

# FEU DE VL ELECTRIQUE DANS UNE CONCESSION AUTOMOBILE

## DESCRIPTION SOMMAIRE DE L'INTERVENTION



Mardi 16 septembre 2020

Feu de véhicule(s) situé(s) dans l'atelier d'une concession automobile en dehors des heures d'ouverture de l'établissement.

## ENGAGEMENT DES SECOURS

| Heure d'appel | Départ des secours | Moyens engagés au départ |               |
|---------------|--------------------|--------------------------|---------------|
| 07 h 22       | 07 h 26            | FPT ANG                  | SLL : 07 h 35 |
|               |                    | EPC 30 ANG               | SLL : 07 h 35 |
|               |                    | VLCG ANG                 | SLL : 07 h 38 |
|               |                    | VSR ANG                  | SLL : 07 h 55 |
|               |                    | FPT LC                   | SLL : 07 h 55 |
|               |                    | CCFS LC                  | SLL : 07 h 38 |

## SITUATION A L'ARRIVEE DES SECOURS *(cadre général de l'intervention, écart possible avec le contexte de déclenchement)*

- Dégagement de fumées noires (visibles lors du transit),
- Portails extérieurs d'accès à l'entreprise fermés,
- Ensemble des locaux fermés,
- Dégagement de fumées noires localisé au niveau de la partie ateliers de la concession,
- Absence de personnel de l'entreprise.

## MESSAGE D'AMBIANCE *(1<sup>er</sup> COS)*

« Feu dans une concession automobile d'une surface de 5000 m2 environ, bâtiment isolé. Le feu intéresserait un ou plusieurs véhicules dans l'atelier. Avons procédé au forçage des accès, deux binômes armés sont en reconnaissance dans le bâtiment. ENEDIS, Grdf et gendarmerie sur les lieux. Je prends le COS »

## SITUATION TACTIQUE

L'entreprise sinistrée est une concession automobile multi marques sis dans une zone commerciale récente de l'agglomération d'Angoulême, desservie par la RN10. Son bâtiment principal est en construction métallique sur soubassements agglos, le bardage est en panneaux sandwich, pour une surface au sol de 4000m<sup>2</sup>. A l'arrivée l'ensemble bâtiminaire est entièrement clos et verrouillé, l'alerte ayant été transmise par le prestataire de télésurveillance.

Les faces A et B donnent directement sur le parking de la concession. Celui-ci est complètement occupé par les véhicules en vente. Néanmoins les dégagements de circulation sont libérés et d'une largeur permettant aisément des manœuvres.

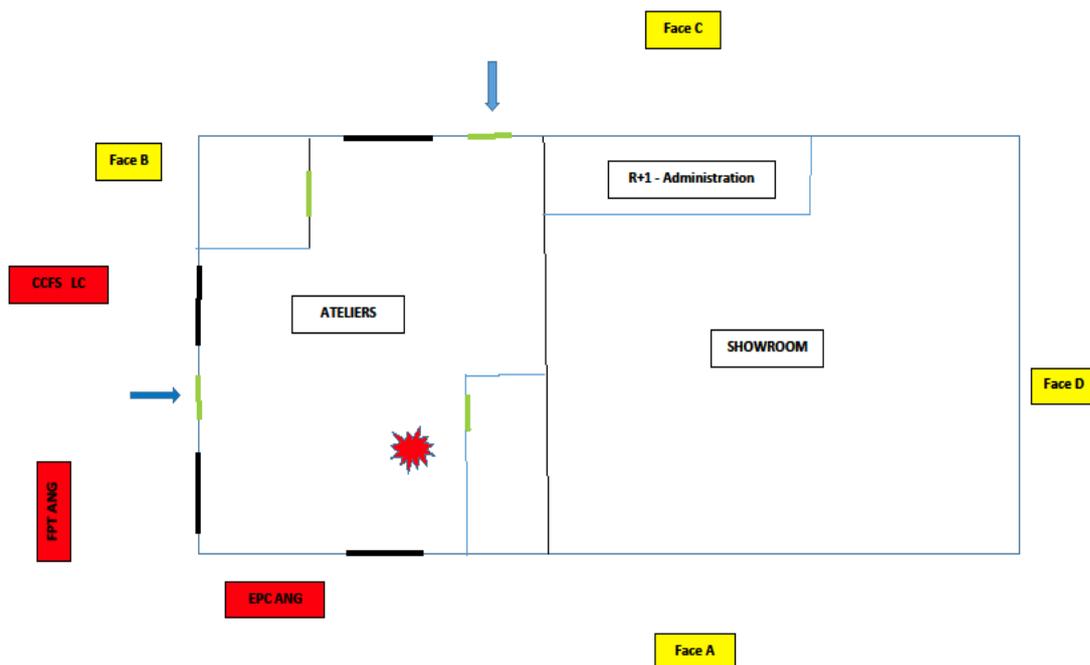
Les faces C et D sont longées par une voie de circulation « *circum-batimentaire* », et les tiers visibles sont soit en contrebas (10m plus bas, face C), soit à une cinquantaine de mètres d'écart.

