

PLAN PARTICULIER D'URGENCE ET D'INTERVENTION PPUI

LIAISON E40-E25 TUNNELS AUTOROUTIERS



PRÉSENTATION/INDEX

IMPLANTATION : pages 3 à 7

Infrastructures autoroutières

Le sens de la circulation

Le découpage

LE CENTRE TILLEULS : pages 8 à 15

Permanence et exploitation

Équipements de signalisations

Équipements de protection incendie

Équipements de ventilation

Équipements de récolte des produits dangereux

Équipements de sécurité

Auto évacuation des usagers

GESTIONS DES EVENEMENTS – DÉFINITIONS : pages 16 à 18

Niveaux de gravité + informations récoltées sur alerte

SCHÉMA D'ALERTE - PRINCIPE DE TRIANGULATION : pages 19 à 23

Scénarios de signalisation

CONCERTATION CAPOT HORS PHASE : page 24

DÉCLENCHEMENT DE LA PHASE COMMUNALE : page 25

SCHÉMA D'ALERTE DE LA PHASE COMMUNALE : page 26

MANŒUVRES DES SECOURS SUR INCIDENTS : page 27

Mineur – Léger –Lourd

Majeur

Conditions d'accès à contresens

POSITIONNEMENT DES MOYENS SUR INCIDENTS : pages 28 et 29

Mineur – Léger – Lourd

Majeur

Les tronçons de secours

Les points de jonction

Les positions réflexes/Lieux de RDV

OUTILS DE COORDINATIONS MULTIDISCIPLINAIRE : pages 30 à 32

Fiche réflexe PC-Ops

Fiche réflexe terrain + panneaux accès

SYNTHÈSES/NOUVEAUTÉS : pages 34 et 35

Le PPUI décrit les procédures d'intervention et de gestion d'un incident sur la liaison E40-E25 son champs d'application correspond à la zone autoroutière située entre le Viaduc des Guillemins et la Trémie de Chênée

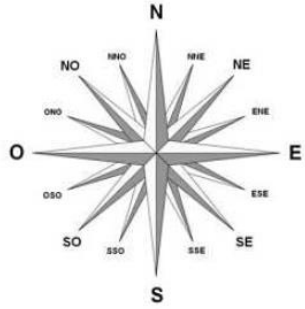
Le but de cette formation est de vous faire part des adaptations majeures du PPUI.

Certains exercices de terrain ont mis en lumière des difficultés d'accès des services de secours vers les lieux d'un incident d'où la mise en place de changements améliorant les informations d'accessibilité des services de secours sur la liaison en cas d'incident. Des précisions ont été apportées à la mise en œuvre des mesures d'exploitation et de l'organisation générale des secours et à leur mode de déclenchement.

Le but de ces précisions reste de faciliter la mise en place des interventions des différents services dans les meilleures conditions afin de protéger et de porter secours aux personnes victimes d'un accident ou se trouvant en détresse suite à un incident particulier.

Les objectifs de ces changements sont :

- Amélioration du cheminement des disciplines vers l'incident.
- Adapter les **fiches réflexes numérotées, uniques par tronçon**, entre tous les services concernés en **deux types**.
 - **Les fiches réflexes PC-Ops**/organisation statique des moyens.
 - **Les fiches réflexes terrain**/organisation de l'arrivée des secours aux positions réflexes prévues.



IMPLANTATION

Depuis l'ouverture en 2000 de la liaison E40-E25, l'axe autoroutier Amsterdam-Milan est complètement achevé. Le nord de Liège constitue un nœud autoroutier crucial avec l'échangeur de Loncin, rassemblant de très importants axes autoroutiers internationaux.



E40/A3 : Ostende-Bruxelles-Liège-Cologne
E42/A15-A27 : Namur-Liège-Trèves

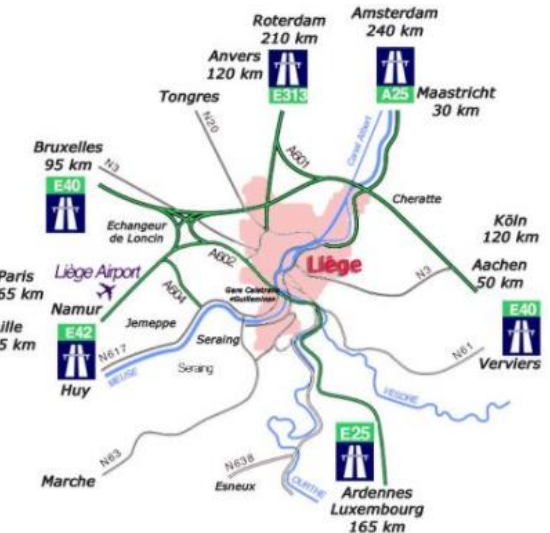
PARTICULARITÉS TOPOGRAPHIQUES ET GÉOMÉTRIQUE :

- Trois tunnels dont deux sous le joug de la législation européenne.
- Un viaduc et un pont traversant la Meuse.
- Surveillance H24 depuis le Centre Tilleuls.
- Surveillance étendue à partir de la A602/Ans → BK 3.3 jusqu'à la A26/Embourg → BK 4.4 → soit 12,5km.



→ NL/FR

E25/A25-A26 : Maastricht-Liège-Luxembourg
E313/A13 : Anvers-Liège



Infrastructures autoroutières

Il faut entendre le terme Liaison E40-E25 le tronçon autoroutier qui se situe :

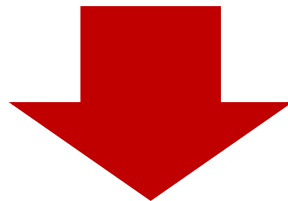
- Sur l'A602 entre la BK 3.3 (PMV* d'ANS) et la BK 13.3
- Sur l'A26 entre la BK 2.0 et la BK 4.4 (PMV* d'EMBOURG)

* *PMV = Panneaux à Messages Variables*

Ces 12,5 km d'autoroute ont été identifiées par l'exploitant afin de faciliter la localisation d'un évènement en tenant compte de différentes fonctions :

- Le sens de la circulation des véhicules.
- Les accès et sorties qui jalonnent l'infrastructure.
- Les nombreux ouvrages d'art et spécificités géographiques du linéaire ; tant en section courante qu'en accès et sorties.

La référence commune de localisation sur la Liaison E40-E25 dépendra donc de plusieurs éléments.



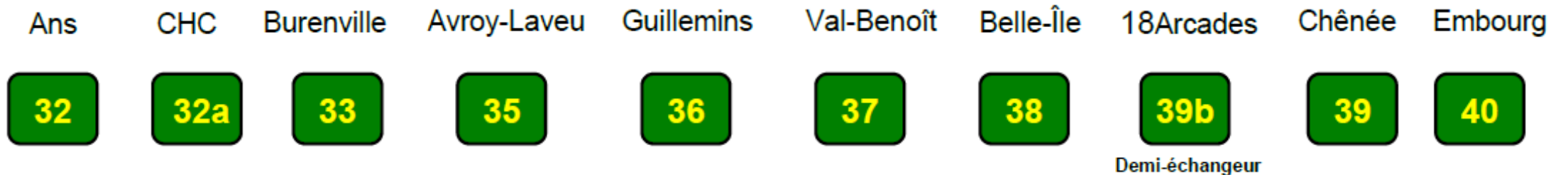
Le sens de la circulation

Afin de favoriser la rapidité de détection et de localisation des incidents ainsi que l'accès au chantier d'intervention pour les **services de secours** les références aux sens « **N/S** » et « **S/N** » ont été abandonnées au profit des dénominations :



- **Vers Luxembourg** → Ans vers Embourg
- **Vers Bruxelles** → Embourg vers Ans

Les sorties de la liaison



Le découpage

En concertation, l'exploitant et les services de secours ont souhaité établir un tronçonnage de la liaison sur base des accès pour les secours et de certaines particularités :

- Risque intrinsèques aux ouvrages.
- Géométrie.
- Niveau d'équipements et de sécurité.
- PPD

Ce découpage permet de disposer d'une image uniformisée pour l'ensemble des intervenants. Le découpage tient compte des tronçons de secours en tant que limites imposées par le PPUI en tenant compte également des zones sous surveillance en amont des tunnels qui correspondent aux limites du présent plan.



