



# PARTAGE

# D'EXPÉRIENCE

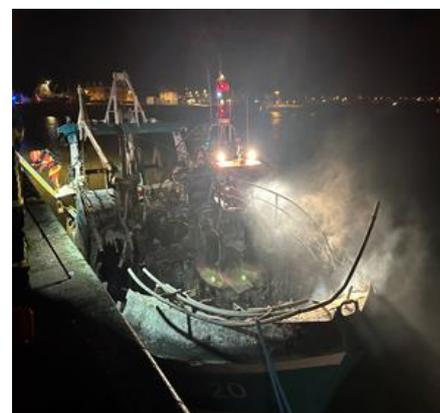
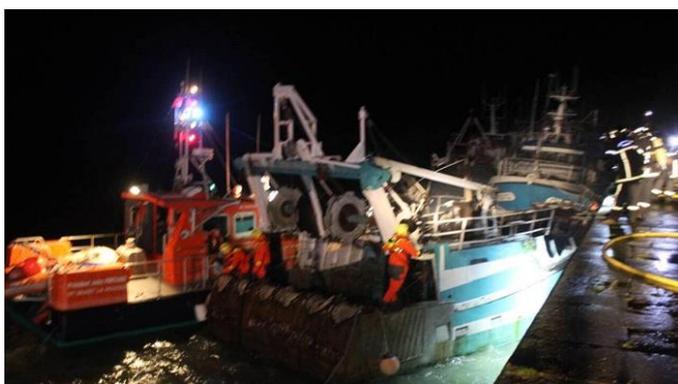
Groupement Pilotage et Amélioration Continue

Rédacteur LTN F. VAUDELET  
CTD IBNB  
OFF. FORMATION PPN

DATE 02/12/2022

## CONTEXTE

Dans la nuit du mercredi 16 au jeudi 17 novembre 2022, à 01h43, les secours sont alertés pour un feu de navire, type chalutier coquillard de 13 mètres, le TOMAHAWK-1 embrasé sur la partie avant, sur la grande jetée, port de Saint Vaast La Hougue.



## SITUATION A L'ARRIVÉE DES SECOURS

Les secours sont confrontés à un violent feu intéressant un navire de pêche de 15 T, à structure bois et superstructure aluminium.

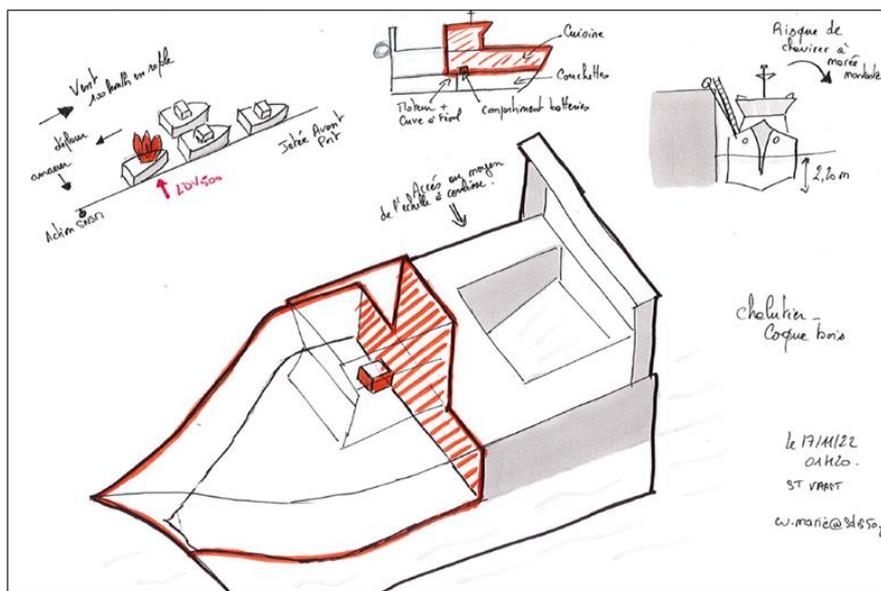
Celui-ci est amarré à quai sur son flanc tribord (droite) ; le vent fort favorise le risque de propagation aux autres bateaux à proximité et l'accès au chalutier est rendu difficile par un amarrage non tendu.

Le patron du chalutier est présent sur les lieux.



