

FEU D'UN BÂTIMENT D'EXPÉDITION DE MARCHANDISES

20/11/2021

Crissey (Saône-et-Loire)

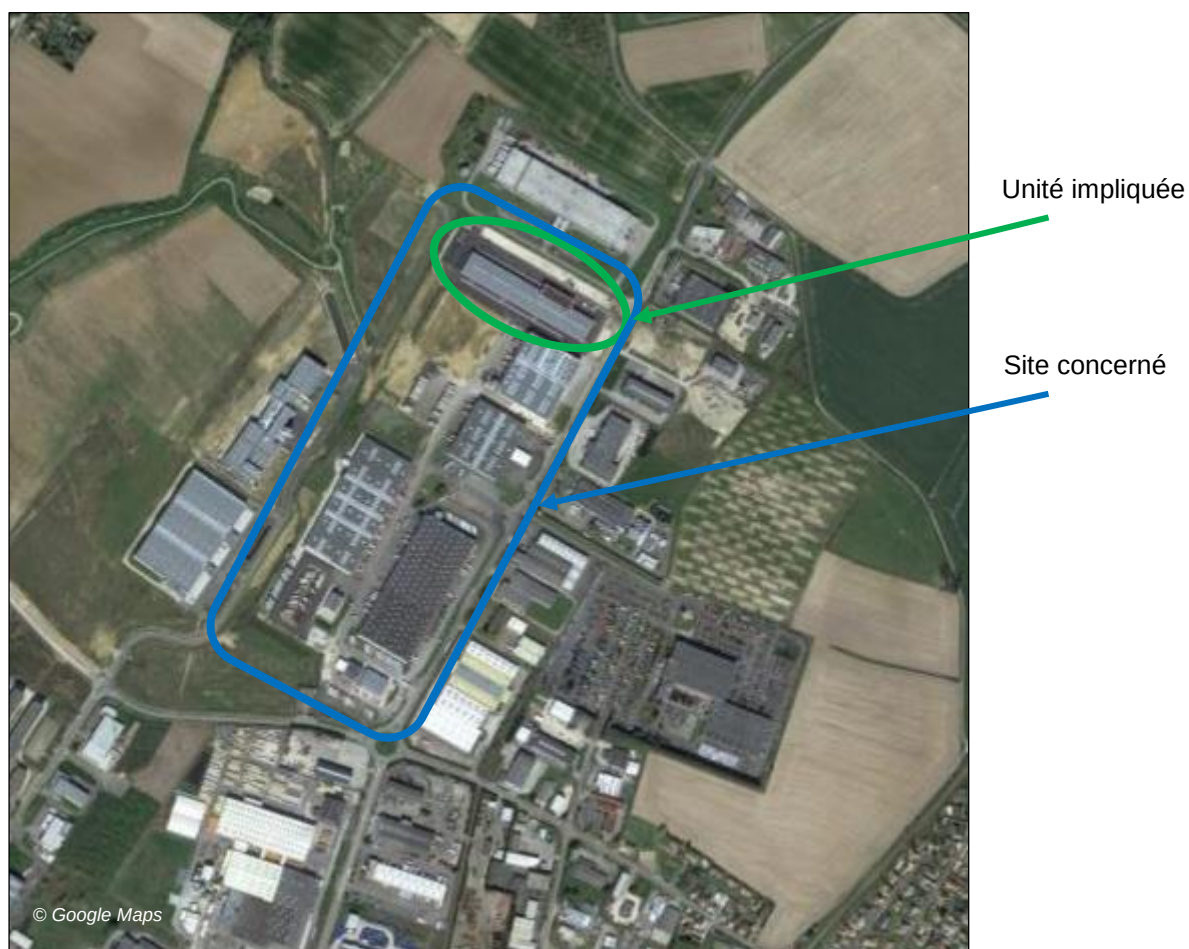
France

Incendie
Dimensionnement
Extinction
Formation

LES INSTALLATIONS CONCERNÉES

Le site :

Le site concerné est un centre spécialisé dans l'entreposage et le stockage de produits. Il est classé Seveso Seuil Haut au titre de la réglementation sur les installations classées pour la protection de l'environnement. Il est situé dans une zone industrielle et entouré d'autres installations industrielles. Les premières habitations sont situées à environ 450 m des limites de propriété. Le site a une superficie de l'ordre de 23 hectares et regroupe des entrepôts logistiques, des ateliers mécaniques, une station-service ainsi qu'un bâtiment administratif qui abrite des activités de transport messagerie et express.