Découpage en deux zones :

- **BURENVILLE/ SECTEUR NORD → EMBOURG/SECTEUR SUD** dans les deux sens confondus.
- **7** tronçons de secours par sens, parmi ces tronçons **3** sont des tunnels.
- Chacun de ces tronçons de secours fait l'objet d'une fiche réflexe multidisciplinaire.
- Ces fiches sont numérotées de **01 → 14** soit une fiche par tronçon et par sens de circulation.

DECOUPAGE Air libre / Espace confiné	LIMITES	DE	A	Numéros tronçons secours
		DANS LES DEUX SENS		
ZONE BURENVILLE	3.3 à 6.8	PMV ANS	SORTIE AVROY-LAVEU	
VIADUC DES GUILLEMINS	6.8 à 7.8	SORTIE AVROY-LAVEU	ACCES GUILLEMINS	1 et 14
TUNNEL DE COINTE	7.8 à 9.5	ACCES GUILLEMINS	ACCES VAL-BENOIT	2 et 13
PONT DU PAYS DE LIEGE	9.5 à 9.8	ACCES VAL-BENOIT	TUNNEL DE KINKEMPOIS	3 et 12
TUNNEL DE KINKEMPOIS & TRANCHEE OUVERTE	9.8 à 10.6 10.6 à 10.9	TUNNEL DE KINKEMPOIS	SORTIE BELLE-ILE	4 et 11
TUNNEL DES GROSSES BATTES	10.9 à 11.6	SORTIE BELLE-ILE	ACCES BELLE-ILE	5 et 10
ZONE 18 ARCADES	11.6 à 12.7	ACCES BELLE-ILE	FIN PONT DE L'OURTHE	6 et 9
ZONE CHÊNEE	12.7 à 13.1	FIN PONT DE L'OURTHE	SORTIE CHENEES	7 et 8
ZONE EMBOURG	13.1 à 13.3 (A602) 2.0 à 4.4 (A26)	SORTIE CHENEES	PMV EMBOURG	

LE CENTRE TILLEULS

Permanence et exploitation

Le Centre Tilleuls est un poste de surveillance qui est constitué de deux permanences H24 de la liaison :

- La permanence Trafic → surveillance du trafic, alerte aux différents services de secours, activations des équipements de signalisation dynamique → Opérateur de Sécurité Trafic/**OST**.
- La permanence Électromécanique → maintenance et contrôle des équipements technique, activation des équipements de ventilation, pompage et éclairage → Opérateur de Sécurité Électromécanique/**OEM**.



Équipements de signalisations

Trois types de barrières avec dispositif de visibilité LED anticollision et feux tricolores associés.

- **Les barrières filantes** → fermeture complète de la section d'autoroute → 4 dans le sens LUX → 3 dans le sens BXL.
- **Les barrières d'accès** → fermeture des accès à l'autoroute → 8 dans le sens LUX → 5 dans le sens BXL.
- **Les barrières de sortie** → fermeture des sorties de l'autoroute → 4 dans le sens LUX → 4 dans le sens BXL.



- **SAV/Affectation de voie** → au dessus de la chaussée
→ information des usagers sur les éventuels changements.



- **FIB**/Panneau de police → limitations de vitesses, rabattements de bandes, interdictions de circuler pour les + de 7,5T.



- **PRI**/Panneau d'information → au dessus ou en bord de chaussée → ils permettent d'indiquer des messages différents sur leurs trois faces.



- **PLU**/Déviation → au début des itinéraires de déviation → panneau lumineux à message unique.



- **PMV** → Panneaux à messages variables → un à Ans BK 3.3 vers le LUX → l'autre à Embourg BK 4.4 vers BXL



Équipement de protection incendie

25 postes incendie principaux par sens équipent la liaison tous les 100 mètres entre le tunnel de Cointe et le tunnel des Grosses-Battes.

A inter distance de 50 mètres des postes d'incendie principaux il y a des postes **d'incendie secondaires**.

Les postes d'incendie principaux sont munis de : une borne d'incendie bi division → 3x20m de tuyau de 50 et une lance, un dévidoir mural avec tuyau de 60 mètres → un/deux extincteur à poudre ABC de 6kg → un tableau équipé d'une alimentation électrique en 380v et 220v.



Les postes d'incendie secondaires sont munis de : un dévidoir mural muni d'un tuyau de 60 mètres → un extincteur à poudre ABC de 6kg.



Équipement de ventilation

Dans la liaison E40/E25, sur incident, deux scénarios de ventilations sont prédéfinis et peuvent être activés :

- **Mode incendie** → en automatique après une alarme incendie activée dès la détection d'un incendie.
- **Désenfumage** → en manuel par l'OEM → à la demande des pompiers et après évacuation des usagers.

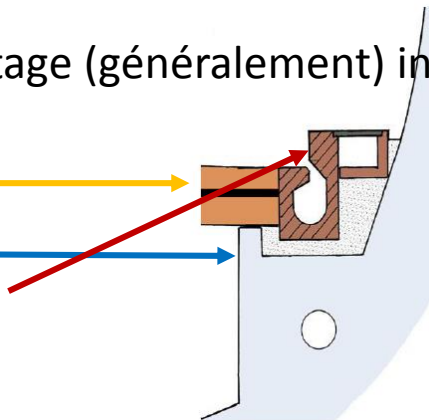
Il existe trois modes de ventilation dans les ouvrages :

- **L'injection** : ventilation d'injection d'air frais → juste dans le tunnel de Cointe.
- **L'extraction**: ventilation d'extraction d'air vicié → juste dans le tunnel de Cointe.
- **La pulsion** : ventilation via des boosters poussant l'air et recréant l'effet de pistonement qui n'est plus induit par le trafic en cas de congestion → Cointe, Kinkempois, Grosse-Battes.

Équipement de récolte des produits dangereux

La liaison est équipée de trois réseaux d'égouttage (généralement) indépendants l'un de l'autre :

- Le réseau des eaux de voirie (égouttage)
- Le réseau des eaux d'infiltration
- Le réseau de récolte de produits dangereux



En tunnel, les produits sont toujours collectés vers une cuve tampon. En cas de produit dangereux/accident l'officier doit s'assurer que la cuve tampon concernée est isolée/à l'arrêt. Ces cuves tampons ne sont pas des bassins ADR.

