV, VPI/VPS, VLSM...) doivent mettre en œuvre des mesures conservatoires afin de :

- Sécuriser le site (S1) provisoirement : balisage, zonage, protection incendie...
- Sécuriser le véhicule(S2) provisoirement : identification, inspection, interdiction, immobilisation...
- Secourir les personnes (S3) : abordage et gestes adaptés, préparation de la sortie...

La suite de la prise en charge sera déterminée collégalement avec le COS, les différents chefs d'agrès et les moyens médicaux.



Photo 81A1 : Les VSAV arrivent souvent en premier sur les AVP et réalisent des actions dans l'attente du moyen SR



L'accidentologie routière en 2023 dans l'Allier :

- 236 accidents corporels
- 20 morts
- 301 blessés

Source : Préfecture Allier



II MARCHÉ GÉNÉRALE DES OPÉRATIONS « SR »

La Marche Générale des Opérations de Secours Routiers (MGO SR) relève de la règle des « 5 S ».

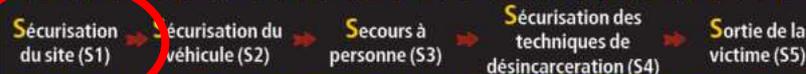


Schéma 81A2 : Règle des « 5S » pour la MGO SR au sein du

Les agrès **SSUAP** débutent les étapes S1 à S3 dans l'attente d'un moyen SR.

Ces étapes bien que chronologiques peuvent être réalisées simultanément en fonction des personnels disponibles et des contraintes pesant sur le chef d'agrès (nombre de véhicules en cause, nombre et gravité des victimes, circulation stoppée ou persistante...) et surtout en fonction du délai estimé d'arrivée sur les lieux du moyen SR.

III SECURISATION DU SITE (S1)



La sécurisation du site par les agrès **SSUAP** comprend :

- La tenue adaptée des intervenants **SSUAP** ;
- Le zonage réflexe et le positionnement des engins de secours ;
- Le balisage provisoire ;
- La protection incendie.

1 La tenue adaptée des intervenant SUAP

De manière réflexe, la tenue de base par défaut pour les intervenants SUAP lors d'une opération de secours routiers est composée :

- De la tenue de service et d'intervention TSI (ex tenue F1) avec manches baissées.
- Du gilet de sécurité de haute visibilité (GHV).
- De gants à usage unique.



Points Clés

Le GHV fait partie des EPI individuels et obligatoires pour toute intervention sur VP.



En fonction des risques liés notamment à une désincarcération, elle doit être complétée :

- d'un casque pour l'écureuil ;
- d'une paire de lunettes de protection oculaire ;
- d'un masque FFP2.

2

Les principes de sécurité à adopter pour les intervenants

- La sécurisation du site passe par l'éclairage, la mise en œuvre des gyrophares et matériels de balisage aussi bien en amont qu'en aval de l'accident ;
- Le balisage doit prendre en compte la visibilité liée aux facteurs topographiques de la route (virages, bosses...) mais également liée aux conditions ambiantes (brouillard, nuit ...) et des véhicules d'intervention engagés à l'instant donné ;
- Dans la mesure du possible, sortez du véhicule du côté opposé à la circulation si le positionnement de l'engin vous le permet ;
- Pendant vos déplacements sur la chaussée, toujours faire face à la circulation ; Attention la zone tampon est interdite à tous (engins, piétons, etc...).



La mise en place des cônes doit se faire face au danger par le conducteur. – Ne jamais tourner le dos aux voitures.