La zone est facilement accessible, et les nombreuses entreprises aux alentours permettent d'anticiper facilement sur d'éventuels CRM.

L'heure matinale du déclenchement est aussi un facteur facilitant du fait de l'absence de circulation.

La ressource en eau du secteur est composée de poteau sur réseau d'eau potable pouvant débiter jusqu'à 60m<sup>3</sup>/h, et de réserves incendie complétées d'un réseau d'aspiration et de poteaux relais (de couleur verte).

|                                  |          |
|----------------------------------|----------|
| <b>Surface totale concession</b> | 13600 m2 |
| <b>Surface bâtiments</b>         | 4000 m2  |
| <b>Surface ateliers</b>          | 900 m2   |
| <b>Surface commerciale</b>       | 1300 m2  |
| <b>Surface administrative</b>    | 300 m2   |



## CHRONOLOGIE DE L'INTERVENTION – PHASE 1 - ATTAQUE DU SINISTRE

| Objectifs   | Idées de manœuvre   | Exécution   | Remarques  |
|---|---|---|--|
| <p><b>Pénétrer dans l'enceinte</b></p>                            | <ul style="list-style-type: none"> <li>Forcer le grillage</li> <li>Forcer le portail</li> </ul> | <p>Mise en œuvre d'un coupe-boulons, d'une barre Halligan et d'un écarteur hydraulique</p>  | <p>Le pourtour de l'établissement est protégé par un grillage et les deux accès au site sont fermés par des portails.</p> <p>Le CA du <b>FPT Ang</b> a fait forcer le grillage afin de permettre un accès pour une reconnaissance tandis que le <b>VSR Ang</b> a procédé au forçement du portail pour l'accès des engins sur le site.</p>  |
| <p><b>Faire accéder des engins et renforts éventuels</b></p>      | <p>Positionner judicieusement les engins</p>  | <p>Positionner les engins avant toute action sur le sinistre ou sur les ouvrants, maintenir un périphérique libre de circulation autour du bâtiment, et maintenir une liberté des accès au site</p> | <p>A ce moment, aucun membre du personnel de l'établissement n'est présent pour nous renseigner.</p> <p>Le feu semble localisé dans la partie atelier et nous ignorons le nombre de véhicules s'y trouvant et leur carburation, la quantité de lubrifiant et de carburant stockée, la présence de postes de soudure, bouteilles de gaz, etc...</p> <p><u>Avant</u> la mise en place des établissements, il est décidé de faire rentrer sur site le <b>FPT Ang</b>, le <b>CCFS LC</b> ainsi que l'<b>EPC Ang</b>.</p> |
| <p><b>Anticiper sur un éventuel développement du sinistre</b></p> | <p>Mettre en place des moyens d'attaque puissants</p>   | <p>Positionner le CCFS face atelier (face B)<br/>Positionner l'EPC sur face A avec canon</p>  | <p>Par anticipation sur un éventuel développement du sinistre, le <b>CCFS LC</b> est positionné face aux ateliers (face B) avec canon prêt à attaquer tandis que l'<b>EPC Ang</b> reçoit pour mission de se mettre en station en face A au niveau des ateliers, de préparer le canon de plateforme et son alimentation par le <b>FPT Ang</b>.</p>  |
| <p><b>Pénétrer dans le bâtiment sinistré</b></p>                  | <p>Reconnaitances<br/>Localisation points d'entrée</p>  | <p>Forçement des accès</p>  | <p>Afin de pouvoir pénétrer dans l'atelier pour localiser puis attaquer le(s) foyer(s), il est décidé de forcer une porte d'accès en face B (FPT Ang) et en face C (FPT LC)</p> <p>Le choix s'est volontairement porté sur les petites portes afin de limiter l'apport de comburant et de conserver le feu en régime sous-ventilé.</p> <p>Dans les deux cas le forçement a été réalisé au moyen de barres Halligan avec outils de frappe.</p>  |

