

Fiche d'enseignements 2024-2: Feu d'autocar dans tunnel de +300m

SITUATION OPÉRATIONNELLE

03/05/24

Départ à 0048 pour feu dans un tunnel de +300m situé sur le périphérique intérieur avec en information complémentaire « bus en feu ». Les secours sont confrontés à un feu d'autocar situé dans un tunnel +300 m de l'autoroute sens Whisky qui n'est pas le tunnel spécifié sur l'ordre de départ. Circulation totalement interrompue tunnel bidirectionnel, avant l'arrivée des secours.

PROBLÉMATIQUE

Il s'agit d'un feu d'autocar 50 places situé dans un tunnel bidirectionnel de +300m.
Le tunnel sinistré n'est pas celui de l'ordre de départ.
Un module feu tunnel +300m est envoyé sur le tunnel du périphérique.
Envoi d'un module feu de bus sur autoroute.
Plusieurs véhicules sont bloqués dans le tunnel en amont du foyer et les usagers n'ont pas tous évacué les lieux.
Le conducteur du bus a quitté les lieux de l'intervention.

?

Bilan : 2 lances – 1 UR.

Les termes FH OPS sont écrits **en rouge**

POINTS D'ATTENTION

- **Le tunnel sinistré n'est pas celui de l'ordre de départ** de plus il se situe sur le GIS voisin → Primo intervenants ne disposent pas du triptyque ETARE 3 concerné par le sinistre, CCGI et OGC ont une connaissance partielle de l'infrastructure, PCTAC sonné n'est pas celui territorialement compétent (**défaut de communication du requérant**).
- **Volume d'engins conséquent** (CMA 106 et 140) → réarticulation difficile sans document (**conscience de situation**).
- **Trainasse située en partie haute du tunnel non protégée** est soumise au rayonnement thermique → Chute et indisponibilité de ce moyen de secours (**gestion de l'imprévu**).
- **CES ARCUEIL éprouve des difficultés** pour confirmer à l'OL l'adresse exacte de l'issue Amont à investir → Les usagers ne sont pas immédiatement localisés, idem pour localiser le sinistre.
- **Difficultés de communication radio.**(communication)



BONNES PRATIQUES

- **Regrouper les engins** → permet de réarticuler le dispositif sur le tunnel sinistré (**réévaluation de la conscience de situation**)
- **Prise en compte rapide de l'indisponibilité de la trainasse** → Remplacement du dispositif initial par **deux lances sur division alimentée** (**prise de décision adaptée, gestion de l'imprévu, sécurité gérée**).
- **Emploi des ELD** sur la partie la plus longue du tunnel à reconnaître (**prise de décision adaptée**).
- **Sectorisation** qui s'appuie sur les limites physiques visibles matérialisées par les issues de secours (IS).
- Demande d'un **canal tactique relayé** (**communication**).



CE QU'IL FAUT RETENIR

1. **Regrouper les engins** pour réarticuler rapidement les moyens sur les différentes IS amont-aval (**sécurité gérée, conscience de situation**).
2. **Être clair et rapide lors du compte-rendu** sur l'indisponibilité des moyens de secours (**partage conscience de situation, communication, gestion de l'imprévu**).
3. S'assurer de disposer d'un canal de communication fiable: demande d'un **canal tactique relayé** au plus tôt (**communication - partage conscience de situation**).
4. **Envoyer-Demander OGC territorialement compétent** dès la connaissance du tunnel réellement sinistré pour détenir triptyque ETARE 3 (**conscience de situation, sécurité gérée**).

FICHE D'ENSEIGNEMENTS N° 2024 - 2 : Feu d'autocar dans tunnel +300 m



Trainasse

