

# PARTAGE D'EXPERIENCE AVP SUIVI DE FEU DE PL TMD

## CONTEXTE

Le jeudi 9 mai 2018 à 8 h 27, le CTA reçoit un appel pour un PL renversé sur un rond-point. Le conducteur est sorti du tracteur et le PL commence à prendre feu au niveau de la remorque qui contient 34 000 L de gasoil.

## VOLUME DE SECOURS PREVU PAR LE CODE SINISTRE

FPT + FMOGP + VLCG + VRCH + RCH3



### Anticipation par le CODIS à l'appel

2 VSAV + CECGC + Groupe Commandement



## SITUATION A L'ARRIVEE DES SECOURS



- le poids lourd est couché sur le flanc droit, la citerne présente six fuites de gasoil sur les 6 trous d'homme ;
- le feu est parti de la remorque puis s'est propagé à l'ensemble routier et à la flaque de gasoil au sol ;
- le conducteur a réussi à sortir de la cabine avec l'aide de témoins avant qu'elle ne s'embrase à son tour ;
- la flaque enflammée coule le long de la route (photo n° 3) sur environ 150 m, le feu se propage à la lisière ;
- le panache de fumée se dirige vers l'agglomération à 3 km au sud-est.

## PREMIERES ACTIONS



- Prise en charge du conducteur du PL et des documents de transport ;
- Etablissement d'une lance à mousse sur FPT non alimenté ;
- Réalisation d'un périmètre de sécurité.

### CODIS :

- Visioconférence avec un SPV du CTA-CODIS sur place par GSM pour disposer d'images du sinistre ;
- Engagement d'un groupe FEU LIF 110, d'un groupe feu de forêt et de porteurs d'eau complémentaires (CECGC, SRCGC) ;
- Information chaîne de commandement, mairie, préfecture et ONF ;
- Contact avec le dépôt pétrolier d'origine pour confirmer la nature du chargement.



## PREMIER MESSAGE DU PREMIER FPT



« Je confirme feu de PL complètement embrasé, la citerne contenait 34 000 litres de gasoil. Une lance à mousse établie, sens du vent du nord vers le sud. Je demande un deuxième FPT et police pour arrêter la circulation. »

## ZOOM sur les éléments nécessaires à l'anticipation :

L'anticipation par le CODIS et le chef de colonne nécessite une première analyse précise et un message de renseignement le plus complet possible de la part du COS. Il doit contenir les informations relatives au produit (type de produit et quantité en jeu, débit de fuite estimé, dimension approximative de flaque), à la zone d'intervention (risque de propagation, possibilité d'alimentation, accès à privilégier et point de transit potentiel)

Ce premier message doit également faire allusion aux autres problématiques identifiées (pollution de l'air, eaux d'extinction, impact sur la circulation). Ces éléments permettent de dimensionner les moyens (alimentation, émulseur, commandement), de structurer la montée en puissance (emplacement des CRM et VPC, déviations à prévoir) et de renseigner les autorités (mairie, préfecture, COZ).

## ZOOM sur l'extinction et l'alimentation en eau :

Outre les problématiques de fumées d'incendie et d'eaux d'extinction nocives pour l'environnement, le COS s'est attaché à limiter la propagation du sinistre et à baisser la température de la citerne et de son contenu. L'objectif de cette manœuvre était de permettre le dépotage du carburant restant dans la citerne pour autoriser son relevage.

Pour dimensionner les moyens d'extinction et d'alimentation, la doctrine relative aux feux d'envergure s'appuie sur 4 critères :

- le type de combustible (solide ou liquide) ;
- le risque de propagation ;
- la surface en feu ;
- la distance au point d'eau.



Le contenu de la citerne est connu (gasoil, quantité restante 10 000 L environ) et le risque de propagation à la forêt est avéré, il est difficile d'évaluer a priori la surface de la flaque en feu (estimée environ à 600 m<sup>2</sup> après l'intervention).

La distance au point d'eau (supérieure à 3 000 m) ne permet pas d'envisager l'établissement d'une ligne de diamètre 110 mm comme une idée de manœuvre viable. Ces éléments ne permettent pas la mise en application des scénarios prévus dans le memento opérationnel (FOD MA 007).

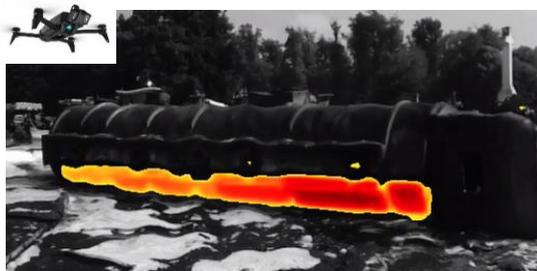
L'alimentation du dispositif est finalement assurée par les vecteurs présents sur place (FPT, FMOGP, CCF, SRCGC, CECGC), puis par noria de certains d'entre eux. Le volume d'eau consommée sur l'intervention est estimé à 70 m<sup>3</sup> (3 FPT + 2 FMOGP + 3CCF + 3 CECGC + ½ SRCGC).