3

Le zonage reflexe et le positionnement des engins de secours

Le zonage d'une intervention SR est déterminé comme suit :

A_ Si VSAV et moyens de secours routier (VSRM, VSRL, FPTSR CCRSR) engagés sur voie BI-DIRECTIONNELLE :

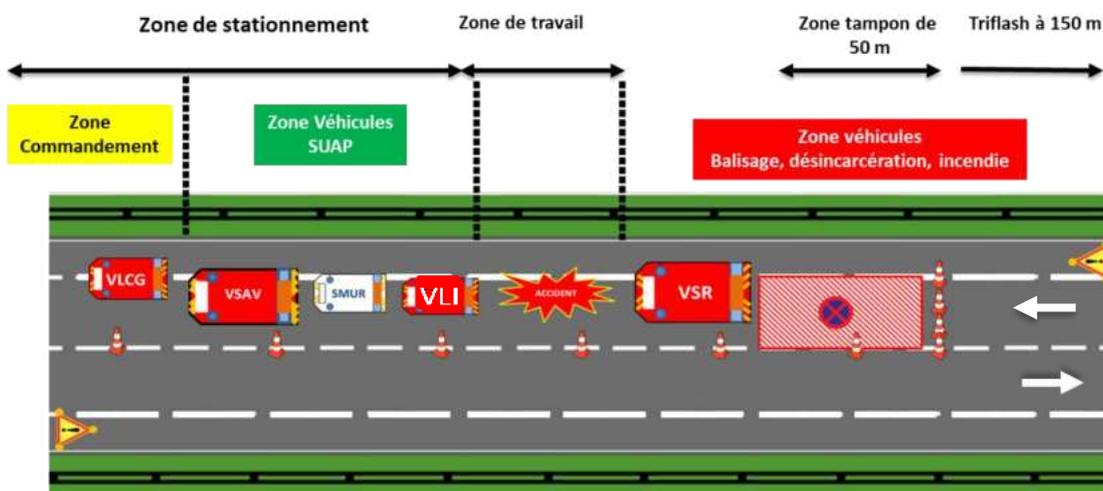
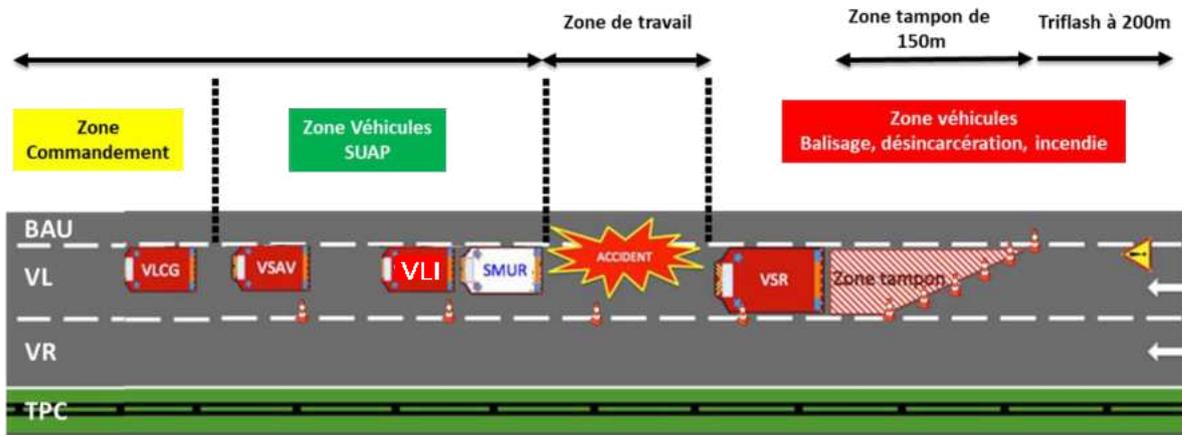


Schéma 81A3 : zonage d'une intervention SR au sein du SDIS 03

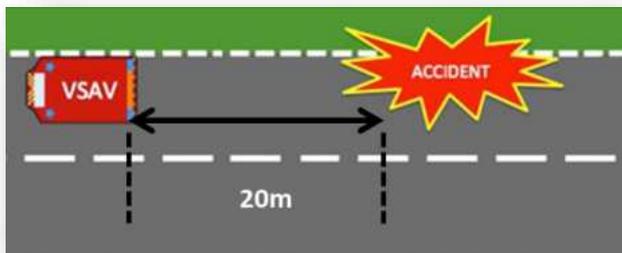




B_ Si VSAV et Moyens de secours routier (VSRM, VSRL, FPTSR, CCRSR) engagés sur voie UNI-DIRECTIONNELLE (Voie express et autoroute) :



