

RETEX Incendie feux de voiliers

Port des Bas Sablons, Saint-Malo. 30 avril 2017



Service Départemental
d'Incendie et de Secours
d'Ille-et-Vilaine

2 rue du Moulin de Joué
BP 80127
35701 RENNES Cedex 7
Tél : 02 99 87 65 43
Fax : 02 99 87 65 44

DIRECTION DES OPERATIONS
SERVICE METHODES OPERATIONNELLES ET RETEX



Sommaire



SYNTHESE DE L'ÉVENEMENT	5
<u>PARTIE 1 – DESCRIPTION DE LA SITUATION OPERATIONNELLE.....</u>	<u>7</u>
1 . SITUATION	7
2 . ECLOSION DE L'INCENDIE	7
<u>PARTIE 2 – ANALYSE DES ACTIONS MENEES</u>	<u>9</u>
1 . COS : VLCC ST MALO	11
2 . COS : VLCC NORD	15
<u>PARTIE 3 – BILAN</u>	<u>21</u>
<u>PARTIE 4 – POINTS FAVORABLES.....</u>	<u>22</u>
<u>PARTIE 5 – POINTS DEFAVORABLES</u>	<u>23</u>
<u>PARTIE 6 – ENSEIGNEMENTS</u>	<u>24</u>
1 . INCENDIE	24
2 . SECOURS A PERSONNE	25
3 . COMMANDEMENT	25
<u>PARTIE 7 – PLAN D' ACTIONS.....</u>	<u>26</u>



Photo n°1 : Feu dans le port des Bas Sablons

Synthèse de l'événement



Le dimanche 30 avril à 5h26, le CTA est alerté pour un incendie concernant 3 voiliers ponton F au port des Bas Sablons à Saint-Malo. Le CTA engage un premier train de départ « feu de navire à quai > 30 mètres » composé de 2 fourgons incendie, 1 VTU avec le lot IBN et un chef de groupe.

A 5h36, les premiers engins se présentent face à un mur de flammes : 7 à 8 bateaux sont en feu. A ce niveau, le ponton est partiellement détruit.

A l'aide de la motopompe IBN puis d'une division alimentée, les deux premiers binômes réalisent la part du feu sur les bateaux et sur le ponton. L'extinction des bateaux est particulièrement difficile.

Un peu avant 6h, certains bateaux en feu larguent leurs amarres et propagent l'incendie aux bateaux amarrés sur le ponton E. Un bateau en feu se dirigeant vers le ponton G sera repoussé aux pieds, évitant la propagation à celui-ci.

Deux fourgons sont demandés en renfort pour aider à l'extinction ainsi qu'un VSAV pour le soutien sanitaire.

L'arrivée des moyens nautiques de la gendarmerie maritime, puis de la SNSM et du BLS Dinard permettent d'écarter les bateaux en feu des pontons aux alentours de 6h30. Le renfort des bateaux en aluminium du port des Bas Sablons permettra de renforcer cette action.

Les bateaux sont ensuite dirigés par les moyens nautiques depuis le secteur ponton vers le secteur cale du Naye. A cet endroit, un fourgon a été positionné pour réaliser l'extinction des bateaux en feu. Une entreprise de levage vient prêter main forte aux sapeurs-pompiers pour extraire les bateaux du plan d'eau et les hisser sur le haut de la cale où l'extinction finale sera exécutée.

Le chef de colonne confirme les deux secteurs mis en place. Il s'assure de la levée de doute sur la présence éventuelle de corps dans les bateaux coulés grâce aux moyens plongeurs arrivés en renfort. En coordination avec les moyens du port, l'épandage du dispersant permet d'éviter la pollution hydrocarbure.

Le bilan matériel fait état de 8 bateaux coulés, 6 détruits et sortis à la cale du Naye, 6 endommagés au niveau des pontons. Un employé du port ayant inhalé des fumées a été hospitalisé en urgence relative.



Figure n°1 : Plan du port des Bas Sablons

PARTIE 1 – DESCRIPTION DE LA SITUATION OPERATIONNELLE



1 . Situation

1- Zone d'intervention

Le port des Bas Sablons est un port de plaisance qui comporte 12 pontons de 225 mètres de long espacés de 40 mètres les uns par rapport aux autres. 1200 places sont prévues dont 70 places réservées aux visiteurs. Le port est presque plein chaque jour.

Ce jour-là, le coefficient de marée est de 95 et la basse mer est à 5h26. La hauteur d'eau est de 1,25 mètres mais un mur permet de maintenir le bassin à flot sur 2 mètres dans le port. Lorsque la mer est basse, la rampe d'accès au ponton est en pente de 45° par rapport au ponton.

2- Météo

Le jour de l'intervention, les conditions météorologiques étaient les suivantes : vent d'Est Sud/Est de 30 km/h, temps nuageux avec une petite pluie, la température était de 8 degrés. Le lever du soleil était à 6h30.