L'unité impliquée :

Le sinistre se déroule dans un bâtiment réceptionné un an et demi plus tôt et qui accueille le siège du groupe avec des activités administratives, commerciales et informatiques (avec la présence d'une salle réservée à un serveur informatique), mais également, une plateforme de transit des activités de transport dites de messagerie et d'express.



Ce bâtiment a été construit sur une réserve foncière du groupe. Il est situé à côté des entrepôts logistiques qui abritent, notamment, des activités de stockage de matières dangereuses et qui ont conduit au classement Seveso Seuil Haut du site. Le bâtiment a une infrastructure en béton armé et une charpente métallique.

Le bâtiment est séparé physiquement de la partie logistique par des clôtures et des barrières d'accès.

Ce bâtiment est composé de deux parties : une partie plateforme de transit (incluant une messagerie) qui a une superficie de 8 000 m² et se trouve sur un niveau, ainsi qu'une seconde partie affectée aux bureaux, qui a une superficie de 600 m² sur trois niveaux.

Les activités de transport, dites de messagerie et d'express, sont relativement similaires. Les différences reposent sur des notions de délais de livraison et de caractéristiques des conditionnements des produits envoyés, allant du colis à la palette.

La nature des produits gérés par les activités de transport est variée et peut être constituée de produits dangereux.

130 salariés travaillent sur l'unité impliquée dont les horaires d'ouverture sont les suivants :

- lundi : 4h00-19h30 / 22h00-0h00 ;
- mardi à vendredi : 24h/24h ;
- samedi : 0h00 – 13h00.

113 quais de chargement sont présents sur le bâtiment.

Le bâtiment est pourvu d'un système de détection incendie. Le quai de messagerie est ainsi équipé de 24 couples de détecteurs optiques linéaires de fumée. Des caméras dôme sont également présentes avec un enregistrement des vidéos localisé dans un autre bâtiment logistique.

Le bâtiment est également équipé d'un système de détection d'intrusion.

L'ensemble des alarmes, que ce soit incendie ou intrusion, sont transmises à une société de télésurveillance.

Concernant la protection incendie, le bâtiment ne dispose pas de protection de type installation d'extinction automatique d'incendie. Des RIA (Robinet Incendie Armé) et des extincteurs sont présents sur la plateforme

de transit. Un désenfumage est prévu sur celle-ci au moyen de châssis incorporés à la voûte d'éclairage en partie centrale, qui représentent 2 % de la surface totale en toiture.

L'ACCIDENT, SON DÉROULEMENT, SES EFFETS ET SES CONSÉQUENCES

L'accident :

Le samedi 20 novembre dans la matinée, un incendie débute au sein de la plateforme de transit.

La chronologie de l'événement est décrite ci-après.

Entre 7h45 et 8h15, les chauffeurs, qui ont pris leur poste à 7h00 pour charger leur véhicule de distribution, quittent le site.

Vers 8h20, les agents du quai de messagerie, dont les prises de poste se sont échelonnées entre 22 h et 00h15, quittent le site. Le déchargement du fret à effectuer et le rangement de celui-ci dans les travées des tournées correspondantes sont achevés. Au départ du personnel, le quai est rangé et les portes sectionnelles de quai sont fermées. Les employés ne constatent rien d'anormal.

Vers 8h30, le dernier manutentionnaire quitte le site. Un seul employé reste sur site : le responsable « camionnage ». Il doit finaliser les renseignements informatiques de tournée, réaliser les tâches administratives liées à son poste, répondre aux sollicitations téléphoniques, accueillir si besoin les personnes venues chercher leur colis sur site avant de réaliser le débriefing avec les chauffeurs dont les premiers peuvent revenir à partir de 11 h.

Vers 10 h, une personne se présente sur le site pour venir retirer un colis lorsque l'alarme retentit pour la première fois. L'employé pense qu'il s'agit de l'alarme liée au dispositif de détection « intrusion » et n'arrivant pas à l'arrêter appelle le responsable d'exploitation.

En parallèle, la société de télésurveillance reçoit la détection de l'alarme incendie. Elle tente de contacter le site par téléphone. Toutefois, l'employé n'entend pas la sonnerie dont le bruit est couvert par l'alarme.

La société de télésurveillance déclenche, conformément aux instructions données, une intervention de la société de gardiennage afin de réaliser une levée de doute.

