

Début d'application	immédiatement	Fin d'application	Jusqu'à nouvel ordre
---------------------	---------------	-------------------	----------------------

## I – Préambule

Le présent document est réalisé en vue de décliner et de préciser la note d'information opérationnelle du 29 juin 2012 relative aux *interventions sur les véhicules électriques et hybrides* et *la note de doctrine opérationnelle du 1<sup>er</sup> juin 2016 relative aux interventions d'urgence sur les véhicules*.

Il est complété par un dossier contenant des supports pédagogiques adaptés au cadre d'emploi des personnels intervenants.

Il a pour objectif de déterminer les méthodes ou procédures opérationnelles à appliquer en fonction des différentes situations que les sapeurs-pompiers peuvent rencontrer lors de leur engagement mettant en cause un véhicule à moteur, indépendamment de son type d'énergie.

## II – La protection des intervenants

Le développement de matériaux composites confirme les risques d'intoxication grave pour les personnes exposées aux fumées lors des interventions sur des véhicules à moteur (véhicules légers, poids lourds, bus, motos, engins de travaux publics...). Par conséquent, le port de la tenue de feu complète et de l'appareil respiratoire isolant (ARI) sont obligatoires notamment lors des interventions pour incendie.

**L'intervention des sapeurs-pompiers non dotés d'ARI ou en effectif insuffisant pour procéder à une attaque, doit se limiter à une action de refroidissement à distance et aux actions de protection ne les exposant pas au dégagement gazeux et/ou de fumées.**

En outre, les dangers pouvant être rencontrés lors d'une intervention sur certains types de véhicules sont :

- les risques toxiques et corrosifs (acide fluorhydrique, acide chlorhydrique, déversement d'électrolyte ...)
- les risques électriques (tension de 200 à 600 volts, alimentation du véhicule lors de son stationnement ...)
- les risques mécaniques (explosion, projection d'éléments métalliques liquides ou solides, effets missiles ...)
- les risques thermiques (boule de feu, brûlure de type électrique ou par projection d'électrolyte ...)

Par conséquent, pour assurer une protection optimum des intervenants, des matériels spécifiques devront être utilisés en fonction des situations rencontrées :

- Gants 1000 volts et sur-gants
- Masques FFP 2 ou ARI
- Dispositif de neutralisation d'air bag

### III - Situations particulières :

1/ lors d'un feu avéré de véhicules à énergie alternative ou en cas de doute, et dans les cas suivants :

- aucun risque pour la population
- aucun risque de propagation

le COS peut prendre la décision de laisser brûler le véhicule en respectant les règles suivantes :

- mise en sécurité du personnel
- établissement d'un périmètre de sécurité

En fin d'incendie, les foyers résiduels devront être éteints et le véhicule devra être refroidi.

2/ lors d'un feu de véhicule et en présence de risque d'incivilité, le COS pourra en fonction du contexte et de sa temporalité, après analyse des enjeux décider de ne pas réaliser l'extinction ou d'adapter son dispositif en attendant la sécurisation de la zone par les forces de sécurité.

3/ lors d'un feu de véhicule en structure, l'attaque de l'incendie doit être entreprise par un premier binôme au moyen d'une LDV 500 en débit maximum. Elle est renforcée dès que possible par une seconde lance.

### IV – Rôle du CTA/CODIS (incendie ou AVP)

Lors de la prise d'appel, l'opérateur devra veiller à rechercher l'énergie du véhicule (questionnement de l'appelant ou du propriétaire, immatriculation, logo, marque ...) afin de renseigner la case « observations » de la grille d'alerte.

En l'absence de renseignements sur la nature de l'énergie du véhicule, l'opérateur devra :

- Inscrire « nature de l'énergie indéterminée » dans la case « observations » de la grille d'alerte ;
- S'il connaît l'immatriculation du véhicule, prendre contact avec le **CORG**, pour effectuer une recherche complémentaire visant à identifier l'énergie du véhicule ;
- Transmettre toute information nouvelle sur l'énergie du véhicule au COS de l'intervention ;
- Aviser, dans tous les cas, les forces de l'ordre compétentes pour leur signaler l'engagement des sapeurs-pompiers.