2 . Ecllosion et propagation de l'incendie

L'incendie se déclare sur un bateau amarré ponton F vers 5h15, probablement à cause d'un appareil électrique resté en charge pour la nuit. Le feu se propage rapidement à 2 bateaux situés à proximité. A l'arrivée des secours, 7 à 8 bateaux sont en feu de chaque côté du ponton F, ainsi qu'une partie du ponton lui-même.

Alors que les sapeurs-pompiers commencent la phase d'extinction, un bateau se détache et met le feu à deux autres bateaux amarrés sur le ponton E. Un 2^{ème} bateau se détache du ponton E et se dirige vers le ponton G alors que la police fait évacuer ce ponton. Le bateau est repoussé par ces derniers à l'aide des pieds, évitant ainsi la propagation au ponton G.



Photo n°2 : Incendie sur le ponton F



Photo n°3 : Ponton F endommagé

PARTIE 2 – ANALYSE DES ACTIONS MENEES



5h23 Traitement de l'alerte

« *CROSS Corsen* : C'était pour vous passer une requérante. Elle signale un feu aux Bas Sablons à Saint Malo au niveau d'un ponton. Je vous mets en conférence (...) *Requérante* : nous sommes sur le bas des Bas Sablons, dans un bateau, il y a un bateau qui prend feu. Il est en face donc du E 55, c'est le ponton D – *CTA* : d'accord et quel ponton ? *Requérante* : alors, nous nous sommes au E 55. *CROSS Corsen* : c'est le F. *Requérante* : en face du nous c'est le F. Allez-y parce que vite, vite, vite !- il y a des flammes ! *CTA* : d'accord. Le bateau c'est quoi ? Un voilier ? *Requérante* : je ne sais pas, oui sans doute un voilier. Oui mais il y a les flammes ! (...) *CTA* : et là il y en a d'autres à côté ? Il est à quai ? *Requérante* : oui, il y en a plein »

Deux autres requérants, positionnés à quelques centaines de mètres de l'incident, contactent le CTA-CODIS à 5h29 et 5h34 pour signaler un incendie au port des Bas Sablons. L'opérateur apprend à cette occasion que le feu se propage probablement à 2 autres bateaux. A 5h40, la capitainerie de St Malo appelle le CTA-CODIS pour confirmer que 3 voiliers sont en feu.

5h26 Engagement des secours

L'opérateur déclenche l'intervention avec le code sinistre suivant : Feu de navire à quai (>30 m). Les engins engagés sont les suivants : FPTL + FPTSR (à 3 SP) + MPR (qui n'est volontairement pas prise au départ après information du CODIS) + VTU - Lot IBN (à 3 SP) + VLCG. Le FPTSR à 6 SP sera reconstitué une fois sur place, le VTU faisant office de vecteur pour le lot IBN.

Le CTA-CODIS retire dans la proposition de départ du système d'alerte les engins suivants : EPS + VPL – BLSP + PEVSD.



Figure n°2 : Situation tactique à t +10 min

1 . COS : VLCG St Malo



5h36 Arrivée sur les lieux des 1^{ers} engins

Les premiers intervenants constatent à leur arrivée un mur de feu qui leur fait face sur le ponton F, particulièrement virulent et rayonnant. Le CA FPTL commande la mise en place de la motopompe IBN sur le ponton, par l'équipage du VTU-IBN, puis l'établissement de 2 LDMMR 500 sur cette dernière par le B1 et B2. Le premier objectif est de rabattre les flammes. La motopompe fonctionne une petite dizaine de minutes et finit par caler. Le flexible de refroidissement du moteur de la motopompe étant débranché, elle ne peut être utilisée durablement.

Une division alimentée est mise en place depuis le dévidoir par le personnel du FPTSR, alimentée sur le FPTL, avant que la motopompe ne tombe en panne.

Le B2 abaisse les flammes sur le ponton tandis que le B1 passe de l'autre côté de l'incendie, à quatre pattes et à tâtons, le ponton est déjà endommagé. A cet instant, le mât d'un voilier chute et percute la cabine des WC du ponton située à quelques mètres des intervenants. Des bouteilles de gaz présentes dans les bateaux explosent.

Les deux binômes poursuivent l'extinction des bateaux ainsi que du ponton en flammes.

Dans le même temps, la police se charge d'évacuer le pontons E et G et interdit l'accès aux autres pontons sur ordre du chef de groupe.

5h44 Message d'ambiance du CDG : « intervention Port des Bas Sablons, Saint Malo. Feu sur un ponton, plusieurs navires en feu. Je demande l'engagement de moyens plongeurs sur place. Je demande également l'engagement du personnel du port des Bas Sablons Saint-Malo. Actuellement 1 LDMMR500 en cours d'établissement sur Motopompe. Je demande également l'engagement d'un VSAV en soutien sanitaire. Message terminé »

5h50 Contact CDG/Chef de salle (par téléphone) : Le chef de salle indique au chef de groupe que pour sa demande de plongeurs, les personnels de St Malo ne peuvent pas armer, étant engagés sur les engins incendie. Le chef de groupe demande alors l'engagement des plongeurs de Rennes. Dans l'attente, le chef de salle propose l'engagement de SAV de Dinard et d'un plongeur de repos présent au CIS St Malo pour compléter l'effectif. Le chef de groupe valide.

