

PARTAGE D'EXPÉRIENCE



Service Retour d'expérience SDIS 31
Ltn. Joël FAVA / Cne. Daniel JEAN

Fuite H2 – Station Blagnac (Aéroport et Public)

Fuite Hydrogène
Station de production et de distribution



Situation à l'arrivée des secours, réactions immédiates:

« Frontière » espace privé / espace public

Premiers sur les lieux, les secours de l'aéroport (SSLIA) prévenus par un témoin mènent les premières actions tout en alertant les secours du SDIS. A leur arrivée, ils perçoivent une fuite audible (mais néanmoins faible) au niveau de l'aire de remplissage de la station de distribution. Ils positionnent leurs moyens (2 VIM), établissent une LDV sur division alimentée et réalisent rapidement un périmètre de sécurité (150m sur voies de circulation aéroport au moyen de rubalise ainsi qu'un second périmètre de sécurité, côté public, au moyen d'un véhicule de secours dédié à l'aéroport).

Ils évacuent rapidement les personnels de l'aéroport présents dans les périmètres définis (notamment la sécurité de l'accès au portail C) tout en s'assurant que les secours extérieurs pourront entrer (procédure d'urgence d'ouverture des barrières en mode « jour »).

Ils rappellent les consignes de sécurité liées à l'H2 à l'ensemble des intervenants; demandent au SDIS la création d'un PRM ainsi que le renfort de moyens de détection. Parallèlement ils informent leurs autorités de leur engagement sur cette intervention. L'aéroport passera ainsi en mode « dégradé » de sécurité –baisse de niveau à « 5 », remonté à « 7 » à l'arrivée du SDIS - dû à l'engagement de deux VIM et des personnels afférents.

A leur arrivée, les secours du SDIS prennent le COS et confirment les actions engagées. En concertation, ils proposent les premières idées de manœuvre:

- reconnaissance au moyen d'un binôme sous ARI ;
- détection et mesures pour confirmation H2;
- organisation cellule réflexion « source / flux / cible(s) »
- actions complémentaires à mener : contact exploitant; information des autorités,...

PARTAGE D'EXPÉRIENCE



Problématiques rencontrées:

- accessibilité, repérage et localisation organe de coupure;
- contact difficile avec l'exploitant: repérage du numéro; plateforme d'appel heure d'arrivée sur les lieux,...;
- dégradation temporaire du niveau de sécurité de l'aéroport;
- inquiétudes effets « dominos » potentiels du fait de la présence du dépôt pétrolier aéroportuaire à proximité...



Éléments favorables



Éléments défavorables

Rapidité d'arrivée sur les lieux du SSLIA

Réactions immédiates adaptées

Connaissance de l'H2

Fuite à l'air libre avec heure de fuite non connue...mesure de 117 ppm à l'air libre lors de la phase de reconnaissance

Absence de toxicité et de risque sensible potentiellement liés à l'H2

Bonne coordination, complémentarité et entente SSLIA /Secours du SDIS

Intervention aidant à la prise de conscience, à la connaissance des risques et à « dédramatiser »...

Premier témoin ne réagit pas, ne fait pas d'analyse situationnelle (station H2, environnement...) et pense que c'est une fuite d'air comprimé.

Espace mi- privé /mi public avec procédures parfois complexes à connaître et appliquer...Espace « frontière »...

Quasi absence des forces de l'ordre...

Pas encore d'ER ou de document simplifié d'implantation des équipements (en cours d'élaboration)

Délais d'arrivée tardive sur les lieux du technicien-exploitant car affichage du contact exploitant d'un seul côté de la station...

Accessibilité à la zone où se situe la fuite (zone « grillagée »; un seul portail côté public sans possibilité, même pour les secours, de rentrer.

Présence très proche du dépôt de carburant de l'aéroport. Effet domino possible en cas d'UVCE ou d'explosion du trailer.

Zone d'intervention complexe avec de forts enjeux humains et économiques.



Ce qu'il faut retenir...

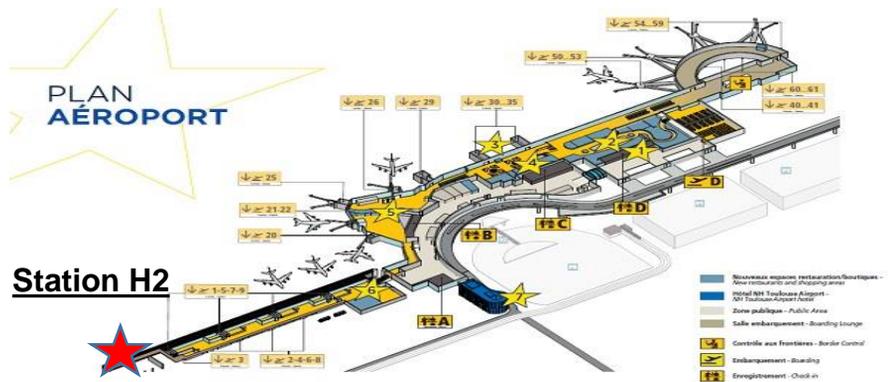
- Importance des connaissances techniques et reconnaissances opérationnelles du secteur sur les évolutions des risques liés aux innovations et autres particularités significatives :
 - Sensibilisation, information et formation des personnels aux risques « nouveaux », leur localisation, l'environnement dans lequel ils se situent...Intérêts de la connaissance et de la reconnaissance opérationnelle de secteur.
- Nécessité du partage des connaissances et du travail collectif (exercices et interventions) :
 - Sapeurs-Pompiers
 - Interservices
 - Exploitants



PARTAGE D'EXPÉRIENCE

Analyse opérationnelle et actions menées

- Zone « Frontière », à cheval entre espace public et espace privé aéroportuaire avec ordinairement de fortes contraintes pour passer de l'une à l'autre: contrôles; port de badges; dépôt de pièce d'identité; procédures de fouille; espace aéroportuaire aux accès réglementés, différenciés et gérés par Gendarmerie et société de gardiennage. Une autre alternative d'accessibilité aurait pu être envisagée (accès portail SUD, en conformité avec Plan Orsec Aéroport non déclenché);
- Périmètres de sécurité conséquents à réaliser et accès à veiller...
- Zone de la station quasi inaccessible : grillage tout autour, portail à code (non connu); un « trailer » branché, relié à un régulateur de pression...;
- Découverte « empirique » de l'organe de coupure (fermeture d'un robinet vanne à l'arrière et en dessous du trailer pour stopper le flux...)
- Perception d'un bruit de fuite mais difficilement localisable..
- Réalisation d'un bricolage système « D » : détecteur attaché au bout d'une gaffe pour effectuer les mesures à 1 m;
- Attente longue pour cadre SP (chef de groupe resté seul) de l'arrivée du technicien représentant l'exploitant pour transmission directe des éléments factuels de l'intervention réalisée.



Pour aller plus loin dans la connaissance du risque H2:

<https://youtu.be/goqBK2I2C5w>

<https://vigihy.france-hydrogene.org/annuaire-des-acteurs/ecole-nationale-sup-des-officiers-de-sapeurs-pompiers-ensosp/>