## CHRONOLOGIE DE L'INTERVENTION – PHASE 1 - ATTAQUE DU SINISTRE

| Objectifs  | Idées de manœuvre                       | Exécution   | Remarques   |
|--|---|---|---|
| <b>Localiser</b><br>le foyer                         | Engagement<br>BAT armés                 | Progression<br>avec CIT<br>d'attaque  | Accédant par la porte forcée en face B, le BAT Angoulême a progressé dans le volume équipé d'une CIT (caméra à imagerie thermique) portable afin de faciliter la localisation du foyer malgré un cheminement difficile et sans visibilité. Les deux BAT avaient une mission identique à savoir localisation puis attaque du foyer, tous deux étaient « armés » d'une LDV 500 à eau additivée d'émulseur de classe A.  |
| <b>Protéger</b><br>les<br>volumes<br>non<br>atteints | Mettre les<br>volumes en<br>surpression | Utilisation<br>de deux<br>ventilateurs<br>thermiques<br>en mode<br>défensif | Cette méthode, mise en œuvre précocement, s'est avérée très efficace eu égard à l'absence de dégâts dus aux fumées constatée dans cette zone  |
| <b>Attaquer</b><br>le feu                            | Attaque par<br>BAT                      | LDV 500 à<br>eau<br>additivée   | <p>A ce stade de l'opération, nous ne disposons d'aucune information sur la carburation des véhicules abrités dans l'atelier.</p> <p>A l'issue d'une reconnaissance en milieu très enfumé (feu sous-ventilé) à l'aide de la CIT portable, le BAT ANG localise un véhicule de type voiture de tourisme en flammes puis commence l'attaque du foyer avant d'être rejoint par le BAT LC.</p> <p>L'extinction est difficile, des réactions lumineuses intenses se produisent au niveau du véhicule lors de l'attaque tandis que des flammes vives et persistantes vers l'arrière de la voiture ne semblent pas diminuer d'intensité malgré l'action des lances (cf. CR du chef BAT).</p> <p>Le BAT ANG demande par radio de passer en émulseur de classe B et réalise l'extinction conjointement avec le BAT LC. Les BAT sortent de l'atelier, les opérations de désenfumage débutent par l'ouverture des grandes portes sectionnelles situées en faces A et C.</p> <p>Dans un premier temps le désenfumage est réalisé de manière naturelle puis ensuite accéléré par ventilation mécanique au moyen de deux ventilateurs thermiques type MT 236. Au bout de quelques minutes, il est constaté que le véhicule sinistré continu d'émettre des fumées et une zone chaude apparaît en imagerie thermique au niveau de la partie basse du véhicule.</p> <p>Au même moment, nous obtenons l'information par un responsable de l'atelier que le véhicule concerné est un véhicule à motorisation 100% électrique entré en atelier la veille.</p> <p>Les fumées émises, de couleur blanche, présentent un écoulement laminaire et permanent malgré les actions de refroidissement au moyen d'une LDV 500 indiquant que les batteries contenues dans <b>le bac énergie situé sous la voiture ont dépassé le stade de l'emballement thermique.</b></p> |