Un bateau en flamme largue ses amarres et se dirige vers le ponton E, poussé par le vent et l'action des lances, propageant le foyer sur ce ponton et obligeant le personnel du FPTSR à établir une deuxième division alimentée depuis le FPTL sur le ponton E. Le dévidoir est utilisé pour cet établissement depuis le haut de la rampe d'accès du ponton et les tuyaux sont tirés jusque sur le ponton. Deux LDMMR 500 sont établies sur cette division.

L'ordre est donné d'utiliser le mouillant pour traiter le feu de bateau, mais le dispositif mouillant du FPTL ne fonctionne pas (les sapeurs-pompiers ne s'en rendent compte qu'à la fin de l'intervention) et rend l'extinction particulièrement difficile.



Figure n°3 : Situation tactique à t +20 min

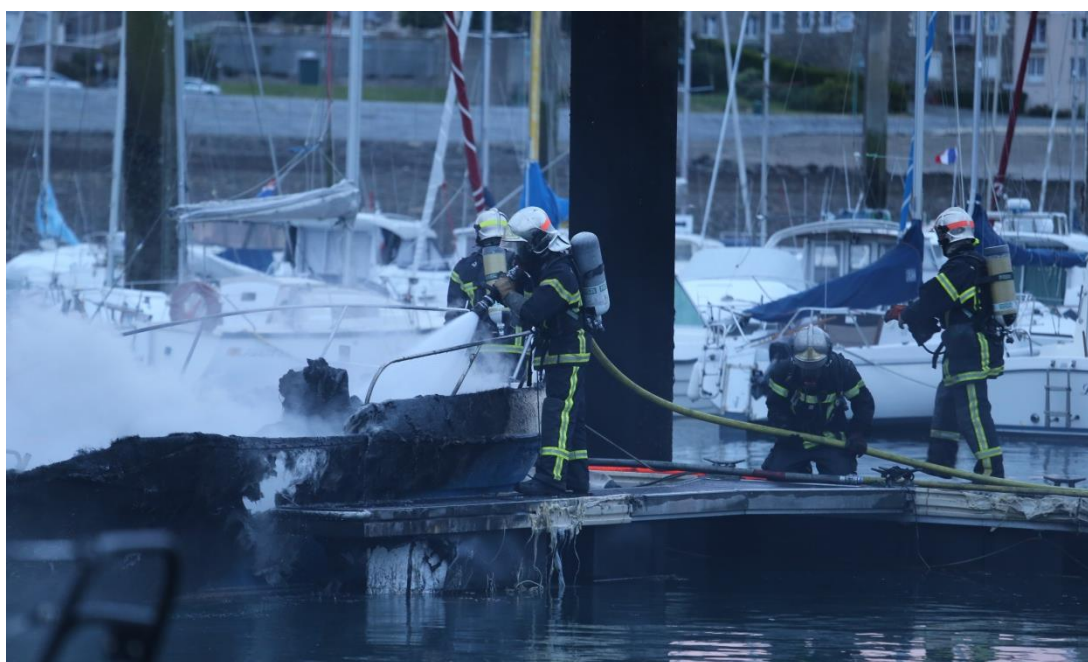


Photo n°4 : Extinction d'un bateau sur un ponton



5h54 Contact CDG/Chef de salle (par téléphone) : le chef de groupe demande 2 FPT en renfort car le feu se propage à d'autres pontons lorsque les bateaux larguent leurs amarres. Le chef de salle demande s'il veut passer en niveau colonne, le chef de groupe répond que dans l'immédiat le niveau groupe est suffisant.

L'officier CODIS demande tout de même l'engagement du chef de colonne seul pour mieux se rendre compte de la situation.

Un autre bateau se détache et se dirige vers le ponton G, un policier repousse du pied le bateau, évitant ainsi la propagation à ce ponton. Les gendarmes maritimes, alertés par l'alarme de leur bateau, arrivent 15 minutes après l'arrivée des sapeurs-pompiers. Le chef de groupe demande de mettre à disposition leur semi-rigide. Leur mission confiée par le chef de groupe est de sécuriser les intervenants au niveau du plan d'eau, mais finalement cette mission n'est pas effectuée, au profit de celle d'éloigner les bateaux en feu des bateaux intacts.

5h58 message de renseignement du CDG : « destinataire CODIS, chef de colonne. Groupe horaire 5.57. Texte : à notre arrivée sur place, plusieurs bateaux en feu au niveau du ponton F. propagation du feu par bateaux ayant largué leurs amarres sur le ponton E. Je confirme les moyens SAV, PLG également le VSAV et les 2 FPT. Je demande la Police municipale pour pouvoir avoir un contact avec les agents du port. Message terminé. CODIS : Le CODIS actuellement est en train de gérer les BLS, et FPT Plerguer, FPT Cancale sont alertés en renfort ainsi que VSAV1 Cancale qui a pris le réseau »

6h15 : Contact CDG/Chef de salle : Le chef de salle indique au chef de groupe que 2 SAV 2 sont partis de Dinard et que le PLG 2 de repos à St Malo arrive sur les lieux de l'intervention.