### IV– Réponse opérationnelle lors des interventions concernant des véhicules à moteur

Pour toutes interventions, la marche générale des opérations (MGO) s'applique. Ainsi, ses différentes étapes restent de vigueur mais se déclineront de manière spécifique suivant la nature de l'intervention.

La réponse opérationnelle sera ciblée sur 3 types d'intervention, décrites dans les fiches en annexe :

- Feu de véhicule à moteur
- Secours routier sur véhicule à moteur
- Fuite de produit sur véhicule à moteur

Pour chaque type d'intervention, il convient de différencier la phase d'abordage ainsi que les techniques opérationnelles, dont certaines actions peuvent être réalisées concomitamment.

<b>Références</b>	Note d'information opérationnelle n° 616 de la DGSCGC concernant les « feux de véhicules automobiles » du 29 juin 2012. Fiches d'aide à la décision aux techniques de désincarcération <b>Note de doctrine opérationnelle de la GGSCGC du 1<sup>er</sup> juin 2016</b>
-------------------	--



<b>Annexe(s)</b>	1) Procédure feu de véhicule à moteur 2) Procédure secours routier sur véhicule à moteur 3) Procédure fuite de produit sur véhicule à moteur
------------------	--

<b>Mots-clés</b>	Feu, extinction, véhicule, moteur, GPL, hybride, ARI, électrique, alternative, secours routier
------------------	--

<b>Suivi du document</b>			
N° de version	Date	Objet	Observations
1	15 mai 2012	Création	
2	9 avril 2013	Mise à jour	Annule et remplace la version du 15 mai 2012 Avis du CTP : 28/05/2013 Avis du CHS : 04/06/2013 Avis du CCDSPV : 28/05/2013
3	1 <sup>er</sup> juillet 2018	Mise à jour	Suite à la NDO de la DGSCGC

<b>Diffusion</b>			
Pour action	Mode	Pour information	Mode
Chef du service Opérations	Papier	Membres équipe de direction	liste .equipedirection@sdis01.local
Chef du service Formation-sports	fs.em@sdis01.fr	Chefs de colonne	Liste.chefcolonne@sdis01.fr
Chefs de CIS (dont les CPINI)	Papier	Chef de groupe	

<b>Publication</b>	Portail intranet et site internet (accès privé « CPINI »)
--------------------	---

<b>Validation du document</b>		
Rédaction,	Vérification	Validation
 Lieutenant Michaël BULLIFFON	Le chef du groupement prévention et organisation des secours (GPOS),  Commandant Jean-Marc SELLIER	



# FEU DE VEHICULE A MOTEUR

## ABORDAGE

IDENTIFIER

Observer – Questionner – Rechercher le type d'énergie du véhicule

**VEHICULES A ENERGIE ALTERNATIVE**

Périmètre de sécurité = 50m à priori

**VEHICULES A  
ENERGIE  
CLASSIQUE**

HYBRIDE  
ELECTRIQUE

GNV

GPLc

ESSENCE  
GASOIL

INSPECTER

Contrôler l'intégralité des équipements liés à la source d'énergie sans les toucher

INTERDIRE

De retirer le  
sectionneur

De toucher les  
câbles HT sans  
gants 1000V et  
sur gants

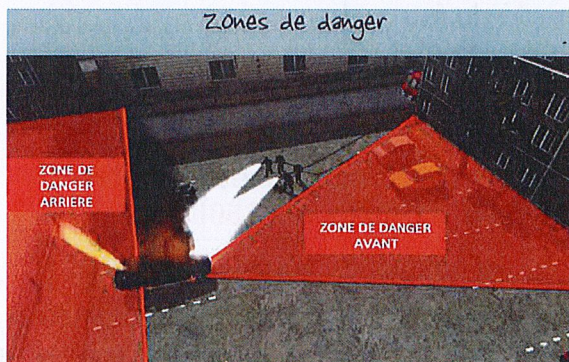
D'éteindre ou de  
souffler la  
torchère

D'attaquer dans les axes avant et arrière du véhicule

ISOLER

Déconnecter/Débrancher la source d'alimentation si le véhicule est en charge/remplissage