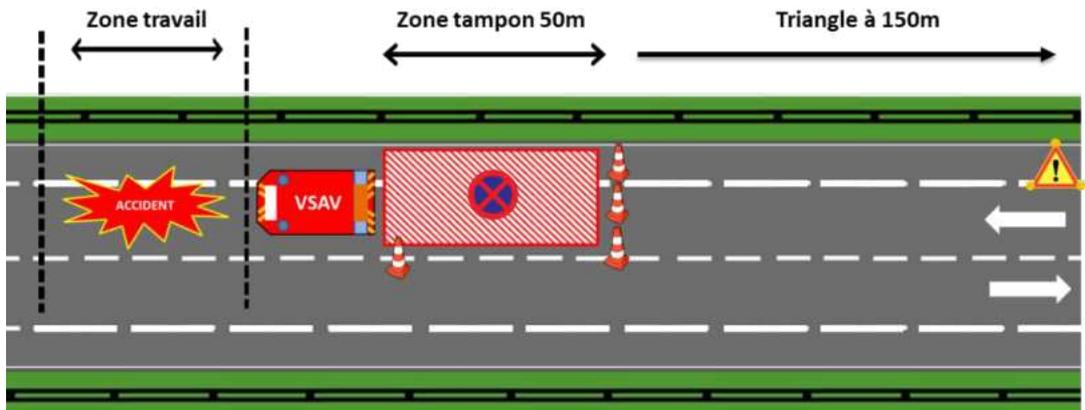
L'agrès **SSUAP** doit intégrer la zone « véhicules SUAP » de la zone de stationnement. Il doit donc se positionner **20 mètres** après l'accident. Cette distance permettra d'anticiper le stationnement d'un **VLI/VML** ainsi que l'ouverture des portes arrières du VSAV. La place est également laissée en amont de l'accident pour le moyen SR ou à un autre engin d'incendie.



*La détermination du zonage adapté est du rôle du 1^{er} chef d'agrès **SSUAP** dans l'attente du chef d'agrès SR ou du chef de groupe.*

Schéma 81A4: positionnement du VSAV 20 m en aval de l'accident

C_ Si véhicule de prompt secours (VSAV VPI, VTU ...) est seul à l'arrivée et dans l'attente d'un moyen de secours routier en transit sur voie BI-DIRECTIONNELLE :





Remarque :

Le balisage est à adapter en fonction du véhicule et du matériel disponible dans celui-ci.

A la diligence du COS, le véhicule primo intervenant reprendra sa place prévue initialement dans le dispositif

Cas particuliers :

Les principes de zonage sont à adapter en fonction des situations particulières (accident dans un rondpoint, une double voie, accident sur voie opposée, accident sur autoroute, etc.).

4 Le balisage

Le balisage est par défaut la mission du conducteur.

Lors de son arrivée sur les lieux, le conducteur veillera à actionner les différents dispositifs lumineux suivants, ainsi que les feux de zone (le mât monté et les projecteurs allumés pour le VPI) :



Points Clés

Le balisage est la mission première du conducteur du 1^{er} engin SSUAP sur les lieux.



Le même type de balisage doit être effectué pour toute intervention sur VP pour délimiter la zone de travail autour et à l'arrière du VSAV.

Schéma 81A5 : Balisage provisoire à l'aide du VSAV



Photo 81A6 : Mât d'éclairage d'un VPI



Lors de l'arrêt de l'engin, le conducteur veillera à braquer les roues du véhicule de manière à éviter en cas de choc violent par l'arrière, la projection de l'engin SP dans l'axe du lieu de l'accident

4 La protection incendie provisoire

Le conducteur positionne un moyen d'extinction au $\frac{3}{4}$ avant du véhicule accidenté.