Le FPT Cancale se présente à 6h20, armé à 4 SP, le fourgon a été déclenché à 5 mais un sapeur-pompier ne s'est pas présenté au CIS suite à un problème de bip. Le FPT Plerguer se présente à 6h24. Le chef de groupe décide alors de créer une zone de stockage des bateaux en feu à la cale du Naye. Le FPT Cancale y est envoyé pour assurer ce secteur.

A 6h30, se présentent sur les lieux l'embarcation de la SNSM, le BLS Dinard et le chef de colonne. Le chef de colonne et le chef de groupe font un point de situation. Actuellement, 3 secteurs sont en place : ponton E, ponton F et cale du Naye.

Le chef de colonne sectorise l'intervention en 2 secteurs géographiques : secteur ponton sous le commandement du chef de groupe St Malo et secteur cale du Naye sous le commandement du chef de groupe Dinard. Ses principaux objectifs sont d'éviter la propagation et d'assurer la sécurité des personnels. Il demande une attaque à la mousse. L'établissement ayant été effectué sur le FPTL, l'attaque en cours est faite au mouillant. Il valide la poursuite de l'attaque au mouillant plutôt que de modifier les établissements. On découvre plus tard que le mouillant ne fonctionne pas.

Le sous-préfet et plusieurs médias se présentent sur l'intervention.