INTERVENIR



PROTECTION ADAPTEE DU PERSONNEL  
PROTECTION DES PERSONNES ET DE L'ENVIRONNEMENT

## Techniques opérationnelles

### Extinction d'un FEU NAISSANT dans le compartiment moteur

HYBRIDE  
ELECTRIQUE

GNV

GPLc

ESSENCE  
GASOIL

1 LDV 500 en Jet Diffusé d'Attaque, ou LDT ou extincteur

### Extinction d'un FEU GENERALISE

HYBRIDE  
ELECTRIQUE

GNV

GPLc

ESSENCE  
GASOIL

**Si torchère,  
Ne pas souffler  
la flamme**

**Idem  
procédure feu  
naissant**

BAT 1

BAT 2

Établissent chacun et simultanément une LDV 500 avec 3 tuyaux directement raccordés sur l'engin (division).  
Derrière un écran, hors zone d'exclusion.

Progresse en eau, lance fermée jusqu'à 25 m

Suit le BAT 1, en eau\*, lance fermée jusqu'à 25 m

\*Eau additivée si l'engin est pourvu d'un injecteur intégré

Attaque l'habitacle,  
Fait baisser l'intensité du feu  
Observe les réactions violentes  
Jet plein à **250l/min**

Progressent côte à côte jusqu'au véhicule.  
Sans pénétrer dans les zones interdites.  
Jet diffusé d'attaque à **250l/min.**

Au contact du véhicule :

Refroidit le pack batterie ou le réservoir.  
Jet diffusé d'attaque à **125l/min**

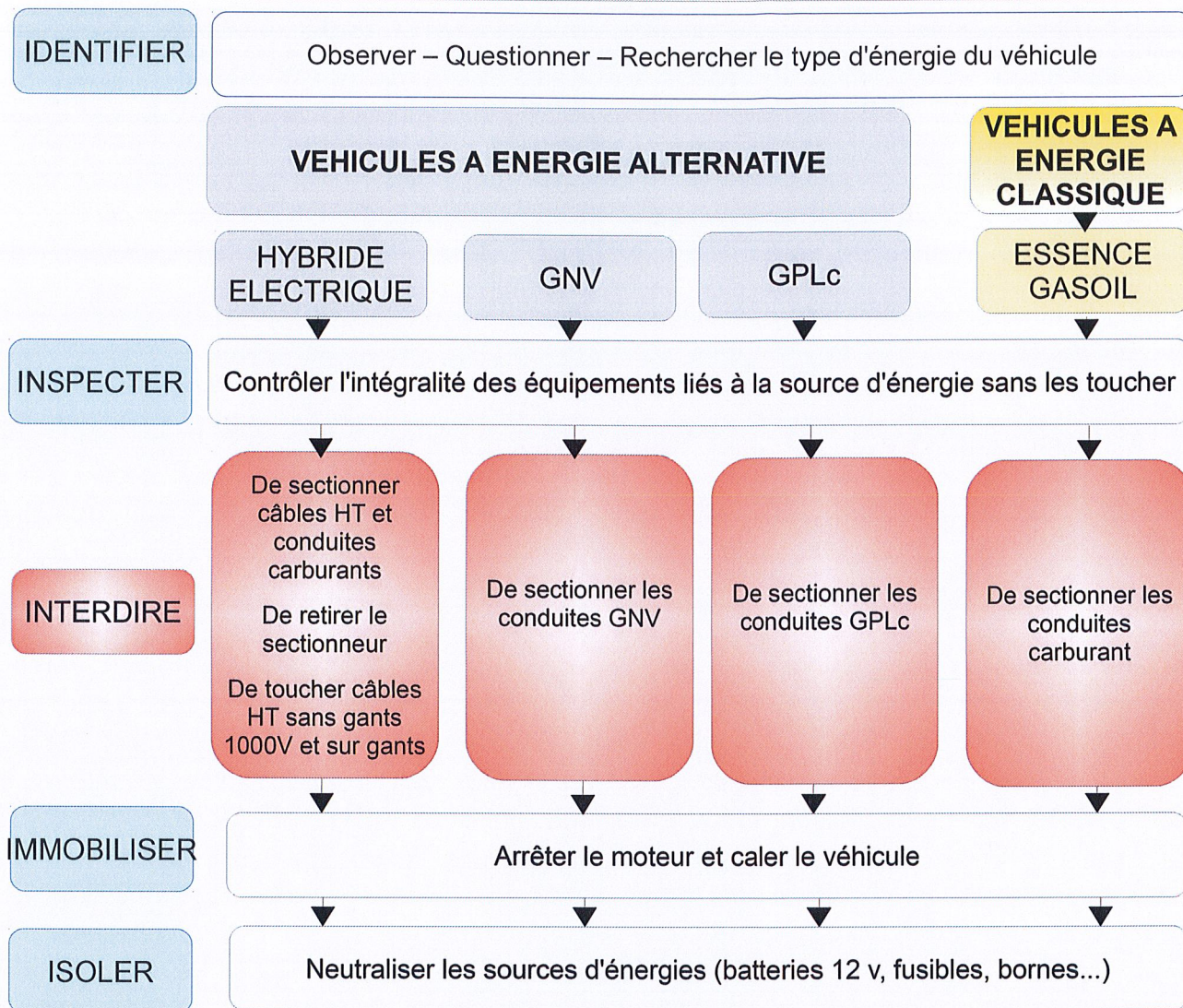
Réalise une extinction rapide de l'habitacle de l'arrière vers l'avant.  
Jet diffusé d'attaque à **125l/min**