## Retour à la normale :

Une fois le foyer principal et les flaques périphériques éteints, il est nécessaire d'attendre la baisse significative de la température du contenu de la cuve. Les opérations de dépotage préalables au relevage de la remorque nécessitent une suppression du risque d'inflammation. Le risque est considéré comme écarté une fois que le liquide n'émet plus de vapeurs inflammables, soit lorsque sa température est redescendue sous le point éclair (58 °C).



Pour éviter l'impact sur l'environnement avec les eaux d'extinction, et parce que l'alimentation en eau s'effectuait par noria, il est décidé de laisser la remorque refroidir d'elle-même sans moyen hydraulique dans un premier temps. Dans un second temps, le refroidissement est accéléré par une attaque massive en mousse, pour permettre de gagner du temps sur le relevage. Une fois arrivé à température satisfaisante, le gasoil a pu être dépoté ce qui a autorisé ensuite le relevage de la remorque par une entreprise spécialisée.



## Nouveaux usages du drone :

La présence du drone a permis de photographier la zone d'intervention à la verticale afin d'utiliser le cliché comme fond de SITAC au VPC. Le recours au drone et à sa caméra thermique a également permis d'apprécier le volume de carburant restant dans la citerne et de mesurer la température extérieure de l'enveloppe (photo ci-dessus).



Groupement  
opérations  
Service doctrines  
opérationnelles

PARTAGE D'EXPERIENCE



Groupement  
opérations  
Service doctrines  
opérationnelles

PARTAGE D'EXPERIENCE

## Si je fais face à un PL TMD renversé...

### Comment identifier un PL TMD ?

Chaque PL transportant des matières dangereuses est équipé d'un panneau orange (code danger/code matière), de pictogrammes de danger et de bons de bord. Ces documents précisent l'identité de l'expéditeur et du destinataire du produit, ainsi que les natures et quantités des produits transportés.



Sur cette intervention, le panneau de danger indiquait un mauvais code matière. Il est important de corroborer les informations avec le conducteur et le bon de transport lorsque c'est possible.

### Quelle est la conduite à tenir face une citerne de carburant couchée sur le flanc ?

Chaque trappe en haut de la citerne dispose d'un évent de respiration qui libère les vapeurs de produit. Lorsque la citerne se couche, des fuites de carburant vont apparaître sur ces événements ou sur le pourtour des trappes lorsqu'elles sont endommagées. Si une action sur ces fuites s'avère compliquée, même avec la caisse FAK, le chef d'agrès peut à minima effectuer une levée de terre autour de la flaque en formation pour réduire sa surface ou disposer des caisses sous l'écoulement si le débit est moindre.

**NOTA :** le carburant est souvent transporté à chaud pour réduire sa viscosité. Il est donc plus inflammable, ce qui peut nécessiter la réalisation d'un tapis de mousse pour limité l'émission de vapeurs.

### ELEMENTS DEFAVORABLES

- quantité de carburant conséquente ;
- saturation des canaux radio par un trafic intense ;
- mauvaise couverture GSM ;
- problème de couverture Antarès (point de transit injoignable) ;
- absence de point d'eau à proximité ;
- proximité de la forêt qui facilite la propagation (résineux) ;
- circulation importante (heure de pointe).



### ELEMENTS FAVORABLES

- capacité du conducteur à sortir de lui-même ;
- disponibilité des 2 FMOGP ;
- déplacement de l'astreinte technique ;
- éloignement des habitations ;
- anticipation du CODIS sur la montée en puissance ;
- prise d'informations du CODIS (notamment par visioconférence) ;
- anticipation des moyens de récupération du produit par le CT RCH ;
- présence des partenaires favorisant la collaboration inter-services.



### CE QU'IL FAUT RETENIR

- l'établissement d'un premier moyen en mousse de façon précoce permet de temporiser la montée en température de la citerne et l'étendue du sinistre ;
- la réalisation d'une levée de terre permet de canaliser le flux enflammé pour limiter l'augmentation de la surface de flaque en feu ;
- la remontée d'informations claires (nature, quantité et dimension) ;
- la récupération des documents de transport facilite la prise d'informations fiables.

### Ont contribué à la rédaction :

Cdt GALLOT (Chef de Colonne), CT RCH, officiers de permanence du CTA-CODIS, Intervenants, Cne LAURAIN (Service Doctrines ops).

DISPONIBLE SUR  
L'ESPACE  
OPERATIONNEL :  
FOD MAT 2.22 FMOGP



FMO RCH 046  
Valise Fuel Antipollution Kit  
« FAK »



FMO INC 011  
Adaptateur mixte bas et moyen  
foisonnement



FOD MA 005  
Caractéristiques des additifs