À 10h15, l'alarme se déclenche une seconde fois. L'employé, présent dans la partie Est du bâtiment aperçoit de la fumée à l'autre bout du quai, sur la partie Ouest. Il prévient par téléphone son responsable d'exploitation et les services de secours externes.

À 10h17, le responsable d'exploitation prévient le responsable sécurité du groupe.

À 10h22, le responsable « sécurité » arrive sur le site au niveau des bureaux. Il fait le point avec l'employé sur les personnes présentes sur site. Ils aperçoivent de la fumée épaisse sur le quai et jugent, de fait, qu'il ne leur est pas possible d'intervenir pour tenter de maîtriser ou contenir le sinistre, le temps que les secours externes arrivent. L'employé de la société de gardiennage, mandaté par la société de télésurveillance pour effectuer la levée de doute arrive au même moment.

À 10h24, le responsable « sécurité » appelle le numéro d'urgence du groupe pour demander de contacter toutes les personnes de la cellule d'urgence et informer de l'incendie en cours sur le bâtiment.

Le responsable « sécurité » et le responsable « camionnage » sortent des bureaux et commencent à éloigner certains camions présents sur les quais de chargement du bâtiment.

La vanne du bassin général de rétention des eaux d'extinction d'incendie est fermée afin de les isoler.

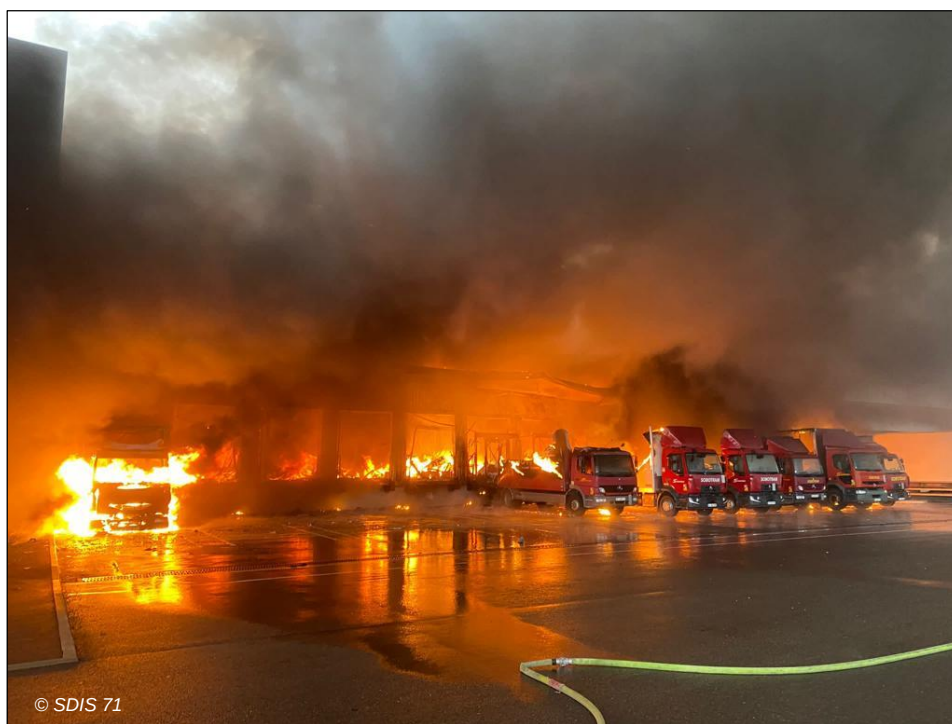
Vers 10h30, les services de secours extérieurs arrivent. Les flammes commencent à sortir du toit.

Le feu se propage ensuite sur le quai de transit, enflammant des véhicules se trouvant à quai.

Une épaisse fumée noire se dégage et des bruits d'explosion sont entendus.

Une centaine de pompiers et une cinquantaine de véhicules de secours, en provenance de l'ensemble du département, sont mobilisées pour lutter contre l'incendie.