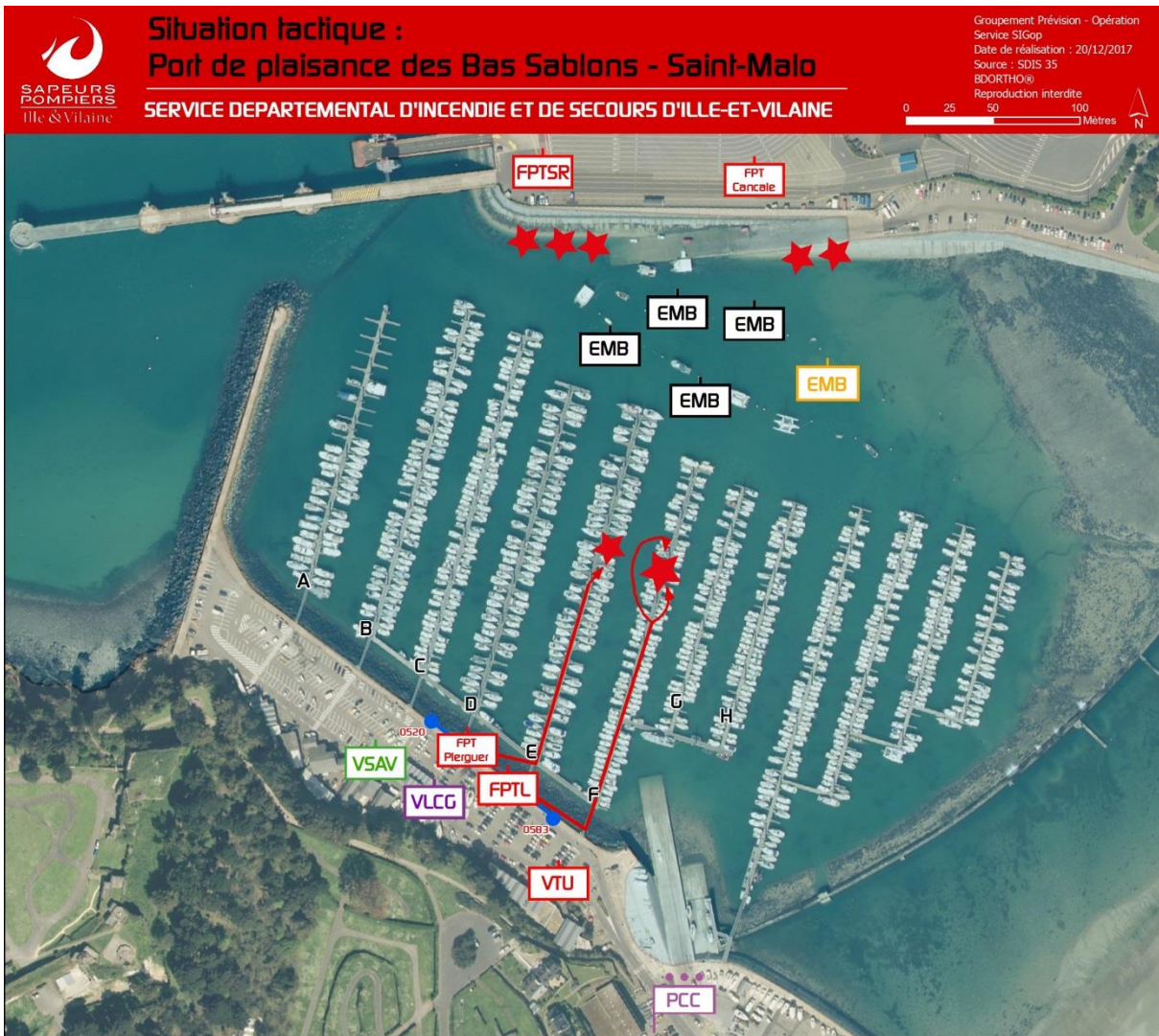


Figure n°4 : Situation tactique à t +60 min



Photo n°5 : Bateaux dirigés vers la cale du Naye

2 . COS : VLCC Nord



6h45 : « Bateaux en feu aux pontons E et F. Je prends le COS appellation COS St Malo. Actuellement attaque du sinistre au moyen de 2 LDMR. Déplacement des bateaux en cours à proximité. Je demande un chef de groupe supplémentaire + l'armement du PC de Colonne »

Seuls 2 chefs de groupes sont déclenchés par le CODIS : VLCCG Dol de Bretagne et VLCCG Dinard. Le premier sera désigné officier PCC et le deuxième chef de secteur cale du Naye.

1.1- Secteur Ponton

L'arrivée du FPT Plerguer permet un changement du dispositif hydraulique : la ligne d'alimentation de 70 qui était sur le FPTL St Malo ponton E est enlevée et mise sur FPT Plerguer. Les binômes de ce fourgon remplacent ceux de St Malo pour poursuivre l'extinction sur ce ponton.

Le VSAV Cancale aide à l'alimentation du FPT Plerguer puis se positionne en soutien sanitaire du côté des pontons, aucun sapeur-pompier n'a été vu par l'équipage VSAV.

Le binôme du FPT Cancale est mis à disposition du FPTL St Malo pour remplacer les binômes engagés ponton F puis le FPT Cancale est transféré cale du Naye.

Des doutes subsistant sur la présence d'éventuels corps dans les bateaux coulés, des reconnaissances sont réalisées par les plongeurs de la garde montante de St Malo aux alentours de 8h. Les 8 bateaux coulés sont également balisés.

1.2- Secteur Cale du Naye

Le plongeur de St Malo monte à bord de l'embarcation de la gendarmerie maritime, leur mission étant d'écarter les bateaux en feu à l'aide d'une gaffe. De nombreux bateaux ont alors largué leurs amarres. Les bateaux en feu sont dirigés par les pneumatiques en faisant des vagues ou en les remorquant à l'aide de cordages ou gaffes des fourgons, jusqu'à la cale du Naye.

Vers 6h45, le directeur du port des Bas Sablons met à disposition 1 bateau en coque aluminium. Ce dernier s'avèrera efficace car il peut s'approcher des bateaux en feu sans craindre pour l'intégrité du bateau.

Le FPT Cancale envoyé cale du Naye est chargé de l'extinction des bateaux sur ce secteur. Le point d'alimentation du FPT demandé était la mer. La mer montante aurait obligé à déplacer le fourgon en permanence pour éviter que l'eau n'atteigne le fourgon. Ainsi, le fourgon ne réalise pas cette alimentation et utilise sa tonne. Cependant, la marée montante oblige tout de même à déplacer régulièrement les bateaux amarrés ainsi que le fourgon le long de la cale pour éviter qu'il ne soit touché par l'eau.