## CHRONOLOGIE DE L'INTERVENTION – PHASE 2

### PRISE EN CHARGE DU VEHICULE ET DE SON « BAC BATTERIES »

| Objectifs  | Idées de manœuvre   | Exécution  | Remarques   |
|--|---|--|---|
| <p><b>Arrêter le déploiement des gaz issus du bac batterie dans l'atelier</b></p>                    | <p>Evacuer le véhicule hors de l'atelier</p>  | <p>Enlèvement au moyen d'un engin de levage</p>                                    | <p>Afin d'éviter un envahissement de l'atelier par les produits gazeux issus de la réaction des batteries en « emballement thermique », il est décidé d'évacuer la voiture.</p> <p>Pour ce faire et en accord avec le chef d'établissement, il est décidé de faire venir un chariot élévateur de location sur site afin de sortir la carcasse fumante de l'atelier.</p> <p>Eu égard aux risques liés aux fumées et gaz émis par le bac batteries, il est décidé que le chariot élévateur sera piloté par un sapeur-pompier volontaire, par ailleurs titulaire du CACES idoine, sous protection respiratoire par ARI.</p> <p>Afin d'éviter d'endommager le bac batterie avec les fourches du chariot élévateur, la manœuvre de levage a été réalisée en les insérant sous le pavillon du véhicule.</p>   |
| <p><b>Neutraliser la phase d'emballement des batteries</b></p>                                       | <p>Inertage du bac batteries</p>  | <p>Immersion de la carcasse dans un volume eau</p>                                 | <p>La méthode reconnue à l'heure actuelle au niveau international pour ralentir la phase d'emballement thermique des batteries et empêcher toute reprise de combustion d'un véhicule à motorisation 100% électrique consiste en une immersion du véhicule et de son bac batteries dans une benne remplie d'eau.</p> <p>C'est donc cette solution qui a été retenue et validée par le COS après consultation de la fiche sécurité et d'un appel téléphonique auprès d'un officier référent (LCL Persoglio du SDIS 83).</p> <p>Pour ce faire, et en accord avec le chef d'établissement, une benne destinée au transport de batteries usagées a été louée auprès d'une entreprise locale de traitement des déchets.</p> <p>Cette benne a été déposée sur une zone isolée du parking extérieur situé dans l'enceinte de la concession automobile.</p> <p>La carcasse évacuée par l'engin de levage a été acheminée vers la benne puis déposée dans cette dernière. Il a ensuite été procédé au remplissage de la benne jusqu'à immersion totale de la partie inférieure du véhicule et du bac batteries.</p> |
| <p><b>Permettre l'évacuation du véhicule sans risques de combustion et contamination toxique</b></p> | <p>Surveiller les réactions engendrées par les batteries emballées et attendre l'arrêt de ces dernières</p> | <p>Rondes avec contrôle visuel, mesure et analyse des émissions par équipe RCH</p> | <p>Afin d'éviter tous risques de reprise de feu et de contamination toxique (émanations gazeuses du bac batteries), il est nécessaire d'attendre l'arrêt des réactions chimiques.</p> <p>Pour ce faire, en l'état actuel des connaissances, il est préconisé une immersion pendant une période minimale de 72 heures.</p> <p>En complément, des rondes et contrôles seront effectués durant plusieurs jours avant de pouvoir s'assurer de l'arrêt des réactions du bac batteries.</p> <p>A l'issue, il pourra être procédé à l'évacuation de la carcasse du véhicule par une entreprise spécialisée ainsi que la prise en charge des eaux contaminées de la benne pour traitement.</p>  |

## ANALYSE ET ENSEIGNEMENTS

### Forcement des accès

#### Accès au site

Forcement du grillage d'enceinte au moyen du coupe-boulons et de la barre Halligan.

Forcement du portail d'entrée au moyen de l'écarteur hydraulique du VSR.

#### Accès à l'atelier

L'accès à l'atelier s'est fait en forçant la porte centrale en face B et la porte vitrée en face C au moyen de barres Halligan complétées par un outil de frappe. Dans les deux cas il s'agissait de portes de dimensions classiques (env. 2m x 0.73 m).

En face C, la porte d'accès était une porte vitrée dotée d'une poignée dite « anti-panique » qui a été manœuvrée depuis l'extérieur par emploi de la barre Halligan (voir Photo 1).



Photo 1\_ Utilisation de la barre Halligan pour actionner une porte



Photo 2\_ Dégâts limités suite au forcement des accès.

### Enseignements

Ce type de sinistre est l'illustration typique de la nécessaire polyvalence de nos engins de lutte contre l'incendie. Dé-corréler la mission « reine » des FPT (lutte contre les incendies) des missions de forcement (d'accès à des bâtiments, ou d'ouverture de VL), de balisage, de secours à personne, n'est pas efficient en termes d'engagement et d'actions opérationnelles, car celles-ci peuvent être toutes rencontrées sur le même sinistre sans être simultanées.