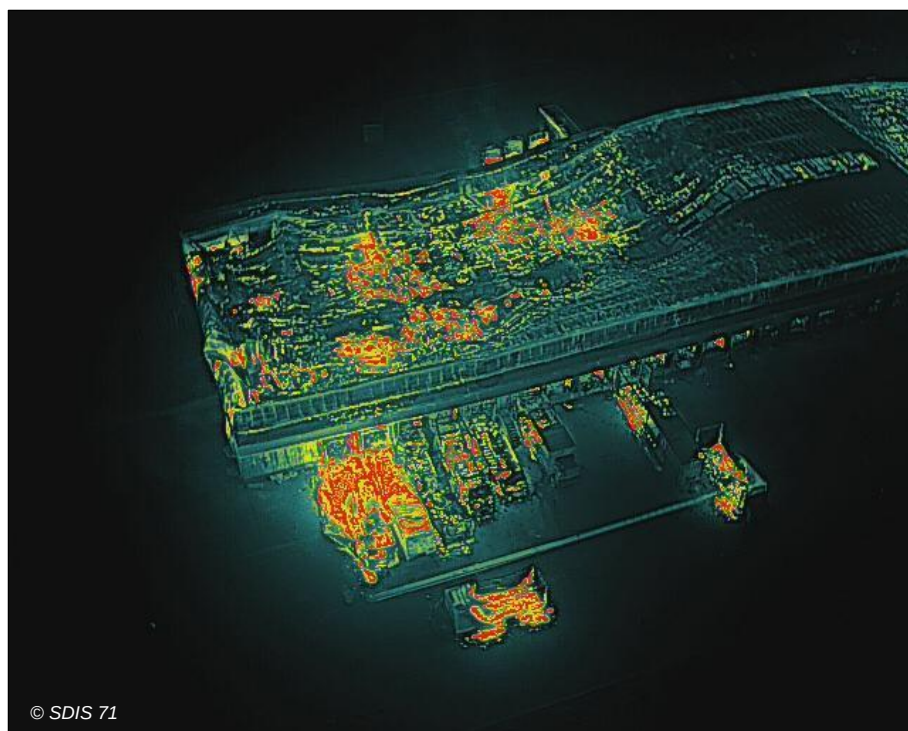
La coupure générale électrique du bâtiment est effectuée par ENGIE.



Vers 11 h, la rue qui passe devant le bâtiment est fermée par les gendarmes et une déviation est mise en place. Quatre habitations situées à proximité sont confinées par mesure de sécurité.

Le Centre Opérationnel Départemental (COD) est activé en Préfecture. Un Poste de Commandement est mis en place avec le sous-préfet. Les maires de trois communes concernées sont présents sur site.

Un communiqué de presse est effectué par les services de l'État.



Vers 13 h, les secours estiment que la situation est maîtrisée mais le feu n'est pas encore éteint. Les bâtiments présentant le plus fort potentiel de risque (en raison du stockage de matières dangereuses) ne sont pas impactés.

Des premières analyses atmosphériques ne montrent pas de risque pour la santé publique et l'environnement.

Vers 14 h, un nouveau communiqué de presse est effectué par les services de l'État. Le COD est levé.

Vers 17h30, la circulation est rétablie sur la route coupée.

Des équipes de surveillance restent en place toute la nuit et les deux jours qui suivent afin de s'assurer qu'il n'y a pas de reprise de feu.

Le lendemain, une partie des employés du site déménagent et nettoient du matériel. Des agents de sécurité assurent la protection du site. L'ensemble des fenêtres extérieures des bureaux qui ont été endommagées par l'incendie est condamné. Ces dernières sont fermées à l'aide de planches vissées afin d'éviter toute intrusion.

Le surlendemain, le service « express » reprend ses livraisons. Une information générale est transmise à l'ensemble des salariés travaillant sur le site pour leur indiquer les dangers et les risques présents en raison de l'incendie.

Trois jours après le sinistre, l'activité de messagerie reprend.

Quatre jours après le sinistre, le grillage qui avait été coupé par les secours pour avoir accès à des poteaux incendie côté Nord est réparé afin que le site redevienne clos et sans accès libre. Les services de secours confirment qu'il n'y a plus de risque de reprise de l'incendie.

La semaine suivant l'incendie, les gendarmes survolent le site avec un drone et font venir un chien, spécialisé dans la recherche de produits accélérants, pour déterminer si l'origine de l'incendie est criminelle.

Treize jours plus tard, des panneaux sont disposés devant le bâtiment incendié pour interdire l'accès au site sans autorisation et pour rappeler les dangers. Une reprise de fumées est observée sur le quai. Les secours externes sont alertés. Il s'agit d'une poutre en bois qui présente une partie suffisamment chaude pour que de la fumée s'en échappe. Les services de secours arrosent et retirent le bois pour stopper cette reprise.

L'ensemble des carcasses de véhicules et des déchets présents sur les voies de circulation est évacué. Ces dernières sont nettoyées.