Photo n°6 : Maintien des bateaux à flot cale du Naye

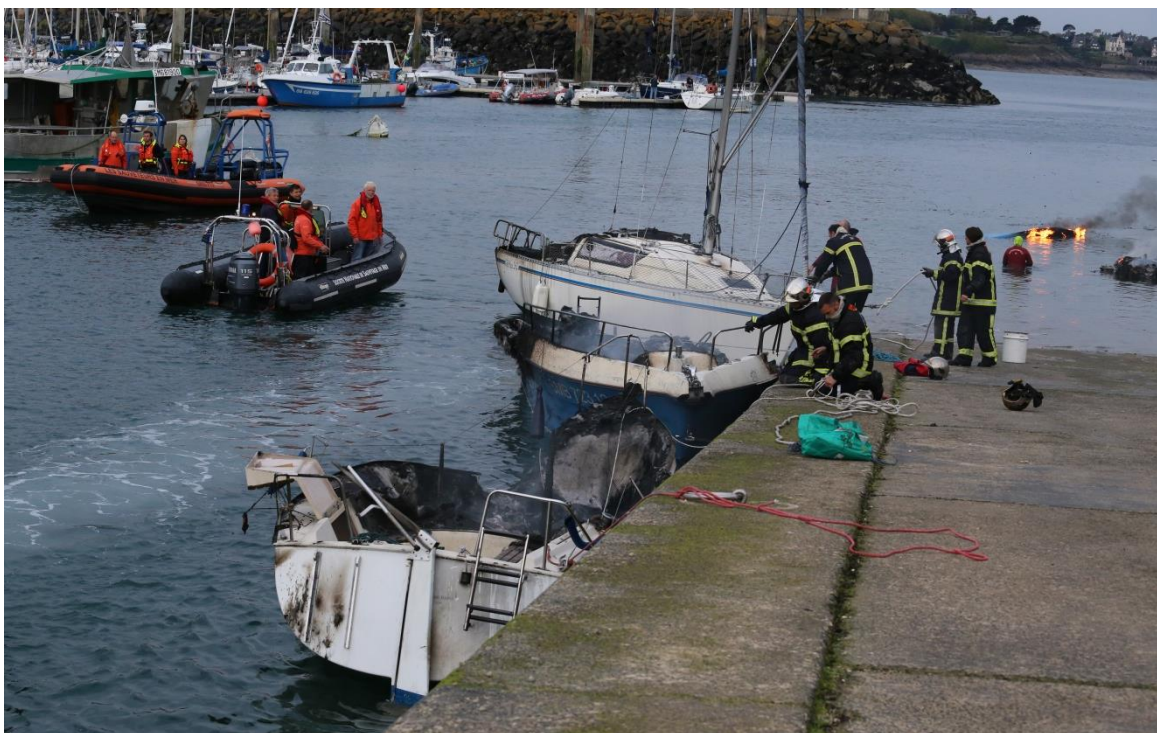


Photo n°7 : Maintien des bateaux à flot cale du Naye



7h43 : « Prenez message : Numéro 2. Origine : chef de colonne, destinataire : CODIS35. Intervention feu de bateaux port des Bas Sablons. Feu initialement aux bateaux du ponton F. Propagation aux bateaux ponton E par rupture d'amarres. 2 secteurs : un secteur ponton-cité, un secteur cale du Naye. Extinction au moyen de 3 LDMR500 avec mouillant. Feu éteint secteur ponton-cité. Restent plusieurs bateaux en feu, déplacés cale du Naye. Extinction en cours Cale du Naye par 1 LDMR sur FPT Cancale. Reconnaissance en cours sur les embarcations impactées pour lever le doute d'éventuelles victimes. Reconnaissance par commandant du port sur une éventuelle pollution pour prise en compte avec moyens du port. Autorités sur place : adjoint au maire, police nationale et municipale, commandant du port et commandant du port de plaisance, sous-préfet. Fin de message. CODIS : Avez-vous le nombre de bateaux total impactés ? Chef de Colonne : Environ 13 bateaux dont 3 coulés »

Par la suite, l'asservissement de la tonne du FPT Cancale rencontre un problème et la tonne ne peut plus être utilisée. Le FPTSR St Malo est envoyé sur ce secteur pour poursuivre les actions du FPT Cancale. Le B2 du FPT Plerguer, transféré cale du Naye par une embarcation, est mis à disposition du FPTSR St Malo. Les personnels enlèvent leur ARI et se mettent à l'eau, jusqu'à hauteur du thorax pour certains, afin de maintenir les bateaux à la cale et parfaire l'extinction. Lors de ces opérations, les personnels se trouvent parfois sous la fumée. La cale n'est pas sécurisée et lorsque l'eau monte, il n'est plus possible de distinguer la cale du vide donnant sur le fond du port. Un des sapeurs-pompiers ne sachant pas nager se trouve dans une situation de stress.

L'entreprise de relevage Galivel se présente pour hisser les bateaux de la mer sur le haut de la cale où l'extinction puis le noyage seront exécutés. La matière des bateaux ne permettant pas une extinction efficace, une reprise de feu se déclare sur un des bateaux lors de ces opérations.

8h34 : « Message numéro 3. Origine chef de colonne nord, destinataire CODIS35. Intervention feu de bateaux port des Bas Sablons. Secteur cité-ponton : Feu éteint des pontons, feu éteint sur les 2 pontons E et F. secteur cale du Naye : sortie de l'eau des embarcations du Naye par une société de dépannage pour entreposage sur le quai. FPTSR St Malo procède à extinction des feux résiduels. Reconnaissance concernant la pollution effectuée par les commandants du port des Sablons et du port de St Malo. Epandage de dispersant a été fait par les moyens du port. BLS engagé pour balisage des bateaux coulés et reconnaissance à bord sur d'éventuelles victimes. Navigation interdite dans le port de plaisance de St Malo. Je libère FPT Cancale, véhicule HS et FPTSR St Malo. VSAV et VLS disponibles, rotation du personnel de FPT St Malo en cours par garde montante. Fin de message »

Le FPT Tinténiac étant en recouverture opérationnelle au CIS St Malo depuis 7h, le FPTSR St Malo est libéré, c'est donc le FPT Plerguer qui assurera la suite des actions sur ce secteur. Ces personnels ne sont pas relevés et sont restés sur place de 5h30 à 12h, certains étant mouillés suite à leur mise à l'eau pour maintenir les bateaux.



Photo n°8 : Grue positionnée cale du Naye



Photo n°9 : Bateau détruit

Au total, 9 bateaux sont envoyés cale du Naye : 3 sont coulés et 6 sont sur la cale, partiellement détruits.