Outre les actions d'extinction des incendies, l'armement des FPT doit permettre, entre autres, la découpe de barreaux, de bardages avec des outils de type scie sabre, disquuse, écarteurs électroportatifs etc .... Les grandes avancées sur la compacité du matériel offrent de bonnes opportunités pour intégrer aisément ces matériels dans nos engins.

Pour en revenir à la mission propre de forcement sur cette opération, il est à noter que les portes désignées ont été rapidement forcées par les équipages des FPT ANG et LC tout en limitant les dégâts sur les huisseries et ouvrants (Photos 1 et 2).

Ce constat permet de mettre en évidence les bénéfices de la formation des personnels aux techniques de forcement suite à l'acquisition d'une porte Dforcible et la mise en place d'une équipe pédagogique dédiée.

## ANALYSE ET ENSEIGNEMENTS

### Ventilation opérationnelle

#### Phase attaque

Durant cette phase, la méthode de ventilation défensive a été mise en œuvre au niveau de la zone commerciale (showroom) et administrative.

La mise en surpression de la zone commerciale a été réalisée au moyen de deux ventilateurs thermiques avec deux objectifs :

- éviter que des fumées d'incendie provenant de l'incendie en cours dans l'atelier ne pénètrent dans la zone,
- freiner une éventuelle propagation du sinistre.

#### Phase post extinction

Lors de cette étape, la ventilation défensive a été interrompue et les deux ventilateurs ont été utilisés pour accélérer le désenfumage de l'atelier. (Photo 3)

La surface de l'entrant (porte sectionnelle de l'atelier en face A illustrée sur la photo) a été diminuée afin d'augmenter le flux au niveau du sortant (porte sectionnelle située à l'opposé en face C) qui, lui, était ouvert sur la totalité de sa surface.



Photo 3\_ Désenfumage des ateliers post-extinction

#### Enseignements

L'usage de la ventilation opérationnelle est de nature à faciliter les opérations de lutte contre l'incendie notamment pour la préservation des zones non atteintes (mode défensif).

Il semble nécessaire et important de développer les formations relatives à cette thématique afin d'optimiser l'emploi des ventilateurs thermiques armant les engins d'incendie urbains en service au SDIS et augmenter l'efficacité de nos actions de lutte.

### Gestion de la carcasse et du bac batterie

#### Évacuation de la carcasse de l'atelier

A l'issue de l'extinction, les batteries du véhicule étaient en « emballement thermique » engendrant l'émission de fumées et vapeurs ainsi qu'un dégagement de chaleur confirmé par la CIT. (Photo 4)

Il a donc été décidé d'évacuer la carcasse du véhicule de l'atelier puis de l'immerger dans une benne afin de procéder au refroidissement du bac batteries et ainsi empêcher toute reprise de feu. Photos 5 à 9

En accord avec le chef d'établissement, un chariot élévateur et une benne étanche ont été loués auprès de prestataires extérieurs.

La benne retenue est habituellement utilisée par le prestataire pour le transport de batteries usagées. En acier, elle possède une ridelle d'accès sur l'arrière. L'ouverture ne permet un accès que sur la demi-hauteur.

Une des précautions à prendre dans ce cas, est le soutien de la zone où sont installées les batteries durant la levée de la carcasse. En effet, l'intégrité de la structure du véhicule étant compromise, le poids du pack batteries pourrait mener à sa ruine totale durant le transfert.