Des modélisations du panache de fumée et la recherche d'éventuels impacts au sol par les résidus de combustion contenus dans les fumées sont effectuées par l'exploitant.

Les conséquences :

Le sinistre n'a généré aucun blessé parmi les employés de l'entreprise. Un membre des services de secours extérieurs a été blessé de manière légère à l'épaule durant l'intervention. Son état n'a pas justifié de transport à l'hôpital.

D'importantes dégradations sont observées sur le bâtiment. Sur la façade Est, aucun dommage n'est observé sur le pignon. En revanche, sur la façade Ouest, le pignon présente un fort impact thermique. La façade Sud du bâtiment est également fortement impactée. Au niveau de la toiture, la zone centrale et la zone Ouest sont effondrées tandis que la zone Est et la zone des bureaux sont peu ou pas sinistrées. Au total, l'exploitant estime que 85 % de la plateforme a été détruite. Il est à noter par ailleurs que sur la façade Nord-Ouest du bâtiment, une longueur de 12 m de bardage est tombée à plat sur le bitume. Ce type de paroi est normalement prévu pour s'effondrer vers l'intérieur.



Des dégâts ont par ailleurs été constatés dans les bureaux administratifs et d'exploitation, rendant ces derniers inutilisables en l'état.



22 porteurs de 12 t et 7 remorques poids lourds ont été détruits. Il est à noter qu'un certain nombre de véhicules n'étaient pas à quai mais en livraison.



L'ensemble des marchandises présentes sur la plateforme de transit a été détruit lors du sinistre. L'incendie ayant eu lieu un samedi, les quais étaient dans une situation de charge maximum, mais sans pour autant occuper toute la surface au sol. Il est à noter que sur cette plateforme, le fret est déposé au sol et n'est pas empilé. L'extraction informatique montre que plus de 250 tonnes de marchandises diverses étaient présentes lors du sinistre, dont 3,7 tonnes de matières dangereuses (comprenant notamment des liquides inflammables).



L'ensemble des équipements de quai (chariots, transpalettes, chargeurs...) a également été détruit.

Des surcoûts d'exploitation et une perte de chiffre d'affaires sont également des conséquences de l'événement.

Au total, le montant du sinistre est estimé à 15 millions d'euros.

Au niveau des effets environnementaux, les eaux d'extinction n'ont pas généré d'impact sur le milieu extérieur. En effet, la vanne d'isolement du bassin général de rétention des eaux d'extinction a été fermée

très rapidement après le début du sinistre et le bassin recouvert d'un géotextile et d'une géomembrane étanche a permis de contenir les eaux d'extinction.



Ces eaux d'extinction ont fait l'objet d'analyses physico-chimiques afin de déterminer la filière de traitement adaptée. 134 camions citernes ont été mobilisés, sur deux semaines, pour pomper et transporter les 3 877 tonnes d'eau contaminées.

1 732 tonnes de boues présentes en fond de bassin ont été éliminées après que l'ensemble des déchets du site (carcasses de véhicules incendiés...) ait été évacué, que la démolition complète de la structure de la plateforme ait été réalisée et que les abords aient été nettoyés. Les opérations se sont terminées fin avril 2022.

Pour ce qui concerne les fumées d'incendie, l'exploitant a fait réaliser une étude sur l'évaluation des effets toxiques des fumées. Celle-ci montre qu'il n'y a pas eu d'effets toxiques au-delà des limites de propriété. En ce qui concerne les effets liés aux particules d'imbrûlés, le rapport précise qu'il est vraisemblable qu'aucun effet notable n'ait été perçu lors de l'incendie. L'exploitant indique, par ailleurs, qu'au lendemain de l'incendie aucune trace de suies n'a été décelée dans le voisinage, hormis quelques traces marginales repérées par le SDIS. Ces traces ont été effacées par un épisode pluvieux avant que l'exploitant n'en ait connaissance.

Échelle européenne des accidents industriels :

En utilisant les règles de cotation des 18 paramètres de l'échelle officialisée en février 1994 par le Comité des Autorités Compétentes des États membre pour l'application de la directive « Seveso » et compte tenu des informations disponibles, l'accident peut être caractérisé par les 4 indices suivants :

	☒ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	Matières dangereuses relâchées
	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	Conséquences humaines et sociales
	☐ ☐ ☐ ☐ ☐ ☐	Conséquences environnementales
	☒ ☒ ☒ ☒ ☐ ☐	Conséquences économiques

Les paramètres composant ces indices et le mode de cotation correspondant sont disponibles [ici](#).