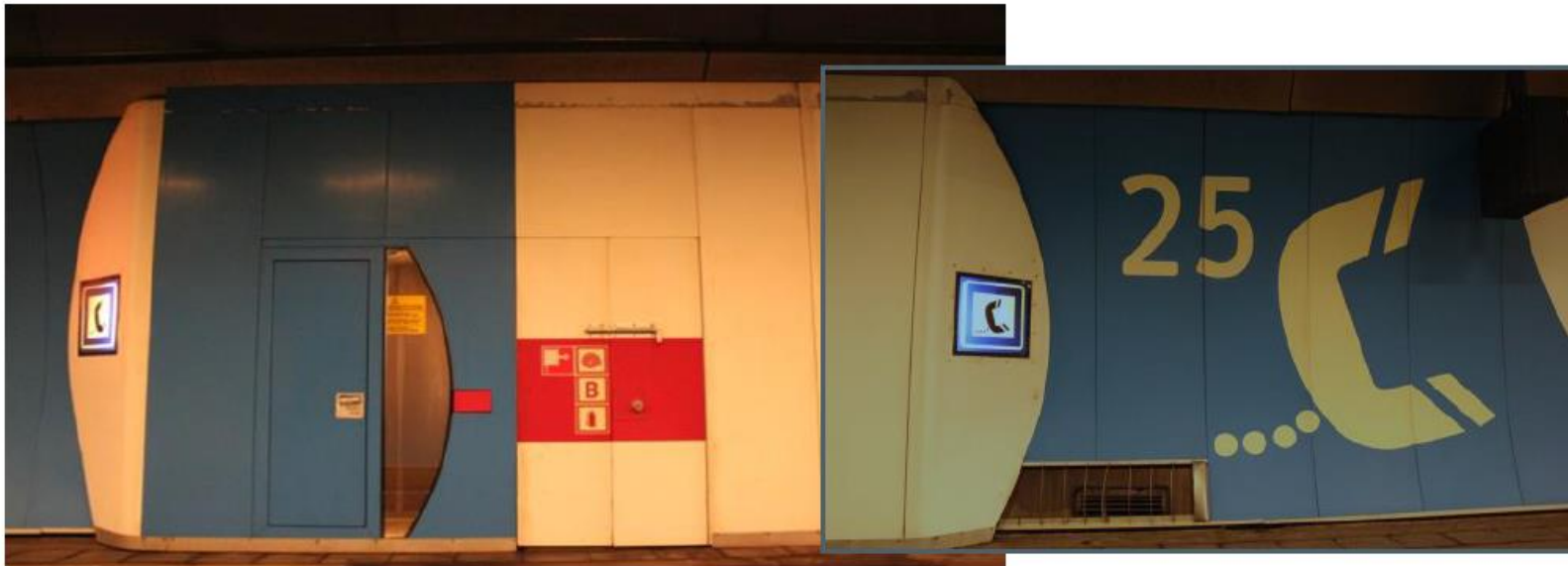
Équipements de sécurité

Voie de garage à largeur variable équipé d'un poste d'appel d'urgence et d'un poste d'incendie principal.

- **Cointe** → tous les 400 mètres → 4 garages par sens
- **Kinkempois** → tous les 400 mètres → 2 garages par sens
- **Grosses-Battes** → une voie par sens



Poste d'appel d'urgence → 25 postes par sens soit tous les 100 mètres entre le tunnel de **Cointe** et le tunnel des **Grosses-Battes** → identification de 25 à 1. Ce sont des cabines téléphoniques insonorisées permettant de joindre le Centre Tilleuls. En cas d'occupation des lignes les appels sont déviés vers le CU112.



Issue de secours → Notées par une lettre → équipée d'une civière et d'un poste d'appel d'urgence → indique la conduite à tenir en cas d'incident.

- **Cointe** → tous les 200 mètres → de D à J → permettent le passage aux usagers du tube **IMPACTÉ** vers le tube **SAIN** → ne sont pas des abris à sécurité maximale.
- **Kinkempois** → tous les 200 mètres → de M à T → débouchent vers deux points précis → Rue des Aguesses et rue Rivage Pot.
- **Tranchée ouverte** → porte d'évacuation sens LUX vers lieu dit « petit-jardin » le long du chemin de fer → dans le sens BXL vers le Ravel le long du canal de l'Ourthe.
- **Grosses-Battes** → deux issues de secours → garage 25 vers LUX et 1 vers BXL → vers l'air libre au niveau de la gare d'Angleur.

Éclairage de secours → présent au niveau de la chaussée à un mètre du sol → indique la direction à suivre pour gagner la galerie de liaison à emprunter.

Retransmission radio Astrid → les tunnels sont équipés d'un câble rayonnant permettant de retransmettre les fréquences sans interruption.

Système de Break-in radio → système de diffusion de messages vers les fréquences radio retransmises dans les tunnels → messages préenregistrés ou directs → en 4 langues → les émissions radio en cours peuvent-être interrompues afin de diffuser les informations que l'opérateur veut faire passer.

Anneaux d'ancrages → ils servent aux services de secours comme point d'ancrage éventuellement en cas de désincarcération → limités à 4 tonnes → tunnels de Cointe, Kinkempois, Grosses-Battes.

Auto évacuation des usagers

- Invitations à emprunter les issues de secours au travers d'une signalisation d'évacuation spécifique → galeries de liaison inter-tube → via les sorties de secours extérieures → éclairage spécifique invitant les usagers vers ces portes d'évacuation.
- En cas de MAJEUR les usagers bloqués dans le pertuis incendié sont invités à emprunter les issues de secours jusqu'au pertuis sain COINTE ou jusqu'à l'extérieur si possible KINKEMPOIS/GROSSES-BATTES → indications murales vers l'extérieur → D3 pour les accueillir.
- Information d'évacuation radio via radio break-in → en complément de l'éclairage spécifique activé sur incendie → système de rediffusion radio invitant les automobilistes à emprunter les issues de secours → plusieurs fréquences radio FM sont écrasées à l'intérieur des tunnels pour permettre la diffusion d'un message d'urgence → FR/NL/D/ANG.
- Évacuation des impliqués vers l'extérieur via des panneaux d'information afin d'assurer leur sécurité en cas de dégagements de fumées ou de composantes chimiques. Chaque poste D3 présent sur les fiches réflexes a pour mission de rassembler et d'assurer une gestion optimale de l'incident.

GESTIONS DES ÉVÈNEMENTS - DÉFINITIONS

Un événement trafic est un phénomène qui entraîne une modification des conditions de circulation pouvant occasionner un danger ou une perturbation.

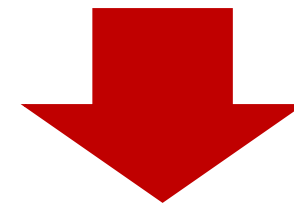
Il y a deux types d'évènements :

- **Prévisible** : chantier, manifestation, ...
- **Inopiné** : Accident → **incident**

La gestion d'un évènement sur la liaison E40-E25 est déterminée suivant plusieurs éléments qui articulés édifient un plan d'action pour chacun.

Les plans d'action sont définis par :

- **Le type d'incident/d'évènement** → Que se passe t il ?
- **Le niveau d'implication des services/disciplines** dans la gestion de l'évènement → quels sont les services minimum amenés à intervenir pour assurer la bonne gestion de l'évènement → quelle est sa gravité ?
- **La gravité** s'étend par convention de l'échelle **G1** à **G5** et nous ne sommes concernés que pour **G3/G4/G5**
- **Le scénario de signalisation** mis en place pour assurer la sécurité des usagers et celles des intervenants :
 - **Mineur** → information aux usagers et/ou réduction de la vitesse.
 - **Léger** → fermeture de bande(s) de circulation.
 - **Lourd** → fermeture d'un sens de la circulation.
 - **Majeur** → fermeture simultanée des deux sens de la circulation.



Gravité → G3 → G5

Il y a 5 niveaux de gravité la CU112 n'est pas concernée par les niveaux **G1** et **G2**

G3 : Incident de gravité moyenne nécessitant l'intervention d'un service **D2** et de la **D1** pour le balisage → **gestion par l'exploitant**, par la **D2**, et par la **D3** qui assure la directions des opérations → la CU112 informée par le Centre Tilleuls pour l'envoi de l'ambulance et pour signaler les restrictions trafic en vigueur.

- *Accident corporel sans désincarcération, malaise, ...*

G4 : Incident de gravité importante nécessitant l'intervention de la **D1** et de la **D2** → **gestion par l'exploitant**, la **D3**, la **D2** et la **D1** → dans ce cas la **D1** assure la direction des opérations → la CU112 informée par le Centre Tilleuls pour signaler l'accident et les restrictions de trafic en vigueur/scénario mis en place.

- *Accident corporel avec désincarcération, véhicule sur le toit, ...*

G5 : Incident de gravité majeure nécessitant l'intervention de toutes les disciplines → nécessite obligatoirement une **première concertation multidisciplinaire** → **CONCERTATION CAPOT** → déclenchement du PPUI → passage en phase sur base de l'analyse et de l'évolution → la CU112 informée par le Centre Tilleuls → type d'incident et scénario.