Photo 4\_ Refroidissement du « bac batteries » post extinction

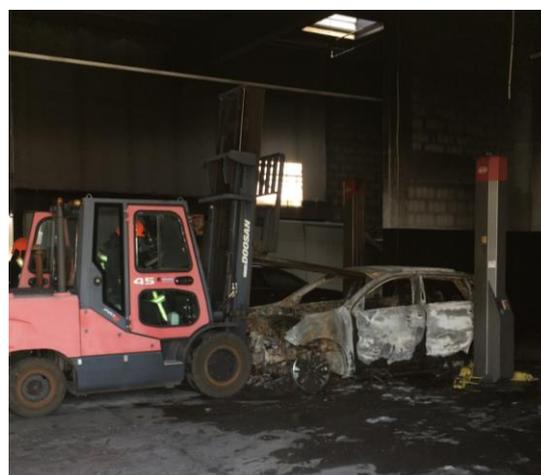


Photo 5\_ Retrait de la carcasse du pont élévateur

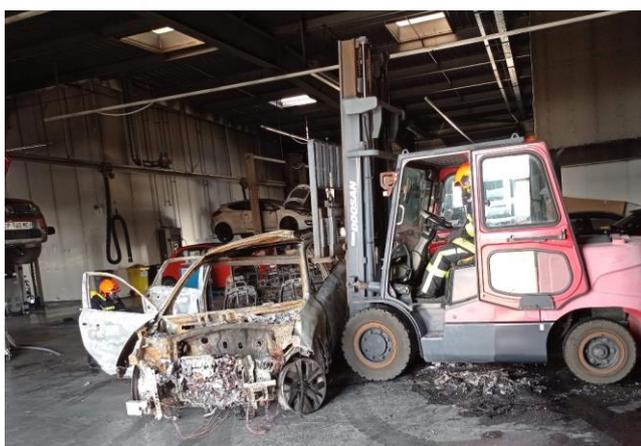


Photo 6\_ Chargement latéral en soutenant les packs batteries



Photo 7\_ Transport de la carcasse de l'atelier à l'emplacement de la benne



Photo 8\_ Préparation à l'immersion de la carcasse

## Gestion de la carcasse et du bac batterie

### Immersion du véhicule et du « bac batteries »

En l'état actuel des connaissances et retours d'expérience par plusieurs services d'incendie étrangers (notamment Danemark et Pays Bas), la seule technique efficace pour limiter la montée en température des batteries ayant atteint le stade de « l'emballement thermique » consiste à immerger le véhicule (ou tout du moins son bac batteries) dans l'eau puis à attendre la fin des réactions des batteries (qui généralement survient au bout de plusieurs jours).

L'immersion est pratiquée dans une benne de 7m3 à ridelle étanche sur l'arrière. Cette porte d'accès étant non étanche il a fallu renforcer cette dernière. Durant l'intervention de la mousse de polyuréthane a été utilisée. Mais cette solution s'est avérée non satisfaisante du fait de l'importante chaleur du jour (36°C) empêchant la prise rapide du matériau. Ainsi, la porte a été étanchéifiée par l'équipe CMIC au moyen de bande *Denso* et de pâte *colmatrou* en attendant une solution plus pérenne qui interviendra ultérieurement.

Cette solution viendra d'un autre prestataire extérieur, qui alternera moquette et bâche industrielle de 0.5 mm d'épaisseur, dans la benne originelle. Durant la manipulation les SP maintiendront une lance ouverte par l'accès « *plug* » du véhicule pour conserver le refroidissement du pack.

La présence de bulles (gaz de décomposition du pack batterie) sera effective pendant quasiment 3 semaines.



Photo 9\_ Véhicule immergé dans la benne



Photo 10\_ benne d'immersion du véhicule, étanchéifiée par la CMIC



Photo 11\_ benne étanchéifiée 3 jours après le sinistre, bâche de 0.5mm et moquette

### Gestion de la carcasse et du bac batterie

#### Enseignements

Afin de faire face à cette situation à laquelle nous n'avons jamais été confrontés, il a fallu faire preuve d'adaptabilité.

**Le premier enseignement** concerne le besoin de formation spécifique à ce type d'opération afin, d'une part, d'être en mesure d'identifier les spécificités techniques de ce type de véhicule et, d'autre part, de connaître les différentes conduites à tenir.

Par exemple, la question de la résistance du bac batteries s'est posée dans le cadre de la manutention par chariot élévateur afin d'éviter d'endommager le bac batteries lors du levage.

**Le second enseignement** est de considérer le lieu de survenue. En effet, dans le cas présent l'incendie s'est déroulé sur le site d'une entreprise dont le responsable a collaboré de manière très impliquée avec les sapeurs-pompiers grâce notamment à une étroite collaboration avec le COS.

Cela s'est traduit par la prise en charge financière par le sinistré de la location du chariot et de la benne étanche ainsi que la prise en compte de l'eau contaminée.

Mais que se passera-t-il si le sinistre survient sur la voie publique ou dans un lieu public ?

- Comment déplacera-t-on le véhicule ?
- Qui mettra à disposition une benne étanche ?
- Où cette benne sera-t-elle stockée durant la phase de refroidissement et d'inertage du bac batteries ?
- Qui prendra en charge la décontamination de l'eau utilisée dans la benne ?

