

FICHE DE RETOUR D'EXPÉRIENCE

BSPP/BPO

05/09/2018

ÉVÉNEMENT : Feu ou explosion sur un bateau sans passager

- **Date** : mercredi 5 septembre 2018 à 10h11
- **Adresse** : 2, allée du bord de l'eau à PARIS 16 (camping du Bois de Boulogne)
- **Engins sélectionnés** : PS PUTX / PS DAUP / FPT CBVE / EPA PUTX / PEV LEVA / CG DAUP / OGC 5 / SIS CCHY / OFF NAUT / ESAVI MONN / CAS JOIN
- **Moyens demandés** : BPM / G.INC / G.APA
- **Moyens hydrauliques** : 3 lances, 2 lances spéciales mousse, LC mousse de l'ESAVI
- **Sauvetages/mises en sécurité** : Néant
- **Particularités** : présence d'un seul hydrant dans le camping (PI privé sur conduite de 100mm)

SITUATION - DIFFICULTES

A l'arrivée des secours, un feu s'est déclaré dans une péniche d'habitation de deux niveaux en cours de rénovation. Alors qu'un ouvrier réalisait l'isolation de la péniche, l'incendie a pris dans la laine de verre servant d'isolant dans la cale à l'arrière de la péniche.



L'absence d'hydrant à proximité a empêché l'attaque rapide du sinistre et l'engagement d'une équipe dans la cale de la péniche. L'incendie se propageant, il a rapidement gagné l'ensemble de la péniche sur ses deux niveaux, imposant aux équipes de reculer et d'attaquer à partir de la berge.

Jusqu'à l'arrivée de l'ESAVI et la mise en place d'une manœuvre mousse d'ensemble avec la BPM, les moyens hydrauliques n'ont pu que refroidir la coque (à 250°C) de la péniche afin d'éviter qu'elle ne se déforme et perce, entraînant une voie d'eau. L'absence de moteur et donc d'hydrocarbure à bord de la péniche a permis d'éviter une pollution conséquente de la Seine. La mise en place d'un barrage préventif a permis de limiter la dispersion des eaux d'extinction, épuisées pour éviter que la péniche ne coule.



ACTION DES PRIMO INTERVENANTS

- En l'absence de victime, l'attaque de l'incendie a lieu suivant **5 phases** consécutives :
 1. **Refroidissement à l'eau** de la coque afin de limiter les propagations ;
 2. **Attaque du foyer principal à la mousse moyen foisonnement** pour limiter la quantité d'eau et donc le risque de chavirage du bâtiment. Si nécessaire, passer en haut foisonnement ;
 3. **Mise en place préventive d'un barrage anti-pollution** pour recueillir soit les hydrocarbures soit les eaux d'extinction lors de l'épuisement ;
 4. **Epuisement des eaux d'extinction** pour retrouver au maximum la ligne de flottaison initiale ;
 5. **Extinction des foyers résiduels** (Déblai/Dégarnissage)

- Quelques mesures de sécurité essentielles sont à prendre en compte pour sécuriser l'engagement des intervenants :
 - Passage obligatoire par un **unique point d'accès muni d'un TGR** avant tout engagement sur le bateau
 - **Reprise rapide des amarres** au moyen d'élingues métalliques ;
 - Création d'un **repère sur la coque** pour suivre l'évolution de la ligne de flottaison ;
 - Désignation d'un **officier sécurité**, détaché de toute autre mission pour surveiller le personnel situé sur la berge ;
 - Mise en place d'une **sécurité nautique** en cas de chute dans l'eau.
- Dans le cas d'une péniche en cours de rénovation, se renseigner sur la **présence de bouteilles de gaz et d'acétylène**.
- La présence de fluides reste une priorité, la **péniche peut être reliée au gaz et à l'électricité**. Les barrages se trouvent dans ce cas, sur le quai.
- La **mise en aspiration des engins** a été effectuée à partir de points d'aspiration de circonstances fautes de PEI dans la zone concernée.
- **L'arrêt de la circulation par la police fluviale** est indispensable afin de permettre à l'ESAVI et au CSL de naviguer autour de la péniche en sécurité.
- Dans la sectorisation de l'intervention, **créer un secteur nautique aux ordres de l'officier SIS dans lequel seront regroupés les SP et la brigade fluviale** qui communiquent sur le même réseau radio. Si nécessaire, il est possible de communiquer avec eux sur le canal **DirTsServ90 (canal interservices)**.

ACTION DES SPECIALISTES NAUTIQUES

- l'ensemble des moyens nautiques BSPP était engagé (dégradation de la couverture opérationnelle nautique).
- difficultés à identifier les cales de mise à l'eau et les points de transferts des victimes.
- Intervention située hors secteur du bief parisien (boucle nord-est : délai de présentation de l'ESAVI augmenté de 25 min lié au passage de l'écluse de Suresnes).

ANALYSE BPO ET ACTIONS COMPLEMENTAIRES A REALISER :

Cette intervention confirme l'intérêt de mettre en place la formation IBB (intervention à bord des bateaux) pour les spécialistes du GAS (SIS) et les ELD, ainsi qu'un module complémentaire « interventions nautiques » au stage OGC.

L'intervention, bien que comparable à un feu d'espace clos – rendant donc l'utilisation du TGR et la présence d'une équipe de sécurité obligatoires - nécessite toutefois une capacité d'engagement simultanée de techniciens avertis en milieu confiné (ELD) et une sécurité nautique. Afin d'assurer la sécurité sur l'ensemble de la zone d'opération, l'officier sécurité doit être demandé au plus tôt.

Les données concernant les cales de mises à l'eau et les points de transfert sont répertoriées dans le logiciel SIG BSPP.

Le recours au canal DIRTsServ90 doit devenir systématique pour tout engagement fluvial interservices.

La mise en service d'une ESAVI (ou de l'ancienne VEDI) sur le bras Nord-Ouest nécessite l'acquisition d'un emplacement de stationnement fluvial. Des démarches ont été entreprises en ce sens.