- *Fumée, incendie, explosion, accident avec s° de nombreuses victimes → carambolage/accident bus, incident avec s° de matières dangereuses/ADR, attentat ou menace d'attentat prise au sérieux, perte de chargement impliquant les deux sens de circulation.*

Dans le cadre de l'alerte aux CU112 le Centre Tilleuls communiquera :

- *La nature de l'incident.*
- *La localisation → sens et tronçons concernés.*
- *Le scénario de signalisation mis en place → Majeur/Lourd ?*
- *Le numéro de fiche réflexe multidisciplinaire commune à toutes les disciplines.*

egis



Interventions programmées

egis



Interventions non programmées

Niveau G1
Exploitant

Niveau G2
Exploitant
D3

Niveau G3
Exploitant
D3
D2
(D1)

Niveau G4
Exploitant
D3
D2
D1

Niveau G5
Exploitant
D3
D2
D1
D4
--

Niveau d'implication des disciplines dans le gestion de l'évènement

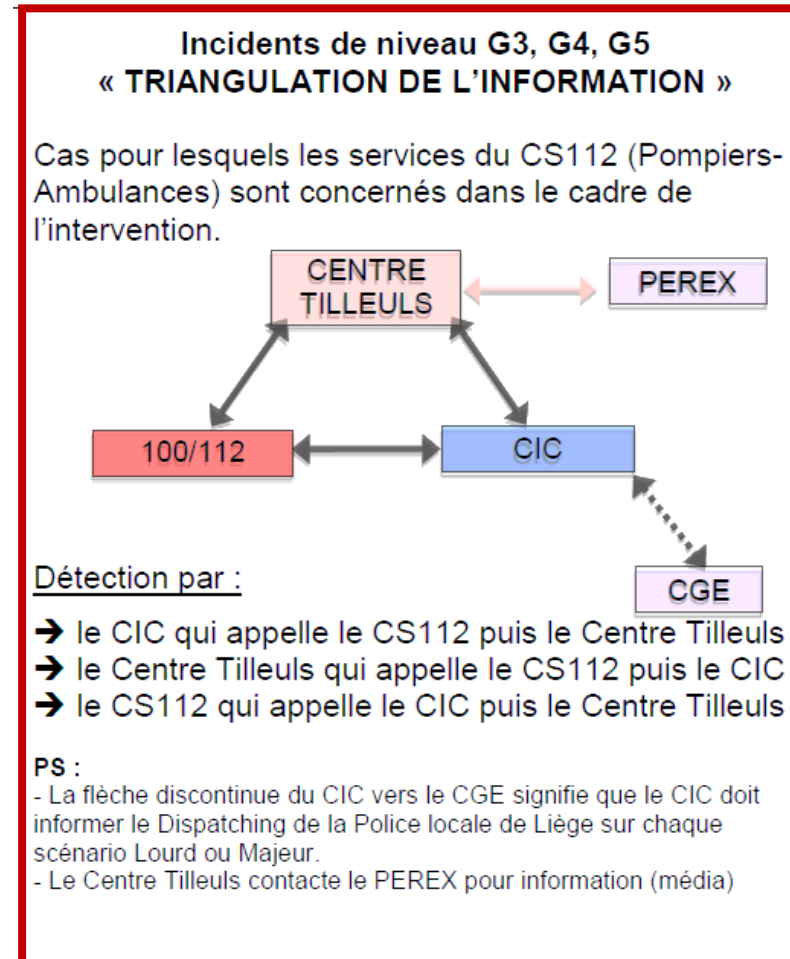
Passage en PHASE en fonction de l'évolution de l'incident, le Centre Tilleuls informera la CU112 du scénario mis en place.

SCHÉMA D'ALERTE – PRINCIPE DE TRIANGULATION

Suivant le type d'alerte et de l'événement constaté les acteurs concernés peuvent être différents.

Pour tout début ou fin d'événement le principe est d'établir une communication entre le Centre Tilleuls, la CU112 et le CIC.

En fonction du niveau de gravité il y a **deux schémas** d'alerte la CU 112 n'est concernée que par les niveaux repris dans le schéma d'alerte ci-dessous.



Les informations contenues dans l'alerte :



Le type d'événement → incendie, accident, panne, ...
Le n° de fiche multidisciplinaire concernée
La BK et le sens concerné
En tunnel ou pas
Le point de jonction

Scénarios de signalisation

MINEUR : Scénario de signalisation dynamique entraînant une information aux usagers avec ou non réduction, partielle ou totale, de vitesse sur la liaison.

LÉGER : Scénario de signalisation dynamique **laissant au moins une bande libre à toute circulation** avec information aux usagers plus réduction de vitesse, l'autre voie et utilisée pour l'arrivée des secours.

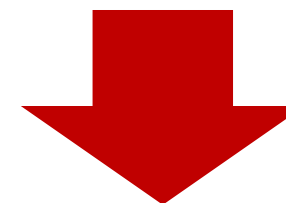
Vers le **LUX** → à partir de la sortie **AVROY-LAVEU**

Vers **BXL** → à partir de la sortie **CHÊNÉE** pour les incidents avant la sortie Belle-Île → à partir de la sortie **BELLE-ÎLE** pour les incidents situés après cet accès.

LOURD : Scénario de signalisation dynamique entraînant la **fermeture d'un sens complet de la circulation** avec information aux usagers, une réduction de vitesse et une mise en place d'itinéraire de déviation. Ça permet d'assurer l'intervention en toute sécurité des services de secours dans le sens concerné par l'évènement ainsi que la mise en sécurité des usagers impliqués dans l'évènement. **La fermeture d'un sens complet de la liaison se fait toujours au niveau de la sortie principale en amont du premier tunnel du sens impacté.**

Vers le **LUX** → au niveau de la barrière filante **AVROY-LAVEU**

Vers **BXL** → au niveau de la barrière filantes **CHÊNÉE** pour les incidents avant la sortie Belle-Île → au niveau de la barrière filante **GROSSES-BATTES** pour les incidents après le sortie Belle-Île.



La gravité d'un incident et le scénario mis en place par le Centre Tilleuls doivent être dissociés. Un évènement ne sera pas LÉGER/LOURD ou MAJEUR. C'est le scénario mis en place pour assurer la sécurité des usagers et intervenants qui pourra être qualifié de LÉGER/LOURD ou MAJEUR.

NEW

LE DOUBLE LOURD : La fermeture d'un sens complet de la liaison peut survenir alors que l'autre sens est fermé, quel que soit le tronçon impacté par l'événement. Les deux fermetures de sens **ne seront pas considérées comme MAJEUR au sens de la classification en incident de niveau G5** → pas de nécessité de fermeture simultanée pour assurer l'intervention des services de secours en sens inverse.

La notion de **MAJEUR ne se justifie pas** quand:

- La création d'une zone de première urgence/zone d'exclusion n'est pas utile.
- L'intervention en toute sécurité des services de secours par le sens opposé/impacté n'est pas utile et sera souvent plus lente que dans le sens de l'événement.
- Il ne faut pas assurer la mise en sécurité des usagers impliqués hors pertuis impacté → pas de présence de matières dangereuses, pas d'incendie, pas de fuite de carburant, ...

Par exemple dans le cas d'un accident de véhicule sur le toit dans le sens vers BXL avec présence de véhicules à l'arrêt dans l'autre sens de la circulation. Une première fermeture du sens dans lequel le véhicule accidenté se trouve est nécessaire, l'objectif étant d'isoler l'incident et assurer la sécurité des premiers secours.

L'autre sens peut être fermé pour des raisons trafic et pour assurer la mise en sécurité des usagers témoins qui portent des premiers secours.

MAJEUR : Scénario de signalisation dynamique entraînant la fermeture simultanée des deux sens de circulation pour un événement de niveau **G5**, une information aux usagers, une réduction de vitesse et une mise en place des itinéraires de déviation.

Ce scénario permet :

- La création de fait d'une zone de première urgence/zone d'exclusion.
- L'intervention, en toute sécurité, des secours par le sens opposé au sens impacté.
- La mise en sécurité des usagers impliqués hors pertuis impacté → présence de matières dangereuses, début d'incendie, fuite de carburant, ...