Afin de lutter contre la pollution due aux hydrocarbures, le chef de colonne demande au commandant du port la mise à disposition des barrages flottants qui se trouvent dans les hangars tout proches mais ce dernier n'a pas les moyens de les mettre à disposition.

Une reconnaissance par bateau est menée par le directeur du port de plaisance et le commandant du port. Ils proposent au chef de colonne de répandre du dispersant, proposition validée par ce dernier. Le personnel du port répand ainsi du dispersant dans le port. Les coques des bateaux en résine sont légèrement endommagées par ce produit.

10h25 : « Message numéro 4, origine PC de colonne, destinataire CODIS35. Texte : feu de bateaux port de plaisance du Naye. Le secteur ponton/cité est transféré en secteur nautique. BLS St Malo effectue reconnaissance sur les bateaux coulés pour « levée de doutes victimes ». A l'issue de la reconnaissance les bateaux sont balisés par la navigation. Sur cale du Naye, extraction par entreprise Galivel des embarcations déplacées et finition de l'extinction par FPT Plerguer. Les pollutions résiduelles seront traitées par les services du port. FPTL ST Malo et VTU sont en cours de reconditionnement et seront renvoyés à l'issue sur leur CI. Fin de message »

11h25 : « Message numéro 5, origine chef de colonne nord, destinataire CODIS35. 6 bateaux sortis cale du Naye détruits, 8 bateaux coulés, 6 bateaux endommagés. Dégâts importants sur les pontons, navigation interdite dans port de plaisance par un arrêté. Reste sur place secteur nautique, le COS transmet la direction des opérations à la VLCC St Malo. VLCC, VLCC Dinard, VLCC Dol rentrent dispo sur leur CIS. »

12h14 : VLCC St Malo : « après la dernière reconnaissance nautique opération terminée pour les SP »









SNSM		
Gendarmerie maritime		
Port		
SDIS		

Figure n°4 : Moyens nautiques engagés

PARTIE 3 – BILAN



1- Moyens humains et matériels engagés

Au total, 39 sapeurs-pompiers ont été mobilisés soit :

- Incendie : 4 FPT + 1 MPR + lot IBN
- Sanitaire : 2 VSAV
- Commandement : 1 VLCCG + 1 groupe Commandement de Colonne
- Soutien : 1 VPHV + 1 VTU
- Spécifique : 1 VPL + 1 BLS

1 bateau de la gendarmerie maritime + 2 bateaux SNSM + 2 bateaux du port + police municipale + police nationale.

Plusieurs autorités se sont rendues sur les lieux de l'intervention : Monsieur le sous-préfet de Saint-Malo, deux élus de la ville de Saint-Malo (élu d'astreinte + et élu délégué à la sécurité) ainsi que le directeur technique de la mairie de Saint-Malo. Etaient également présent le commandant du port de Saint-Malo ainsi que le directeur du port des Bas Sablons.

2- Conséquences sur les personnes

1 employé du port ayant inhalé des fumées a été hospitalisé en urgence relative.

3- Conséquences sur les biens

8 bateaux ont coulé, 6 sont détruits et 6 sont endommagés.

PARTIE 4 – POINTS FAVORABLES



1- Aspects organisationnels

Connaissance par les personnels des contraintes d'intervention sur ce type de sinistre (ponton, port)

Implication des services partenaires engagés d'eux-mêmes : gendarmes maritimes, SNSM, Police nationale et municipale et services du port

2- Aspects humains

Présence à la caserne d'un plongeur en repos, qui participera à l'intervention

Bonne rotation des binômes de CIS différents pour chacune des missions d'extinction

3- Aspects matériels/techniques

Utilisation de l'éclairage collectif (K9 et Bazooka : projecteurs spécifiques à l'IBN)

PARTIE 5 – POINTS DEFAVORABLES



1- Aspects organisationnels

Train de départ IBN non approprié

Pas suffisamment de moyens nautiques sur les lieux au début de l'intervention pour la sécurité du plan d'eau + faire la part du feu

Engagement du niveau colonne tardif et incomplet

Demande de renforts du chefs de groupe non honorés

Pas de soutien opérationnel mis en place

Pas de relève de certains personnels engagés de 5h30 à 13h, notamment ceux qui étaient rentrés dans l'eau et se retrouvaient mouillés

2- Aspects environnementaux

Présence de dangers divers sur la zone : bouteilles de gaz, réserves d'hydrocarbures, mâts qui tombent sur le ponton

Propagation du feu via les bateaux dont les amarres cèdent

Grande marée et heure de basse mer rendant l'accès au ponton difficile

3- Aspects matériels/techniques

La motopompe IBN et le FPT Cancale ont eu une panne

Le système de production de mouillant sur FPTL St Malo est inopérant

Les premières embarcations disponibles sont des semi-rigides

Le VSO n'a pas été engagé

Difficulté d'extinction du feu dû à la composition des bateaux



1 . Incendie

1- Extinction d'un feu de voilier

Le feu de voilier est un incendie particulier, qui intègre des contraintes liées à sa composition et au milieu dans lequel il se trouve.