Possibilité de faire le tour du véhicule par l'avant pour finaliser l'extinction

Si méconnaissance (ou doute) sur l'énergie du véhicule, la procédure opérationnelle à appliquer sera celle de l'extinction des feux de véhicules à énergie alternative.

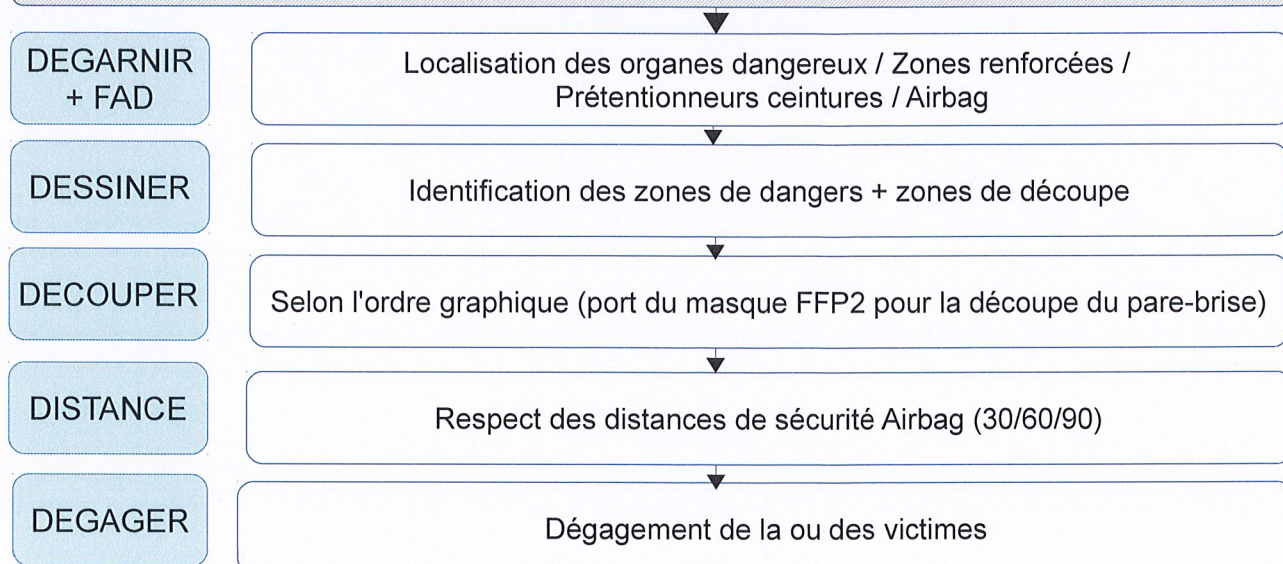