Photo 81A9 : Positionnement de l'extincteur sur AVP



Ainsi visible et à une position connue de tous, l'extincteur pourra être utilisé sans retard en cas de début d'incendie dans la zone de travail.

IV SECURISATION DU VEHICULE (S2)



La sécurisation du véhicule par les agrès **SSUAP** comprend :

- L'identification du véhicule ;
- L'inspection du véhicule ;
- L'interdiction ;
- L'immobilisation provisoire du véhicule

1 L'identification du véhicule

L'identification du véhicule doit être faite principalement au regard des énergies embarquées

- Energies traditionnelles (essence, gasoil) ;



▪ Nouvelles énergies (GPL, GNC, GNL, électrique, Hydrogène...); Elle sera réalisée sur la base du questionnement des occupants des véhicules, sur la visualisation des logos et/ou des équipements spécifiques (batteries, réservoirs, câbles oranges...) présents sur le véhicule.



2 L'inspection du véhicule

L'inspection du véhicule vise à localiser des situations problématiques (câble HT sectionné, fuite GPL, batterie HT endommagée...).

3 L'interdiction



*En cas de repérage d'un véhicule nouvelles énergies (VNE) notamment électrique, il faut « **Interdire** » de toucher, sectionner, déplacer, comprimer toute source (réservoir, batterie HT) ou vecteur d'énergie (câble HT, tuyau GPL/GNC/GNL/H2) avant l'arrivée d'un moyen SR.*

4 L'immobilisation provisoire

L'un des équipiers va tenter d'ouvrir une porte afin d'accéder, par l'extérieur, à l'intérieur du véhicule pour le sécuriser et immobiliser en :



Pour tous véhicules en présence d'une smart key (carte intelligente), il faut l'éloigner de 5m minimum du véhicule.



- **Serrant le frein à main** (ou mettre le frein de park en position « P » sur le levier de vitesse d'un véhicule à boîte automatique);
- **Déverrouillant les portes** en actionnant les manettes ou les boutons à commande électrique;
- **Ouvrant les vitres** en actionnant les manettes ou les boutons à commande électrique;
- **Coupant le contact** à l'issue des actions précédentes.

Le conducteur procédera également au calage provisoire avec les cales du VSAV/VPI et stabilisera provisoirement le véhicule accidenté en fonction de sa position :

- **VL sur ses 4 roues**: le calage s'effectuera de chaque côté d'une roue non directrice.



Photo 81A10 : Calage d'une roue non directrice

- **VL sur son flanc** :



Photo 81A11 : Calage d'une VL sur le flanc avec les cales du VSAV

- **VL sur le toit** : celle-ci reposera soit sur la totalité de son toit ou sera penchée sur l'avant, dans ce dernier cas, le poids du moteur évitera tout mouvement de bascule. Le conducteur positionnera une cale à la base des montants pour éviter leur affaissement. Lors de l'arrivée du moyen SR, l'équipage de celui-ci perfectionnera le calage.



Si, lors du choc, la porte côté victime est bloquée mais que la vitre est cassée, alors l'équipier pourra effectuer ces gestes en passant, avec des précautions, ses avants bras dans l'habitacle.





Photo 81A12 : Calage du montant d'une VL sur le toit avec contact du moteur au sol



L'abordage d'une victime dans une VL sur le toit avec le moteur au contact du sol ne se fera jamais par l'arrière au risque de faire basculer le véhicule avec le poids de l'écureuil.



Pendant que le conducteur réalise les missions de protection, le reste de l'équipage se partage les missions d'abordage de la (des) victime(s) de la manière suivante en s'adaptant au nombre et priorité des véhicules et des victimes.



SECOURS A PERSONNE (S3)



Le Secours à Personne comprend :

- L'abordage de la victime par l'extérieur ;
- La création d'ouverture par la gestion du vitrage si nécessaire.

Le reste de la prise en charge (bilan et gestes spécifiques) n'est pas détaillé dans la présente FAC. Il faut se reporter à la partie n°3 sur les prises en charge accidentelles et traumatiques.