Les principes de fermeture → **dans les deux sens complets de circulation** → le sens impacté par l'incident → le sens non impacté par l'incident.

La fermeture de la liaison dans chacun des sens se fait toujours au niveau de la sortie principale située en amont du premier tunnel de chaque sens.

Vers **LUX** → au niveau de la barrière filante **AVROY-LAVEU**

Vers **BXL** → au niveau de la barrière filante **CHÊNÉE** pour les incidents situés avant la sortie **GROSSES-BATTES**.

NEW

Il n'y a pas d'activation automatique et/ou systématique du PIM ni même d'une phase communale lors de la mise en place d'un scénario **MAJEUR**.

En cas de déclenchement les principes d'intervention sont la mise en place de **deux PMA** → un en **amont** de l'incident → un en **aval** de l'incident.





MAJEUR → si déclenchement de PIM → 3 SMUR/5 ambulances directement mobilisés depuis les positions réflexes suivantes :

- 1 SMUR/2 ambulances à la limite du périmètre d'exclusion → en AMONT de l'incident → sens impacté
- 1 SMUR/2 ambulances à la limite du périmètre d'exclusion → en AVAL de l'incident → sens NON impacté
- 1 SMUR/1 ambulances au PPD dans le sens NON impacté.

CONTRESENS/URGENCE : Un bouton de commande au PO de la signalisation dynamique permet d'activer le scénario de fermeture complète **sans lien** avec une localisation d'incident. Ce bouton permet de fermer **un sens** → **lourd** ou les **deux sens** → **double lourd**.

Dans le cas où la localisation du contresens est impossible, un scénario de fermeture dynamique des deux sens est déployé.

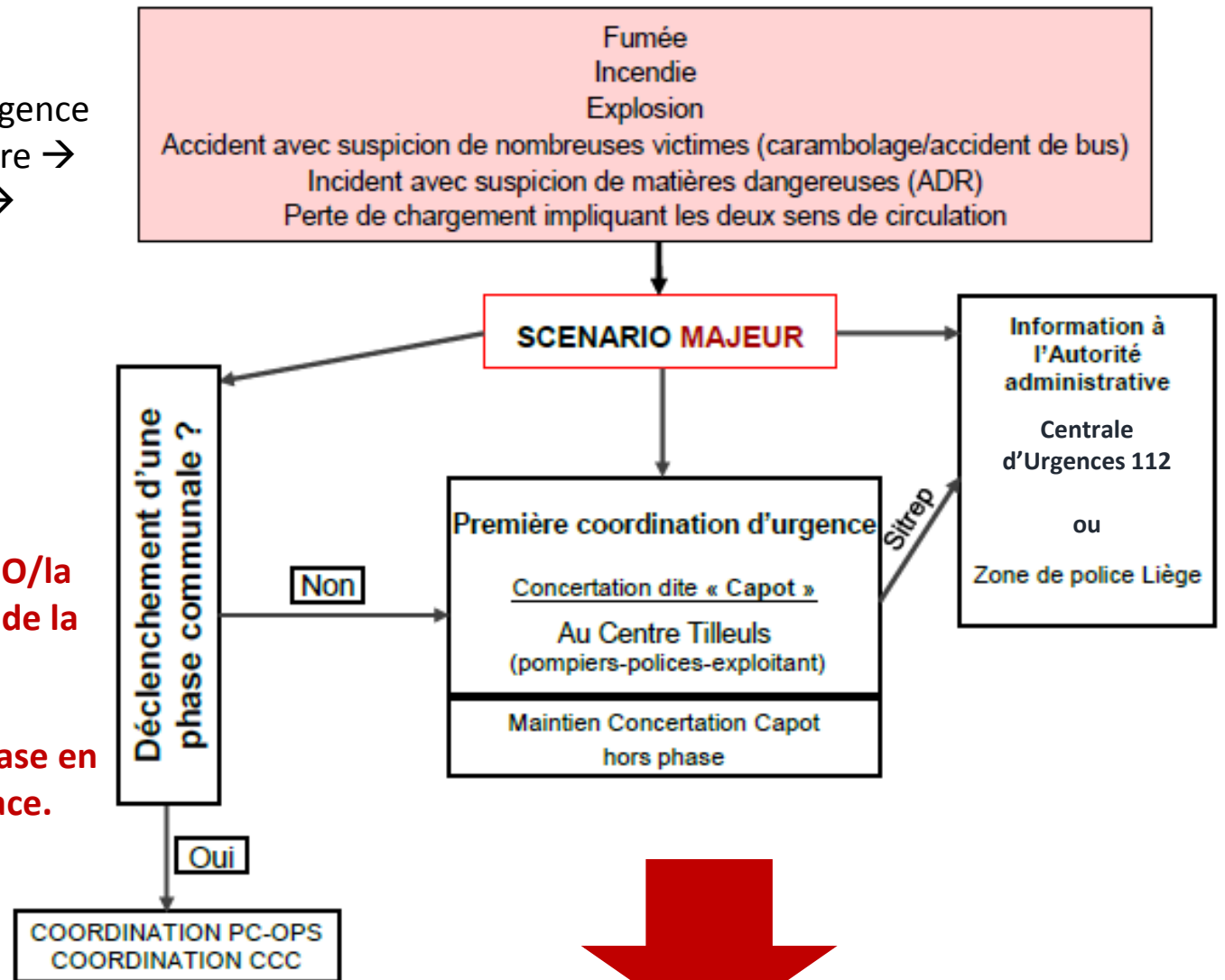
Ce bouton/poussoir est utilisé sur base d'informations émanant du **CIC, CU112, PEREX, patrouilleur**, en cas de :

- Contresens/conducteur fantôme
- Événement ne permettant plus une surveillance adéquate des Tunnels → problèmes humains ou techniques, évacuation forcée du Centre Tilleuls pour pollution, menaces, ...

Pour ce qui est des communications radio le WPR et le Centre Tilleuls resteront, hors phase et en phase à l'écoute permanente de M-LIE-AUTO → groupe de communication éventuel de contact → si passage en phase nous utiliserons les groupes de communications de crise usuels.

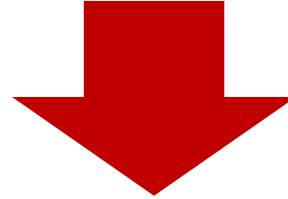
CONCERTATION CAPOT HORS PHASE

- La concertation capot correspond à une première urgence entre la D1/D3 et l'exploitant → celle-ci est obligatoire → organisation au plus près de l'événement/MAJEUR → Centre Tilleuls.
- La mise en place d'un MAJEUR **n'implique pas automatiquement** le déclenchement d'une PHASE COMMUNALE.
- **Le passage en PHASE n'est pas conditionné par une concertation Capot préalable. A tout moment le CDO/la CU112 peut décider de proposer le déclenchement de la phase.**
- **L'Autorité Administrative évaluera le passage en phase en fonction des informations sur le MAJEUR mis en place.**



DÉCLENCHEMENT DE LA PHASE COMMUNALE

Il n'y a plus d'automatisme de déclenchement de **PHASE COMMUNALE** sur un **MAJEUR**.



Un déclenchement de phase se fait non pas en fonction de la nature établie d'un incident ; par exemple un incendie, **mais bien de la nécessité de passer par le phase communale pour en assurer la meilleure gestion.**

Quelle que soit la nature de l'évènement, la mise en place d'un « MAJEUR », doit systématiquement impliquer :

- ∇ l'organisation d'une première coordination multidisciplinaire (Pompier – Police – Exploitant) dite « Concertation capot » au Centre Tilleuls afin d'assurer la gestion de l'évènement en cours,
- ∇ une information vers l'Autorité administrative de l'évènement et du scénario mis en place.