La question de l'acquisition de matériels et équipements spécifiques par les services d'incendie doit se poser.

**Le troisième enseignement** concerne un problème plus global et qui vraisemblablement ne pourra se traiter que par l'intermédiaire de la DGSCGC, autorité de tutelle au niveau national.

Il s'agit de la relation avec les constructeurs automobiles afin de faire remonter la nécessité d'équipements des véhicules 100% électriques avec une trappe dite « Fireman access » (à l'instar de celles qui équipent les véhicules électriques fabriqués par Renault) afin de pouvoir rapidement noyer les compartiments batteries en cas de sinistre et ainsi ralentir voire empêcher la survenue du stade de « l'emballement thermique » des batteries.

### Camera à imagerie thermique portable

#### La CIT portable

Dans le cadre d'une collaboration avec un fournisseur partenaire des journées thématiques organisées au CSP Angoulême, une CIT portable a été mise à disposition. Photo 12

Celle-ci est affectée depuis plusieurs mois au FPT Angoulême et se trouve généralement utilisée par le binôme d'attaque.

Cette CIT de dimension réduite dispose notamment d'un écran polychrome et facilite la progression des SP en milieu enfumé ainsi que la localisation d'éventuelles victimes et des foyers d'incendie.

#### Phase attaque

Le BAT Angoulême s'est engagé dans l'atelier avec une LDV 500 ainsi qu'avec la CIT portable.

Selon le témoignage du chef BAT, l'emploi de cette dernière a grandement facilité sa progression au sein de l'atelier et a permis de localiser rapidement la zone où se développait le foyer d'incendie.

#### Enseignements

L'emploi de la CIT portable a eu un impact majeur dans la localisation du foyer dans le grand volume enfumé que représente l'atelier de la concession permettant ainsi une attaque plus rapide de l'incendie.

La généralisation de ce type d'équipement, d'un prix abordable, fruit d'une technologie aujourd'hui largement éprouvée, serait de nature à améliorer très sensiblement les conditions de lutte contre l'incendie en permettant notamment la localisation rapide d'éventuelles victimes mais aussi des foyers d'incendie.



Photo 12\_ Vues de la CIT portable de la marque Seek

## Outil de gestion opérationnelle et commandement

### La mallette PC

Le SDIS a récemment fait l'acquisition de mallettes de commandement mobiles dites « mallettes PC » via le groupement Opérations pour évaluation. Photo 13 et 14

### Gestion de l'opération

Lors de cette opération, la VLCG est restée à l'extérieur du site, ce dernier n'étant pas ouvert lors de l'arrivée des premiers engins.

Ensuite, lors de la montée en puissance du dispositif d'attaque et suite notamment à la mise en place d'établissement de tuyaux, il n'a plus été possible d'approcher la VLCG dans l'enceinte de la concession.

C'est donc le marchepied du FPT Angoulême qui a servi de support pour y disposer le plan de l'établissement puis un tableau effaçable afin de gérer les différents moyens durant le sinistre.

Il est à noter aussi, que la disposition des tableaux blancs de la VLCG, expose les utilisateurs aux gaz d'échappement du véhicule. Outre l'aspect désagréable, cela génère aussi un lent empoisonnement des opérateurs.

### Enseignements

La mallette PC aurait facilité la gestion pour les différents COS en fournissant un support adapté lors des différents stades de l'opération.

L'aspect portatif et mobile de cette mallette PC est un atout important qui permet d'amener au plus près du site un outil spécifiquement dédié et adapté à l'organisation GOC utilisé au sein de la profession. Outil adapté, elle permet de se positionner face au sinistre pour réaliser OI et OC, la SITAC, et par conséquent, maintenir un œil attentif à la réalisation des actions de secours et à la sécurité des intervenants.

De plus, cette mallette allie polyvalence et grande souplesse d'emploi puisqu'elle peut être utilisée aussi bien en « fixe » au niveau du volume AR des VLCG que « déportée » sur site, montée sur son trépied et équipée de son flash led de localisation.

Il serait intéressant de mettre rapidement en service les mallettes déjà acquises et de former les CDG à leur utilisation puis d'envisager la dotation des différentes VLCG du SDIS.



Photo 13\_ Face avant de la mallette PC



Photo 14\_ Vue intérieure de la mallette PC

## Support risque chimique

### La CMIC

Le SDIS dispose d'une CMIC et d'un CTD-RCH très disponibles. Ceux-ci ont été mis à contribution en conseil et en post intervention.