1

L'abordage de la victime par l'extérieur

Le chef d'agrès se positionne dans l'axe du véhicule, face à aux victimes en expliquant qu'il ne faut pas bouger la tête et que les secours vont les prendre en charge en rentrant dans le véhicule.



La pénétration dans un véhicule par l'extérieur ne doit se faire qu'une fois le calage provisoire effectué complété d'un calage humain.



Photo 81A13 : Contact verbal et visuel par l'avant du véhicule

Pendant cette prise de contact verbal, l'un des équipiers va tenter d'ouvrir une porte afin d'accéder, par l'extérieur, à l'intérieur du véhicule.

Si cela n'a pas été réalisé précédemment, il complète et finalise la sécurisation du véhicule (S2) et l'immobilise en :

- **Serrant le frein à main** (ou mettre le frein de park en position « P » sur le levier de vitesse d'un véhicule à boîte automatique) ;
- **Déverrouillant les portes** en actionnant les manettes ou les boutons à commande électrique ;
- **Ouvrant les vitres** en actionnant les manettes ou les boutons à commande électrique ;
- **Coupant le contact** à l'issue des actions précédentes.

A l'issue de la sécurisation du véhicule par l'intérieur, l'équipe va pouvoir réaliser des actions **SSUAP** adaptées à l'état de la victime (maintien tête, ou, si la victime est affalée contre le volant, de redresser celle-ci avec précaution...). Le maintien tête se fera de préférence en occipito/mentonnière.

Cet équipier va, commencer un premier bilan d'urgence vitale (bilan primaire) et recueillir des informations circonstancielles en posant des questions du type :

- « *Combien étiez-vous dans votre véhicule ?* » (Afin de vérifier si l'ensemble des impliqués se trouvent sur les lieux, éjectés, délit de fuite.) ;
- « *Vous rappelez-vous des circonstances de l'accident ?* » ;



Il conviendra pour les sapeurs-pompiers de se maintenir, quand cela est possible, hors zones de déploiement des airbags en appliquant la règle des 30-60-90 :

- *A 30 cm des airbags latéraux*
- *A 60 cm de l'airbag conducteur*
- *A 90 cm de l'airbag passager*



Si, lors du choc, la porte côté victime est bloquée mais que la vitre est cassée, alors l'équipier pourra effectuer ces gestes en passant, avec des précautions, ses avant-bras dans l'habitacle.



2

Actions pour faciliter l'entrée dans l'habitacle de l'ECUREUIL en l'absence de moyens SR ou en transit avec un délai incompatible avec l'urgence

Un calage dit « humain » sera effectué selon les situations suivantes :

- **VL sur ses roues** : se mettre dos au véhicule, au niveau du passage de roue, puis soulager légèrement en travaillant avec ses cuisses afin de diminuer l'action des amortisseurs, lorsque l'équipier rentrera dans l'habitacle.



Photo 81A14 : Calage humain pour une VL sur ses 4 roues



En attendant le calage définitif par le moyen SR, seul l'écureuil peut se trouver à l'intérieur du véhicule.

- **VL sur le flan** : maintien de la VL côté pavillon afin d'éviter tout mouvement de tangage.



Photo 81A15 : Calage humain VL sur le flan



Afin de prévenir de potentiels troubles musculo-squelettiques, il faut adopter une position ergonomique correcte

- **VL sur le toit** : l'entrée de l'écureuil doit se faire impérativement par l'une des fenêtres des portières avant pour éviter de faire basculer le véhicule.



3 La création d'ouverture par la gestion du vitrage

Si l'ensemble des ouvrants du véhicule est bloqué ou fermé et qu'un besoin impérieux de pénétrer dans l'habitacle ne peut attendre l'arrivée du moyen SR, l'un des personnels brisera la vitre la plus éloignée de la victime à l'aide d'un outil brise vitre, préalablement scotchée si possible pour éviter la dispersion des débris vitrés.