En fonction de la nature ou l'évolution de l'évènement :

- ❖ le représentant des services d'incendie ou de la police peut, **à tout moment**, proposer le déclenchement de la phase à l'Autorité communale. Dans l'affirmative, ceci fera évoluer de facto, la concertation capot initiale vers la mise en place d'un PC-Ops incluant toutes les disciplines.
- ❖ l'Autorité administrative pourra avaliser sur proposition du Dir-PC-Ops (D1), un transfert de Dir-PC-Ops vers une autre discipline (D3).
- ❖ l'Autorité administrative pourra avaliser sur proposition du Dir-PC-Ops, la fin de la phase communale.
- ❖ la décision de réouverture, même partielle, de la liaison E40-E25 se prendra au sein de la concertation capot si aucune phase n'a été déclenchée.

Dans le cas d'un nombre réduit de personnes devant être aidées, elles seraient transportées vers le centre d'accueil par des véhicules de police. Dans le cas d'un nombre important de personnes devant être aidées, le transport serait effectué par les bus du TEC, sous forme de réquisition (concertation capot ou phase).

Centre d'accueil

Le centre d'accueil serait localisé à :

Hôtel de Police
Rue Natalis, 60-64
4020 LIEGE

Officier Chef de Poste Tél. 24h/24h
04/349.58.73
04/341.12.63

Centre de crise opérationnel en cas d'évènement Tél. : 04/344.44.42
Fax : 04/349.58.53

Dans le cas d'un hébergement ou d'un nombre important de personnes, les Services sociaux de la Ville se chargent de l'organisation. Ce sont alors les dispositions d'accueil prévues dans le plan communal général d'urgence et d'intervention qui sont d'application.

MANŒUVRES DES SECOURS SUR INCIDENT

MINEUR-LÉGER-LOURD → l'intervention des secours se fait toujours via le sens impacté.

MAJEUR → l'intervention des secours se fait toujours depuis le sens sain/sens opposé à l'incident et en amont du point de **jonction** communiqué par la filante ou par un accès précédent l'incident. Tout autre accès est possible et ce toujours en amont du point de jonction et est décidé par l'officier.

Pour se faire, l'accès défini dans les fiches réflexes fera l'objet d'une surveillance accrue depuis les Tilleuls pour anticipation d'ouverture au service de secours.

Quel que soit l'événement de niveau G5 – MAJEUR → le tronçon concerné est en zone d'exclusion et n'est donc accessible qu'au seul véhicule de pompiers autorisés. Seule une autopompe escortée par le véhicule de l'officier a accès au sens sain de la liaison depuis le PRV déterminé.

En dehors du sens sain → autopompe + véhicule Officier D1, le principe de la manœuvre pour la D1, D2, D3 consiste à acheminer les moyens prévus aux positions déterminées par les plans monodisciplinaire. Arrivés aux positions définies, les secours signalent leur disponibilité à leur discipline et attendent les instructions pour se déplacer et entrer dans la zone d'exclusion.

Les véhicules acheminés à la BK de la limite du périmètre d'exclusion ou aux positions définies ne s'engagent dans la zone d'exclusion qu'avec l'autorisation préalable de la D1 → Chef des Opérations via Chef de Manœuvre.

CONDITIONS D'ACCÈS EN CONTRESENS → En accord avec les différentes disciplines, le contresens n'est pas autorisé.

Il est toléré dans des rares circonstances :

- Engorgement complet et circulation à l'arrêt → progression impossible.
- Nécessité d'amener sur place le matériel de désincarcération.
- Information et demande préalable auprès du Centre Tilleuls.
- La circulation en contresens doit s'effectuer à **droite, du côté de la berme centrale** à vitesse modérée.

POSITIONNEMENT DES MOYENS SUR INCIDENTS

MINEUR-LEGER-LOURD → les positionnements des services de secours correspondent à la localisation de l'incident, ils s'y rendent directement → pas de zone d'exclusion sur ce type d'accident → l'envoi de la D2 à la demande de la CU112. L'incident est défini par la localisation de l'autoroute/A602-A26 → la BK → le sens/LUX ou BXL → bandes impactées.

MAJEUR → les positionnements des services de secours permettent de :

- Amener les services D1 autorisés au point de jonction dans la zone d'exclusion.
- Garantir l'étanchéité MAX de la zone d'exclusion réflexe définie pour chaque tronçon.
- Assurer le rassemblement des autres moyens dits de première ligne à un lieu de RDV à proximité de l'incident et hors de la zone d'exclusion afin de garantir la sécurité maximale pour les intervenants.
- Proposer deux sites d'attente/PPD – points de première destination, plus accessible en amont de chaque sens susceptibles d'accueillir des moyens dits de seconde ligne si besoin.

Les différentes notions liées aux positionnements

LES TRONÇONS DE SECOURS → découpe de la liaison E40/E25 → 9 zones → 7 tronçons identifiés dans le PPUI → 2 zones d'approche des Tunnels → BURENVILLE/EMBOURG.

Incident Vers Luxembourg			
Sens	Bornes Kilométriques	Tronçon -> Air libre / Confiné	N° Fiche
Vers Lux.	6.8 à 7.8	VIADUC DES GUILLEMINS	1
Vers Lux.	7.8 à 9.5	TUNNEL DE COINTE	2
Vers Lux.	9.5 à 9.8	PONT DU PAYS DE LIEGE	3
Vers Lux.	9.8 à 10.6 & 10.6 à 10.9	TUNNEL DE KINKEMPOIS & TRANCHEE OUVERTE	4
Vers Lux.	10.9 à 11.6	TUNNEL DES GROSSES BATTES	5
Vers Lux.	11.6 à 12.7	ZONE 18 ARCADES	6
Vers Lux.	12.7 à 13.1	ZONE CHENEE	7
Incident Vers Bruxelles			
Sens	Bornes Kilométriques	Tronçon -> Air libre / Confiné	N° Fiche
Vers Bxl.	13.1 à 12.7	ZONE CHENEE	8
Vers Bxl.	12.7 à 11.6	ZONE 18 ARCADES	9
Vers Bxl.	11.6 à 10.9	TUNNEL DES GROSSES BATTES	10
Vers Bxl.	10.9 à 10.6 & 10.6 à 9.8	TRANCHEE OUVERTE & TUNNEL DE KINKEMPOIS	11
Vers Bxl.	9.8 à 9.5	PONT DU PAYS DE LIEGE	12
Vers Bxl.	9.5 à 7.8	TUNNEL DE COINTE	13
Vers Bxl.	7.8 à 6.8	VIADUC DES GUILLEMINS	14

LES POINTS DE JONCTION → le PJ correspond à la localisation du point d'arrêt de la D1 dans la zone d'exclusion → uniquement pour la première équipe de reconnaissance/D1+AP → accès depuis l'autre sens au plus près de l'évènement en toute sécurité → toujours en amont de l'incident.

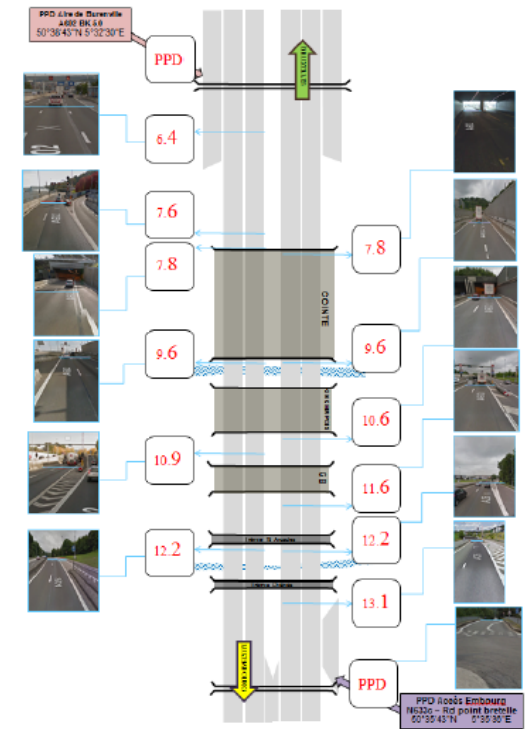
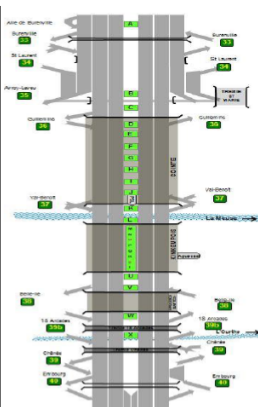
LES POSITIONS RÉFLEXE/LIEUX DE RDV EN BORDURE DE PÉRIMÈTRE D'EXCLUSION → sont définies pour chaque MAJEUR par une position réflexe allant de 1 à 14 → ça correspond à la localisation du point d'arrêt des véhicules de secours n'ayant pas accès à la zone d'exclusion → situés en bordure de zone d'exclusion sur l'autoroute → garantie d'un engagement rapide de tous les intervenants dits de première ligne → ces points sont référencés par tronçon en fonction de la localisation de l'incident → n° de MAJEUR → placement à la BK correspondant → 2 points de RDV sont définis par MAJEUR → un par sens.