Au titre du paramètre €15, relatif aux dommages matériels dans l'établissement, l'accident est coté 4 sur les conséquences économiques. Il s'agit donc d'un accident majeur au titre de la directive Seveso.

L'ORIGINE, LES CAUSES ET LES CIRCONSTANCES DE L'ACCIDENT

L'analyse des enregistrements de vidéosurveillance ainsi que celle du report d'alarme montrent que le point de départ de l'incendie se trouve à l'intérieur du bâtiment dans la zone Ouest. L'incendie s'est propagé de l'Ouest vers l'Est pour s'arrêter au niveau des bureaux. Il est à noter qu'une zone sans fret à quai au milieu du bâtiment a été épargnée par le feu. L'extrémité Sud du bâtiment a été épargnée par l'incendie.

L'expertise a montré que la cause première la plus probable pour ce sinistre est un problème sur la batterie lithium-ion d'un transpalette et de son chargeur.

La batterie aurait pu subir un choc ou un carton positionné devant le support de charge aurait pu obstruer les ouïes de ventilation et provoquer une montée en température progressive durant la charge. L'expert n'exclut toutefois pas un défaut de sécurité du produit.

Le site dispose, depuis deux ans avant le sinistre, de transpalettes électriques destinés aux chauffeurs-livreurs.

15 appareils étaient présents le jour de l'incendie (dont quatre batteries supplémentaires pour permettre un usage jour et nuit de certains appareils).

Dans le bâtiment, des protections en bois, tenues par des supports métalliques, ont été disposées pour protéger les poteaux de la structure. Sur certaines de ces protections, des plaques en fer ont été installées pour recevoir les chargeurs des transpalettes électriques.

Le jour de l'incendie, les enregistrements des caméras de vidéosurveillance ont montré que le chargeur n'était pas disposé sur l'un des supports mais directement posé au sol, derrière la protection en bois.

Le matériel est, en effet, attribué par agent et le chauffeur concerné est un chauffeur polyvalent qui charge donc son matériel en fonction de la porte qui lui est affectée.

L'analyse des enregistrements des caméras de vidéosurveillance révèle également, que le chauffeur a disposé un colis à proximité du chargeur sans pour autant montrer si ce colis était en contact physique avec l'ensemble chargeur/batterie.

Cette analyse met également en évidence que cette zone était peu encombrée et que le chauffeur a bien effectué une vérification avant de quitter les lieux.

Selon les précisions de l'exploitant, sur les transpalettes électriques, la maintenance s'effectue sur panne uniquement et ne concerne que les transpalettes et leur équipement. Elle ne concerne ni les supports de charge, ni les batteries.

L'exploitant n'avait pas effectué de porter à connaissance auprès de l'inspection des installations classées pour cette nouvelle construction. Il est à noter que l'État a eu officiellement connaissance de la construction de ce bâtiment dans le cadre d'une demande d'autorisation environnementale déposée par l'exploitant pour un autre bâtiment cinq mois avant le sinistre. L'inspection des installations classées avait émis une demande de compléments préalablement au sinistre.

Le service instructeur du permis de construire de ce bâtiment n'a pas envoyé le dossier pour l'accessibilité et la Défense Extérieure Contre l'Incendie (DECI) au SDIS 71. Ce dernier avait eu connaissance du bâtiment lors d'une visite des locaux deux mois plus tôt et avait mentionné le manque de points d'eau pour ce bâtiment, en particulier l'absence de point d'eau à moins de 100 mètres de l'entrée principale du bâtiment (partie administrative) et l'absence de point d'eau accessible à l'Ouest du bâtiment. Le besoin en eau avait été calculé à la suite de la visite et estimé à 500 m³/h, selon les recommandations du guide pratique d'appui au dimensionnement des besoins en eau pour la défense extérieure contre l'incendie (D9). Au moment du sinistre, le SDIS était dans l'attente des mesures de débit simultané des poteaux incendie de la zone pour proposer une solution technique.

Lors du sinistre et face à l'absence de point d'eau au Nord du bâtiment où les premiers engins ont concentré leurs actions, l'identification des points d'eau du secteur a été réalisée. Par ailleurs, l'alimentation des premiers engins s'est effectuée sur un poteau incendie privé, d'une société voisine, située à 200 m de l'engin. Ensuite, un fourgon mousse grande puissance (FMOGP) avec une réserve de 11 000 L d'eau et une cellule grande capacité (12 000 L d'eau) ont permis l'alimentation d'une lance au bras élévateur dans l'attente de la réalisation de l'ensemble des lignes d'alimentation. Par précaution, le dispositif hydraulique a été sécurisé par la mise en place de lignes entre la réserve du site et celle d'un site voisin. Le réseau ayant permis de maintenir la capacité hydraulique du dispositif, ces moyens n'ont pas été mis en eau.