## ACTIONS REALISEES

- Renforcement des aussières afin de garantir la sécurité du personnel durant l'action des secours ;
- Mise en appui du chalutier au quai au moyen de la vedette SNSM de St VAAST ;
- Extinction au moyen d'une LDV 500 ;
- Réalisation de reconnaissances en partie basse (carré des marins, machinerie, relevés de points chauds au moyen de la caméra thermique).



## ELEMENTS FAVORABLES

- Déclenchement par le CTA des moyens prévus sur ce type de sinistre ;
- Bonne coordination entre le CDAU et CT IBNB (engagement VASI FDN, FPT ST PIERRE avec personnels double-statut IBNB) ;
- Accès au navire facilité par son amarrage à quai ;
- Présence du patron du chalutier sur les lieux à notre arrivée ;
- Présence de l'Officier de port AIPP (Agent Investi du Pouvoir de Police Portuaire) sur les lieux ;
- Totale étanchéité des réservoirs de gasoil et d'huile hydraulique, par ailleurs non impactés par le sinistre ;
- Absence de risque de pollution ;
- Concertation efficace entre COS/Propriétaire du navire/SNSM/CT IBNB afin de définir l'idée de manœuvre ;
- Déclenchement par le CROSS Jobourg de la vedette rapide de la SNSM de Saint-Vaast-La-Hougue ;
- Bonne remontée d'information par le CROSS vers les différents patrons des bateaux à quai, à proximité du navire en feu.

## ELEMENTS DEFAVORABLES

- Vent fort soufflant en rafales (100 Km/h) ;
- Risque de propagation aux autres bateaux ;
- Présence de deux bouteilles de gaz 13 kg dans le poste d'équipage ;
- Accès au compartiment batteries difficile (totalement embrasé).

## CE QU'IL FAUT RETENIR

- N'engager que les engins au strict minimum sur le quai, sauf cas de force majeur (longueur de l'établissement) ;
- Guider obligatoirement l'engin sur le quai s'il y a lieu (chef d'agrès) ;
- Porter une attention particulière à la sécurité des intervenants sur le quai (zonage opérationnel) ;
- Demander l'engagement systématique des PLG en sécurité ;
- Définir une Zone de Soutien Opérationnel (ZSO) aux abords de l'intervention ;
- Optimiser les relations interservices sur l'intervention (SDIS-CROSS-SNSM-Officier de port).



## LA « SPE » IBNB DANS LA MANCHE

L'intervention à Bord des Navires et des Bateaux (IBNB) constitue un risque particulier, pris en compte par le Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques (SDACR). Le Service Départemental d'Incendie et de Secours de LA MANCHE (SDIS 50) est doté d'une équipe spécialisée dans l'intervention à bord des navires et des bateaux.

Les missions de l'équipe spécialisée IBNB sont les suivantes :

### L'intervention pour feu à bord d'un navire :

- A flot ou en cale sèche, dans une enceinte portuaire, dans le département (ou hors département, sur demande du COZ) ;
- L'intervention pour feu à bord d'un navire à flot dans le domaine maritime sur demande du CROSS.

### L'intervention pour voie d'eau à bord d'un navire :

- A flot dans une enceinte portuaire dans le département, dans le domaine maritime sur demande du CROSS.

Tout incendie dans le risque courant impliquant des reconnaissances particulièrement complexes.

Pour remplir ses missions cette équipe spécialisée IBNB dispose de moyens humains et matériels répartis sur les centres de CHERBOURG-EN-COTENTIN, TOURLAVILLE, GRANVILLE, ainsi qu'au CTA/CODIS. Cela permet, en permanence, une projection des moyens spécialisés, tant en quantité qu'en qualité, dans les délais impartis, tels que définis par le SDACR ;

L'Unité d'Investigation IBNB (UI IBNB) est le module opérationnel de base pour une intervention de lutte contre l'incendie à bord d'un navire, elle est composée à minima par 3 binômes. En plus de cette UI, le point de pénétration est tenu par un sapeur-pompier titulaire, au minimum, de l'unité de valeur IBNB2, Gestionnaire du Point de Pénétration (GPP). Il est le garant de la sécurité du personnel engagé au point de pénétration. Cette équipe est renforcée par un chef de groupe (IBNB3).