ATTENTION

Ces points de RDV permettent :

- Premiers positionnements des disciplines au plus près de l'incident en toute sécurité.
- Rapidité d'intervention dès la levée de la zone d'exclusion, partielle ou totale, notamment pour la D2.
- Éviter l'engorgement au centre-ville et limiter l'impact négatif auprès des riverains.
- Faciliter la prise de décision pour les intervenants du PC-Ops.

	Point de jonction	Bk	Type
Viaduc de Guillemins	A	-	Non défini (en surplus)
	B	7.4	Berme centrale
	C	7.9	Berme centrale, passage intervenant
	D	8.1	passage intertube
Tunnel de Cointe	E	8.3	passage intertube
	F	8.5	passage intertube
	G	8.7	passage intertube
	H	8.9	passage intertube
	I	9.1	passage intertube
	J	9.4	passage intertube
Pont du Pays de Liège	K	9.6	Berme centrale, passage intervenant
	L	9.8	Berme centrale
Tunnel de Kinkempois	M	9.9	passage intertube, accès galerie centrale
	N	10.1	passage intertube, accès galerie centrale
	O	10.2	passage police (porte de 4m), accès Defechereux
	P	10.3	passage intertube, accès galerie centrale
	Q	10.3	passage intertube, accès galerie centrale
	R	10.4	passage intertube, accès galerie centrale
	S	10.4	passage intervenants (porte de 4m)
	T	10.5	passage intertube, accès galerie centrale
Tranchée Ouverte	U	10.6	Berme centrale
	V	11.0	Berme centrale, escalier escamotable
Zone 18 Arcades	W	11.4	Berme centrale
	X	12.2	Berme centrale



OUTILS DE COORDINATION MULTIDISCIPLINAIRE

FICHE RÉFLEXE PC-Ops

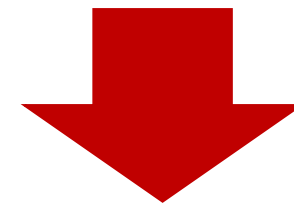
En fonction de l'incident → MAJEUR/LOURD, la communication du numéro de fiche multidisciplinaire sera transmise par l'OST à toutes les disciplines. Ces fiches ont été mises au point de manière collégiale et multidisciplinaire et la numérotation est commune à toutes les disciplines. Elles sont éditées pour chaque tronçon de secours, pour chaque sens impacté ainsi que par type de scénario déployé.

- Numéros de 1 → 7 événements vers **LUX**
- Numéros de 8 → 14 événements vers **BXL**

Les fiches regroupent les informations de localisation → BK/tronçons/sens → scénario mis en place → questions importantes pour entamer la première coordination d'urgence → **COORDINATION CAPOT**.

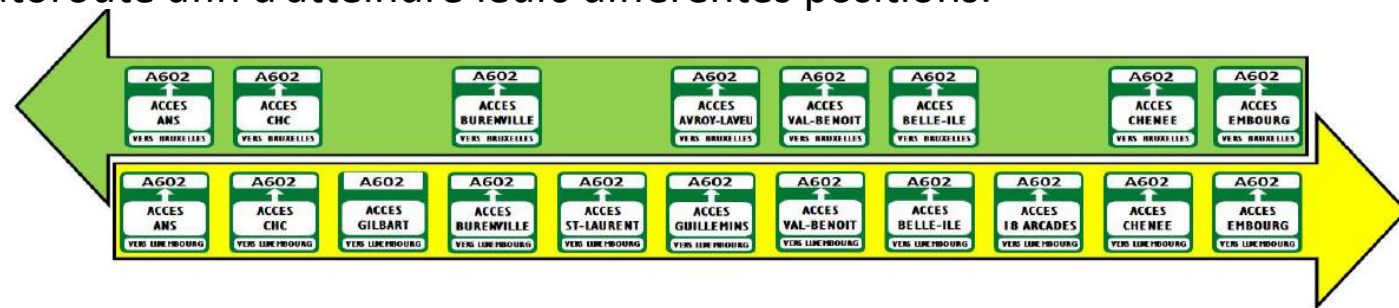
Sur ces fiches y sont visibles :

- Les différents zonages → incident/exclusion/hors circulation/circulation.
- Les positions des différents moyens engagés → ce qui permet le contrôle des moyens dès l'arrivée du référent au PC-Ops.
- Les déviations en place.
- L'évacuation probable des usagers.
- Quelques points d'attention pour la coordination PC-Ops.



FICHE RÉFLEXE TERRAIN

Une fiche réflexe terrain a été créée par l'exploitation en collaboration des services de secours. Cette fiche intègre des informations d'accès sur chacun des numéros de MAJEUR possible → 1 à 14. Elles proposent un fléchage d'accessibilité qui indique aux disciplines les lieux par lesquels elle peuvent accéder à l'autoroute afin d'atteindre leurs différentes positions.



Les accès

Les 12,5 km d'autoroute surveillés depuis le Centre Tilleuls sont jalonnés de nombreux échangeurs avec accès permettant les connexions depuis la périphérie et le centre de Liège.



Les accès possibles préconisés sont eux indiqués par son panneau d'accès/terrain/rue et numéro la plus proche. Chacune des disciplines est représentée par son logo.