Il est à noter, par ailleurs, qu'un poteau d'incendie n'était pas conforme et pas opérationnel lors du sinistre, car il débitait moins de 30 m³/h sous une pression dynamique de 1 bar (26 m³/h). Un autre poteau avait, de plus, été déplacé et n'avait pas été reconnecté au réseau communal par le prestataire en charge de l'opération. Ces poteaux n'étaient toutefois pas à proximité du bâtiment sinistré mais du bâtiment où ont été transférées les activités de messagerie à la suite du sinistre.

LES SUITES DONNÉES

Bien qu'aucun employé n'ait été blessé lors du sinistre, l'exploitant a jugé qu'un tel événement pouvait avoir des conséquences psychologiques sur les salariés et des actions ont été engagées pour identifier les personnes pouvant avoir été fragilisées, pour prévenir les différents chefs de service des signes traduisant une détresse psychologique et pour informer l'ensemble des salariés de la possibilité de pouvoir consulter un médecin psychologue.

À la suite de l'événement, le site a été soumis à un épisode pluvieux ce qui lui a posé des problèmes sur la gestion des eaux d'extinction d'incendie. En effet, celles-ci ont été contenues dans un bassin servant à la fois de régulation pour le rejet des eaux pluviales dans le milieu extérieur, de bassin de rétention des eaux d'extinction incendie et le cas échéant de rétention d'une pollution liée au stockage de matières dangereuses.

Ainsi, l'exploitant a décidé de créer un nouveau bassin tampon provisoire pour recueillir et faire transiter les eaux pluviales non contaminées. Le dimensionnement de ce bassin prend en compte les épisodes pluvieux les plus défavorables et un réducteur de débit est prévu en sortie de bassin pour garantir le débit de fuite attendu. En cas d'épisode pluvieux exceptionnel, une surverse permet aux eaux pluviales de rejoindre le bassin général. Les eaux pluviales ruisselant sur la zone du sinistre sont quant à elles collectées et retenues au sein du bassin préexistant.



Concernant la détection incendie et afin d'éviter tout problème d'identification de sirène, l'exploitant a prévu, pour la reconstruction du nouveau bâtiment, de paramétrer la sirène intrusion de manière à ce qu'elle ne soit pas confondue avec l'alarme incendie (si cette sirène est conservée). Il a également prévu de réaliser un point particulier de vigilance lors de la formation annuelle du personnel sur ce sujet.

Par ailleurs, concernant la télésurveillance, une alerte directe des secours externes en cas de réception d'une alerte détection incendie est envisagée sans passer par une levée de doute par un prestataire extérieur.

Concernant la protection incendie, l'exploitant envisage d'équiper le bâtiment, qui sera reconstruit, d'une protection par extinction automatique d'incendie indépendante et dédiée.

En ce qui concerne les transpalettes à batteries, l'exploitant a décidé, au vu de l'expertise sur la cause de l'incendie, de les isoler ainsi que les chargeurs et les batteries afin que ce matériel ne soit plus utilisé dans un premier temps. Il étudie des solutions permettant de réutiliser le matériel en toute sécurité. L'une des pistes envisagées serait de doter le site d'armoires de charge spécifiquement conçues pour résister en cas d'incendie des batteries. En tout état de cause, l'exploitant créera dans le nouveau bâtiment un local de charge pour regrouper l'ensemble des équipements en charge de la plateforme.

Concernant la gestion des clés des véhicules et afin de gagner en rapidité d'intervention, la mise en place d'un numéro de parc sera étudiée (en lieu et place des numéros d'immatriculation).

Enfin, pour la gestion d'urgence, le bâtiment relatif au siège et à la messagerie sera intégré dans le POI général du site.