# SECOURS ROUTIER SUR VEHICULE A MOTEUR

## ABORDAGE



## TECHNIQUE OPERATIONNELLE

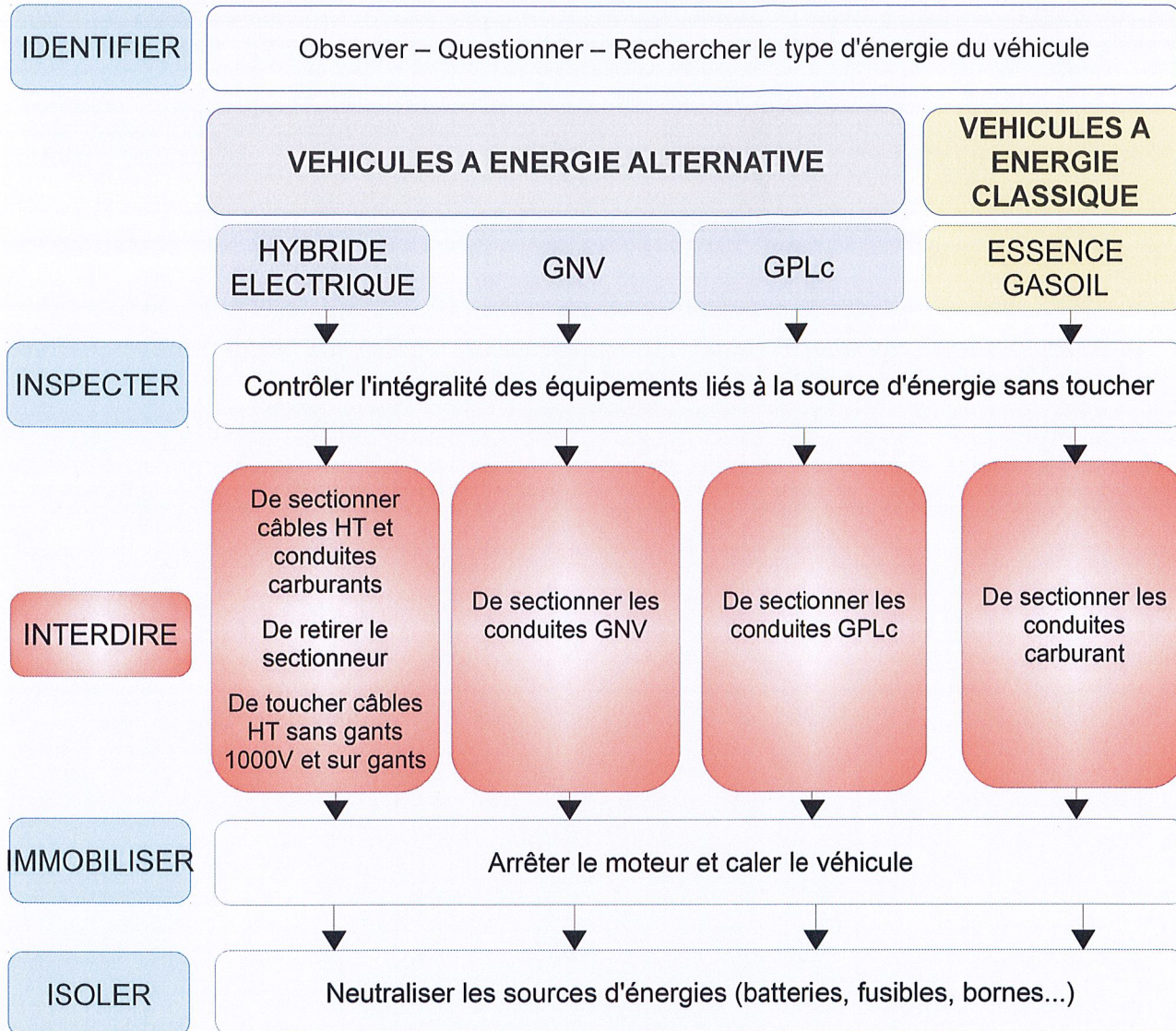
### VEHICULES A ENERGIE ALTERNATIVE ET CLASSIQUE





# FUITE DE PRODUIT SUR VEHICULE A MOTEUR

## ABORDAGE



## STRATEGIE D'INTERVENTION