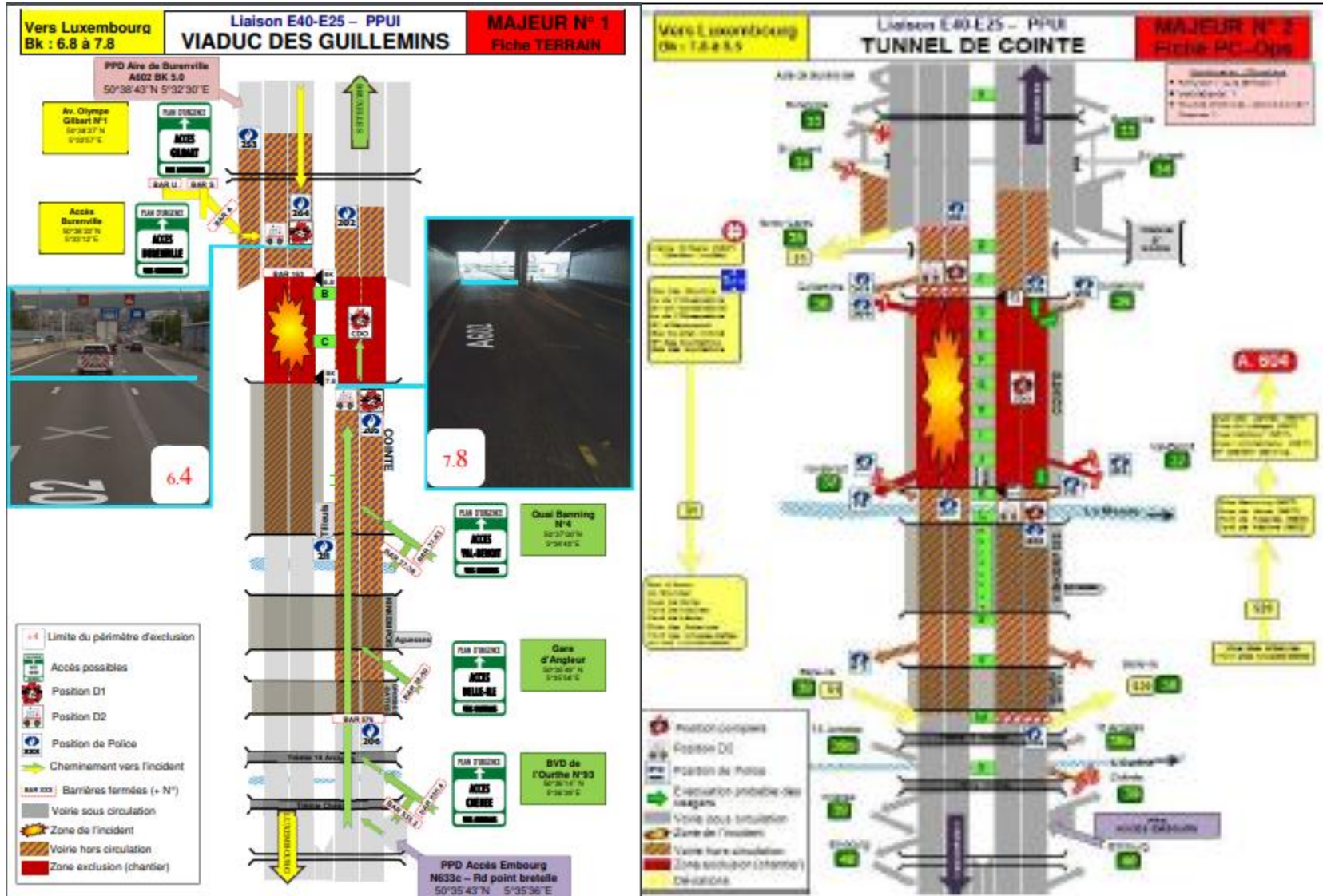
Chaque point de RDV en fonction du MAJEUR est associé à une photo qui le représente.

Elles répondent à des objectifs bien précis :

- Donner les informations les plus précises/complètes pour acheminer en toute sécurité les disciplines engagées aux différents positionnements → points de jonction vers l'incident via le tube sain → les points de RDV en attente de la levée de la zone d'exclusion par le CDO → les PPD pour les renforts plus lointains.
- Homogénéiser l'itinéraire des services de secours se rendant sur l'incident → accès identiques pour toutes les disciplines → anticipation des ouvertures et contrôle des accès par l'OST.

La fiche multidisciplinaire fait référence aux schémas édités par localisation d'événements
FICHE TERRAIN et **FICHE PC-Ops** → numérotations commune → 1 à 14

NEW



Synthèse / Nouveautés

Sens de la circulation :

Vers LUX (anciennement Sud) → Ans vers Embourg

Vers BXL (anciennement Nord) → Embourg vers Ans

Panneaux d'accès :

Des panneaux « Plan d'urgence » ont été placés aux points d'accès de la liaison afin de faciliter l'identification des lieux d'accès à emprunter lors d'un incident, il y en a 13.



	Lieu	N° de barrière	Sens
1.	Accès Guillemins	36-9	Vers Lux
2.	Accès Val Benoit	37-19	Vers Lux
3.	Accès Belle-Ile	38-22	Vers Lux
4.	Accès Burenville	A	Vers Lux
5.	Accès St Laurent	C	Vers Lux
6.	Accès 18 Arcades	K	Vers Lux
7.	Accès RP Gilbert	S	Vers Lux
8.	Accès Av Gilbert	U	Vers Lux
9.	Accès Chênée (côté BAM-Galere)	535.3	Vers Brux
10.	Accès Chênée (côté Chênée)	535.4	Vers Brux
11.	Accès Val Benoit (de Sclessin)	37-38	Vers Brux
12.	Accès Val Benoit (de Liège)	37-83	Vers Brux
13.	Accès Belle-Ile	38-50	Vers Brux

14 fiches réflexes :

Numérotées et uniques par tronçon de 01 à 07 dans un sens et de 08 à 14 dans l'autre sens.

Divisées en deux types → fiches réflexes terrain pour faciliter l'organisation de l'arrivée des secours aux positions réflexes prévues → fiches réflexes PC-Ops pour faciliter l'organisation statique des moyens.

5 niveaux de gravités :

La CU112 juste concernée par les niveaux de G3 à G5.

Triangulation de l'alerte :

Si info reçue par le CIC → le CIC contacte la CU112 qui contacte le Centre Tilleuls.

Si info reçue par le Centre Tilleuls → le CT contacte la CU112 qui contacte le CIC.

Si info reçue par la CU112 → la CU112 contacte le CIC qui contacte le Centre Tilleuls.

Scénarios de signalisation :

Intégration du double lourd → une fermeture d'un sens complet de la liaison peut survenir alors que l'autre sens est fermé, ces deux fermetures ne seront pas considérées comme un majeur cf. exemple donné dia 22 *en italique*.

Informations contenues dans l'alerte :

Le type d'évènement, le numéro de fiche multidisciplinaire concernée, la BK et le sens concerné, dans un tunnel ou pas, le point de jonction.

Activation PIM/Phase communale lors d'un MAJEUR :

Il n'y a pas d'activation automatique ou systématique d'un PIM ni d'une phase communale lors d'un majeur.

Si déclenchement :

Création de deux PMA, un en amont et un en aval de l'incident.

Envoi de 3 SMUR / 5 ambulances à des positions réflexes :

- 1 SMUR / 2 ambulances à la limite du périmètre d'exclusion en AMONT de l'incident dans le sens IMPACTÉ, en fonction du n° de la fiche réflexe.
- 1 SMUR / 2 ambulances à la limite du périmètre d'exclusion en AVAL de l'incident dans le sens NON IMPACTÉ, en fonction du n° de la fiche réflexe.
- 1 SMUR / 1 ambulance au PPD dans le sens NON IMPACTÉ

2 PPD :

Aire de Burenville - A 602 – sens vers Luxembourg BK 4.8 via Sortie 32a
4000 Liège, Belgique
Latitude : 50.645624 | Longitude : 5.541291



Bretelle d'accès Embourg - A26 (E25) sens vers Bruxelles – BK 3.4 via Sortie 40
N609 ou N633c, 4053 Chaudfontaine, Belgique
Latitude : 50.594957 | Longitude : 5.593188



EN GUISE DE CONCLUSION QUELQUES INFOS ...

Altitude : Entre 15 et 58 mètres de profondeur

Diamètre : 11,2 m

Coordonnées : 50°37'33" N / 5°33'48" E

La moyenne journalière de fréquentations, selon la police de la route, est de 75 000 véhicules par jour en semaine.

Un monolithe essentiellement composé de fer, extrait lors des travaux, se trouve exposé sur le rond point face à l'Auberge de jeunesse SIMENON

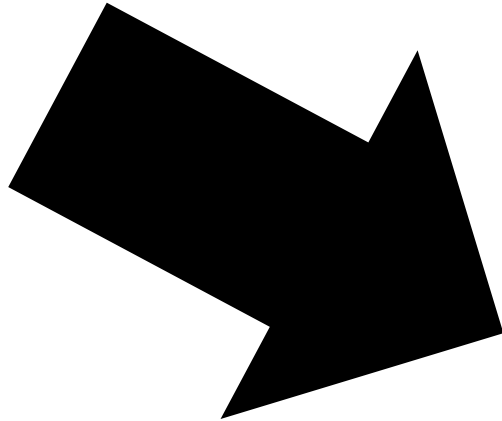


A l'entrée du tunnel de Cointe LUX vers BXL se trouve une potale vitrée en métal abritant la statue de la Ste-Barbe censée protéger les ouvriers durant le chantier.





Des
Questions?



**MERCI
POUR
VOTRE
ATTENTION**