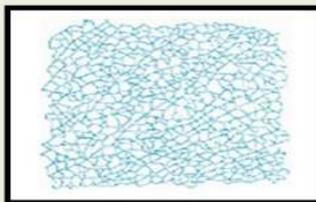


Port des gants de protection, d'un casque avec visière baissée ainsi que les manches de la veste TSI baissées OBLIGATOIREMENT.

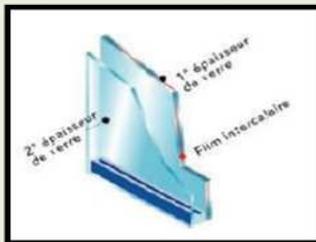
Photo 81A16 : Utilisation de l'outil brise-glace du VSAV avec ou sans scotch polyvalent



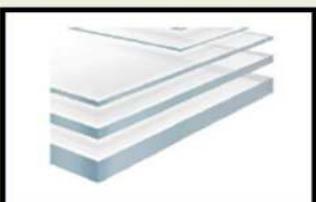
CATEGORISATION DES VITRES :



Vitre trempé (ou sécurité) :
Résiste 5 fois plus qu'une vitre classique.
Se brise en petits morceaux (verre pyrex).
Pour les lunettes arrière et les vitrages latéraux



Vitre feuille plastique (feuilleté) :
Feuilles plastiques.
Elasticité de 240%.
Essentiellement pour les parebrises



Vitre polycarbonate :
Pas de casse possible.
Essentiellement pour les optiques avant



Afin de briser la vitre en toute sécurité et efficacité, effectuer un geste brusque dans l'angle inférieur en faisant attention de ne pas se blesser au niveau de la main et de l'avant-bras lors de l'élan du mouvement.

Schéma 81A17 : Type de vitrage et emplois principaux



Cas particuliers :

- **Victime(s) non accessible(s) car habitacle écrasé ou autre...** : garder un contact visuel et verbal qui permettra de faire un premier bilan d'urgence vitale et d'apprécier l'urgence ou non de la situation (classification de la ou des victime(s)).



Photo 81A18 : Contact verbal avec une victime non accessible

- **Intervention sur PL ou autre engin de grande hauteur** : garder un contact verbal. Comme pour une VL, il faudra veiller à ce que l'abord de la victime ne soit pas dangereux pour les personnels notamment l'écureuil.



Photo 81A19 : Difficulté d'abordage également sur un AVP PL

Ne pas hésiter à demander du personnel supplémentaire ainsi que des moyens ou matériaux spécifiques. Par exemple, les VSRM des trois CSP disposent d'une plateforme afin d'accéder aux victimes situées en hauteur.

VI

RÔLE DE L'ECUREUIL

L'écureuil est un sapeur-pompier désigné par le chef d'agrès pour ses qualifications, sa taille (gabarit) pour accéder en premier à l'intérieur de l'habitacle du véhicule....



Dans certaines situations, le poids des éléments constitutifs d'une cabine (portière, pare-brise...) peut créer un déséquilibre et un risque potentiel pour les intervenants.



L'engagement du VSRM est indispensable en cas d'AVP PL avec victime incarcerated. L'appui de la spécialité USAR peut également être utile dans certains



Durant sa mission, l'écureuil n'aura de cesse de dire à la victime de ne pas bouger et de lui parler pour la rassurer.



En entrant le premier dans l'habitacle après calage des roues et calage humain, l'écureuil devra :

- Analyser l'intérieur de l'habitacle (déformation, partie saillante...);
- Déterminer le nombre et la position des différentes victimes et leurs niveaux de détresses et d'accessibilité (incarcération...);
- Déverrouiller les accès, ouvrir les portes ou baisser les vitres (électriques ou manuelles) afin de faciliter l'assistance des autres sauveteurs;
- Serrer le frein à main ou le frein de park puis couper le contact;
- Essayer d'aménager l'habitacle autour de la (des) victime(s) (dossier de siège, appuis tête.);
- Rendre compte de ses actions au fur et à mesure à son chef d'agrès ou un équipier;
- Débuter les gestes de secours (arrêt d'hémorragie massive, LVA, maintien de tête...).