### Gestion de l'opération

Durant l'opération, le CTD RCH a été questionné sur l'idée d'immersion du véhicule. Celui-ci approuva l'idée de manœuvre. Néanmoins n'ayant que peu de recul sur ces sinistres, ne put définir de manière pertinente une durée d'immersion.

Par la suite, et après départ des unités conventionnelles, la CMIC est intervenue pour :

- investiguer et éventuellement définir une zone dangereuse autour du véhicule immergé ;
- vérifier la pollution des écoulements ;
- étanchéifier la benne (qui présentait une fuite importante au niveau de la porte) pour limiter les écoulements.

Quelques jours plus tard, le VCH et le CTD RCH sont retournés sur les lieux en raison de symptômes développés par les salariés du site dans un volume de stockage de pièces détachées du site.

Ils ont procédé à des investigations contextuelles et appareillées et ont conseillé l'employeur sur la conduite à tenir.

### Enseignements

La CMIC est un outil indissociable des « nouveaux risques » générés par nos sociétés modernes. Le risque invisible que sont les gaz de combustions persistants dû à notre utilisation de plastiques (Chlore, COV, HCN, etc ...) est un facteur aggravant, pourvoyeur de pathologies aiguës comme chroniques et source d'inquiétude pour la population et les intervenants.

Le support en termes de conseils comme actions de la CMIC, sont des aspects à maintenir et à développer. Le domaine de la toxicité des fumées d'incendie et de leur impact aiguë ou chronique sur la santé, est un sujet régulièrement évoqué et anxiogène. Une équipe à même de les mesurer et de fournir des explications claires et simples aux autorités, est une plus-value certaine pour la gestion des sinistres et de leur impact sécuritaire comme médiatique.

Il est à noter que quelques jours après le sinistre en objet, un feu de pavillon sur la commune d'Angoulême, a conduit directement à la diffusion d'une odeur suspecte dans des habitations mitoyennes. L'action de la CMIC a permis de mettre en évidence la diffusion de COV (composés organiques volatiles) dans les habitations et, ainsi, de faire reloger les locataires pour leur sécurité durant quelques jours.

## CE QU'IL FAUT RETENIR (bonnes pratiques, règles opérationnelles, techniques, comportement, ...)

### ELEMENTS FAVORABLES (facilitant l'intervention)

- Application concrète de certains **actions de formation entreprises récemment** (forcement des accès, monitorat incendie, emploi de l'imagerie thermique - grâce à la CIT d'attaque sur le FPT -, etc...).
- **Dimensionnement** du premier **train de départ** qui, à l'initiative du chef de salle CODIS, a intégré l'engagement d'un moyen d'attaque puissant (CCFS) dès le départ est à souligner en particulier dans ce secteur de la *zone commerciale des Montagnes* qui présente un dispositif d'alimentation en eau très spécifique et difficile à exploiter.
- Chef d'établissement particulièrement coopératif avec les SP, présence de garde ce jour-là d'un **SPV titulaire du CACES** qui a donc pu piloter le chariot élévateur tout en étant sous protection respiratoire.
- **Effort particulier** porté dès le début des opérations de lutte sur la **préservation des locaux non atteints**. Ainsi, la mise en œuvre de la **ventilation en mode défensif** au niveau du showroom a permis de protéger cette zone du déploiement des fumées d'incendie.
- Chef de groupe aguerri et expérimenté, mais surtout formé et connaissant très bien les domaines comme le **développement du feu**, la **gestion de l'air sur intervention** (VOP défensive et offensive notamment, gestion des ouvrants), et les **doctrines opérationnelles sur véhicules à énergies alternatives**.

### POUR ALLER PLUS LOIN (GDO/GTO, PNRS, FAD, RO, RI, ...)



<https://www.pompiers.fr/actualites/guide-operationnel-sur-les-interventions-durgence-sur-les-vehicules>



Note d'information opérationnelle DGSCGC

[file:///C:/Users/vasseur.I/Downloads/NDO\\_IUV\\_intervention\\_urgence\\_vehicules\\_2016.pdf](file:///C:/Users/vasseur.I/Downloads/NDO_IUV_intervention_urgence_vehicules_2016.pdf)