1.1 Dangers particuliers

Les dangers inhérents à l'incendie de voiliers sont les suivants : explosion des bouteilles de gaz présentes dans le voilier, chute de mât sur les intervenants au cours de l'incendie.

Par ailleurs, le feu de voilier est un incendie particulièrement rayonnant.

1.2 Agent extincteur

Il s'avère que l'eau n'est pas un agent extincteur efficace sur les feux de bateaux, en effet ces derniers brûlent même une fois coulés. L'extinction au mouillant est plus efficace mais la mousse est le moyen le plus approprié. En effet, le feu de voilier se traite de la même manière qu'un feu d'hydrocarbure.

Par ailleurs, une quantité trop conséquente d'agent extincteur projetée dans le bateau risque de faire couler ce dernier.

1.3 Propagation

Les amarres une fois touchées par l'incendie cèdent et permettent la dérive du bateau qui risque de propager l'incendie.

La nappe d'essence qui entoure le bateau s'enflamme également et peut propager l'incendie en surface de l'eau.

L'extinction d'un bateau depuis un ponton l'éloigne de ce dernier par la puissance du jet et peut propager l'incendie par déplacement de la matière en feu.

L'absence de colonne sèche sur les pontons n'est pas de nature à faciliter l'intervention des secours, surtout si le point feu est situé loin du point d'accès du ponton. L'ajout de colonnes sèches sur les pontons du port des Bas Sablons est à l'étude dans le cadre de travaux à venir.

2- Tractage des bateaux incendiés

La dérive de bateaux en feu présente un danger de propagation d'incendie et de pollution, obligeant à guider ces bateaux jusqu'à un point d'extinction et d'extraction du plan d'eau.

2.1 Bateau tracteur

L'utilisation de bateaux semi-rigides ne permet pas l'approche de bateaux en feu. Seuls les coques rigides, ou en aluminium, le permettent en toute sécurité.

2.2 Amarrage

L'utilisation de cordage pour amarrer le bateau tracteur au tracté en feu présente le risque que cette amarre cède. Ainsi, il convient d'utiliser des gaffes métalliques ou un grappin avec des câbles métalliques.



L'amarrage d'un bateau en feu, risquant de sombrer à tout moment, par un bateau tracteur présente le risque de faire couler ce dernier. Par conséquent, il ne faut pas amarrer le câble à l'embarcation tracteur mais tenir le câble à la main.

3- Utilisation de la motopompe

La motopompe portable IBN est utile lorsque les moyens d'établissement classiques ne peuvent pas être utilisés, lorsque le point d'attaque est inaccessible depuis l'engin pompe. Cette pompe est longue à mettre en œuvre et présente un débit limité (500 l/min). Sur les pontons, l'établissement par le dévidoir depuis le haut du ponton doit être privilégié.

2 . Secours à personne et soutien opérationnel

1- Rôle du chef d'agrès VSAV en soutien sanitaire

Le soutien sanitaire est une mission dévolue au SSSM, ses personnels recevant une formation spécifique à ce sujet. Ainsi, la réponse opérationnelle en soutien sanitaire est constituée d'un VSAV + d'une VLS de niveau 2 ou 3. L'engagement d'un VSAV seul ou d'une VLS seule ne constitue pas un soutien sanitaire et ne permet pas d'assurer pleinement les objectifs assignés au soutien sanitaire.

Le soutien sanitaire est une action proactive qui nécessite d'aller au-devant des besoins du personnel, de promouvoir la prévention et conseiller le COS sur des actions à entreprendre afin de veiller à la sécurité du personnel.

Par ailleurs, la relève des personnels doit être évaluée dès la 4^e heure d'engagement opérationnel.

2- Engagement du VSO

L'engagement du VSO doit être anticipé sur ce type de sinistre présentant des risques particuliers : milieu aquatique, intervention en fin de nuit, météo défavorable, etc. Si le COS ne fait pas la demande du VSO, le CTA-CODIS peut le suggérer au COS.

3- Sécurisation du plan d'eau

La présence de plusieurs personnels autour d'un milieu aquatique présente des risques de chute et de noyade. Alors que plusieurs embarcations sont chargées de traiter les bateaux en feu à la dérive, il convient de dédier une des embarcations pour la sécurisation du plan d'eau.

3 . Commandement

L'engagement du niveau commandement de colonne (chef de colonne + 2 chefs de groupe) sur les interventions particulières de type feu de bateau s'avère nécessaire.

Par ailleurs, sur des interventions à forte composante nautique, prévenir ou engager le conseiller technique départemental nautique permet de disposer de conseils avisés.

PARTIE 7 – PLAN D’ACTIONS



Domaines	Actions	Pilotes	Echéance
SPE	Répertorier et solliciter l'accès aux moyens matériels du port (bateaux en aluminium, outils métalliques, etc.)	Groupement Nord + CIS St Malo	2018
INC	Réaliser des manœuvres inter-centres sur la thématique du feu de bateau	Groupement Nord	2018
Technique	Doter les moyens nautiques de matériel permettant de tracter des bateaux en feu	Service équipes spécialisées	2018