Toute victime en arrêt cardio-respiratoire doit être réanimée dès lors que le thorax est accessible même si elle ne peut être sortie de l'habitacle (bloquée ou incarcérée).

VII NIVEAUX D'INCARCERATION DES VICTIMES - SEMANTIQUE OPERATIONNELLE

Les directives SR en vigueur au sein du SDIS de l'Allier définissent 4 niveaux d'incarcération des victimes d'accidents de la voie publique. Ces 4 niveaux sont les suivants :

TERME	DEFINITION
Victime sortie seule	Victime sortie par ses propres moyens avant l'arrivée des secours sur les lieux.
Victime piégée	Victime qui ne peut sortir seule du véhicule soit du fait de ses blessures soit du fait de la déformation de la structure du véhicule.
Victime incarcérée	Présence d'un élément intrusif ou compressif de la structure sur la victime.
Victime éjectée	Victime propulsée hors du véhicule du fait de la violence du choc.

VIII INTERVENTIONS PARTICULIERES

1 Intervention avec plusieurs victimes et/ou véhicules

Certains accidents de la circulation imposeront une méthodologie de travail, de par le nombre des victimes ou le type d'engins impliqués:

- Application de la méthode de tri START en situation NOVI en attendant les renforts.
- Utilisation des autres ressources (témoins, forces de l'ordre...) pour le regroupement des impliqués ou le contact verbal avec



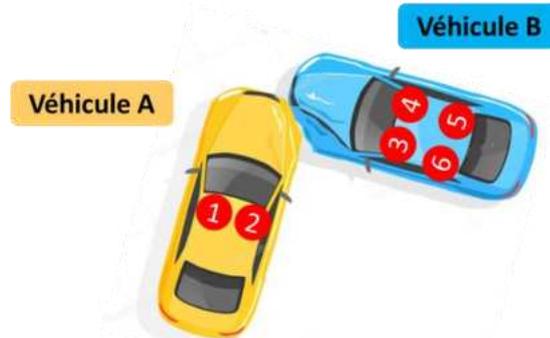
Voir la FAC n°15 sur la méthode de TRI START ABC





les victimes ou leurs soins (présence de secouristes, d'infirmiers, de médecins privés...)

- **Classification des véhicules** par lettre alphabétique (véhicule A, véhicule B...) et communication des lettres choisies aux autres intervenants
- **Numérotation des victimes** (victime n°1, n°2...) et l'inscrire au marqueur sur le dos de la main ou utiliser les bracelets SINUS.



Dessin 81A20 : Attribution d'un numéro par victime et d'une lettre par véhicule. Ex: la victime 3B est la victime n°3, conductrice du véhicule B



La numérotation des victimes (hors SINUS) se fera par l'attribution d'un numéro dans le sens des aiguilles d'une montre à partir du conducteur.

Attention, il n'y a pas deux fois le même numéro de victime. Ex: Les deux conducteurs de deux VL différentes ne sont pas les victimes 1A et 1B mais 1A et 2B.

2

Intervention avec victimes conscientes en présence de victime UA ou décédée dans le véhicule

Si l'une des victimes est consciente et qu'elle se trouve en présence d'une seconde victime, le sapeur-pompier devra faire attention aux propos qu'il échangera avec elle et avec ses collègues.

Propos à ne pas dire à une victime :

- Ne peut promettre des faits ou des actions que l'on ne pourra pas tenir.
- Ne pas mentir sans pour autant entrer dans les détails (état d'une autre victime, décès...) Cela ne fait que retarder l'inévitable qui sera d'autant plus traumatisant car soudain.
- Ne pas porter de jugement sur les circonstances de l'accident.
- Tenir des propos négatifs.
- Ne pas pratiquer d'humour noir.

Si une victime est en état de décès certain, elle doit être recouverte d'un drap afin de ne pas être à la vue des autres victimes ou de personne extérieure à l'accident. L'habitacle peut être également sectorisé par des draps tenus par des équipiers afin que les victimes ne voient pas le décès ou la gravité de l'état de santé d'un parent (conjoint, enfant...). Enfin, un personnel peut enlever le rétroviseur intérieur afin que la victime ne se voit pas ou ne voit pas une victime placée derrière elle.



Photo 81A21 : Attention à la vue potentielle de la victime par le rétroviseur intérieur.

IX**MESSAGES D'AMBIANCE AU CTA/CODIS**

Après avoir terminé sa reconnaissance et fait réaliser les sécurisations S1 et S2, le chef d'agrès VSAV contacte le CODIS sur le canal opérationnel 236 pour transmettre un message **d'ambiance** associé ou non à une demande de renfort.

En cas de plusieurs agrès, seul le COS (chef de groupe ou chef d'agrès du moyen SR) transmet le message de renseignement. Le chef d'agrès **SSUAP** s'occupe des victimes et utilisera uniquement les statuts.

Le message d'ambiance doit être axé sur le type d'accident et la cinétique en précisant :

- L'adresse : le type de voie de circulation, circulation stoppée ou non, axes libres pour les secours ou non, ... ;
- Le type et le nombre de véhicules ;
- Le mécanisme de l'accident : tonneaux, glissade, décélération brutale et nature du choc (frontal, latéral) ;
- La position du ou des véhicules : sur ses quatre roues, sur le toit, sur la chaussée, dans un champ... ;
- Le nombre de victimes et leur catégorisation (en utilisant, s'il le souhaite, la numérotation des victimes et des véhicules) ;
- La notion de victimes piégées, incarcerated, éjectée(s)....
- La suffisance des moyens SP engagés ou la demande en renfort de moyens supplémentaires... ;
- Le besoin de moyens hors SDIS ;
- La notion de TMD, de chargement et de contenance pour un poids lourd (Code ONU de la matière et code danger des plaques orange, existence de fuite liquide, gazeuse...).



Transmis le plus tôt possible, idéalement dans les 5 minutes après l'arrivée sur les lieux, le message d'ambiance a pour objectif de décrire une vision globale de la situation au CTA-CODIS. La prise éventuelle de commandement peut être intégré à ce message de type :

- JE SUIS
- JE VOIS
- JE DEMANDE



Ce premier message permet également d'informer les autres moyens SP en transit.



X RECAPITULATIF DES ACTIONS EN ATTENDANT UN MOYEN SR



Points Clés

- Les EPI doivent être portés.
- Chacun doit connaître son rôle et sa place sur intervention SR.
- Les missions sont adaptables en fonction des consignes du chef d'agrès.



EQUIPIER - ECUREUIL

- Emporte le matériel et le place dans la zone « matériel SAP »
- Suit les consignes du chef d'agrès notamment pour la pénétration dans le véhicule
- Gère le vitrage et pénètre dans le véhicule pour réaliser la sécurisation de l'intérieur (frein à mains, ouverture des portes et vitres...)
- Réalise un premier bilan des victimes (état position accessibilité)
- Rend compte au chef d'agrès et attend les consignes
- Réalise les gestes urgents (hémorragie, LVA...) et/ou le maintien de tête



CHEF D'AGRÈS

- Détermine le zonage provisoire et fait positionner son agrès.
- Se dirige avec son (ses) équipier (s) afin d'aborder de face la ou les victime(s).
- Donne la mission à l'équipier d'aborder la victime par l'extérieur afin de faire un maintien tête.
- Indique au conducteur de faire un calage humain adapté à la position de la VL.
- Autorise l'écureuil à rentrer dans la VL.
- Finalise sa reconnaissance puis passe un message d'ambiance au CODIS.



CONDUCTEUR

- Place le véhicule dans la zone de stationnement adaptée
- Effectue un premier balisage avec les cônes.
- Effectue un calage sommaire adapté à la position du véhicule
- Réalise la protection incendie avec l'extincteur.
- Se met aux ordres du chef d'agrès.



EQUIPIER – 4ème

- Se met aux ordres du chef d'agrès pour une mission autonome ou aider ses collègues