LES ENSEIGNEMENTS TIRÉS

Cet événement met en exergue plusieurs points dans la gestion du risque d'incendie au niveau de :

- L'identification des dangers

Dans le cadre de l'incendie, il est indispensable pour l'exploitant d'inventorier les produits ou déchets combustibles, inflammables ou explosifs (en spécifiant leur état physique, leurs caractéristiques physico-chimiques ainsi que leurs conditions d'utilisation et de stockage). Par ailleurs, il est nécessaire d'identifier les sources d'inflammation. Dans le cas présent, un choc mécanique est une des causes envisagées du sinistre. L'exploitant doit également identifier les opérations à risque et parmi celles-ci, les dysfonctionnements potentiels des procédés mis en œuvre. Dans le cas présent, la limitation du refroidissement du chargeur de batterie est également une des causes envisagée du sinistre. Enfin, l'exploitant doit bien identifier les sources de danger externes (par exemple, les fortes chaleurs, la malveillance, la propagation d'un incendie extérieur au site).

Cette identification des dangers peut conduire l'exploitant à modifier son organisation. Dans le cas présent, une réflexion sur un local dédié à la charge des batteries Lithium-Ion est engagée par l'exploitant.

- L'organisation mise en place pour faire face à un incendie

Bien que disposant d'un Plan d'Opération Interne, l'exploitant avait choisi de ne pas intégrer le bâtiment, objet du sinistre, car il considérait qu'il n'était pas classé au titre des installations classées pour la protection de l'environnement. Pourtant, l'incendie sur ce bâtiment est à l'origine d'un accident majeur au titre de la directive Seveso.

La réglementation prévoit clairement ce point dans l'annexe V de l'arrêté du 26 mai 2014 relatif à la prévention des accidents majeurs dans les installations classées mentionnées à la section 9, chapitre v, titre ier du livre V du code de l'environnement :

« Pour chaque situation ou événement prévisible qui pourrait jouer un rôle déterminant dans le déclenchement d'un accident majeur, description des mesures à prendre pour maîtriser cette situation ou cet événement et pour en limiter les conséquences, cette description devant s'étendre à l'équipement de sécurité et aux ressources disponibles »

Cette disposition a toutefois été introduite par l'arrêté du 24 septembre 2020 pour les mises à jour postérieures au 31/12/2021.

Ainsi, la prise en compte de l'ensemble des bâtiments et/ou activités sur un établissement Seveso est nécessaire de même que la mise à jour du POI.

La modification du mode de gestion des clés des véhicules par l'exploitant après le sinistre montre que les dispositions pratiques en cas d'incendie doivent être anticipées, mais également testées afin d'identifier si leur caractère est bien opérationnel. Ainsi, des exercices réguliers, en lien le cas échéant avec les services de secours externes, doivent être organisés.

- La formation du personnel

La formation du personnel à la gestion du risque incendie est essentielle.

Bien que le responsable « camionnage » et le responsable « sécurité » soient formés comme EPI (équipier de première intervention) depuis plusieurs années (dernière formation datant respectivement de 14 et 2 mois), ils n'ont pas pu mettre en œuvre les premières mesures d'extinction au vu de l'ampleur du sinistre au moment où ils l'ont constaté. Ils ont toutefois éloigné quelques camions du bâtiment et évité que ces derniers ne brûlent dans l'incendie.

- La détection incendie

Ce sinistre rappelle toute l'importance pour un exploitant de savoir détecter au plus tôt un incendie.

Dans le cas présent, le visionnage des caméras de surveillance, *a posteriori*, montre que la détection incendie a fonctionné dès que les premières fumées sont apparues. Bien que la sirène se soit déclenchée automatiquement, l'opérateur présent sur site n'a pas su identifier à quoi elle correspondait et, de fait, n'a pas pu utiliser le matériel de première intervention. Par ailleurs, la société de télésurveillance a bien réceptionné la détection incendie, mais n'a pas réussi à prévenir l'opérateur. L'envoi d'un agent pour effectuer la levée de doute n'a pas permis de détecter, de manière opérationnelle, plus rapidement le feu, en raison du temps de déplacement de la société de gardiennage. Un visionnage des caméras de surveillance aurait permis à la société de télésurveillance de confirmer la détection incendie dans de meilleurs délais et de prévenir les secours externes plus rapidement.

Ainsi, la détection automatique d'un incendie est très efficace, mais la chaîne d'alerte des opérateurs doit être au centre des attentions, notamment lorsque la mise en œuvre des moyens d'extinction n'est pas automatique.

- La protection incendie

Le bâtiment ne disposait pas de protection fixe d'extinction. Par ailleurs, des défaillances dans les moyens extérieurs de lutte contre l'incendie ont été recensées (notamment l'absence de point d'eau au Nord du bâtiment) et ont compliqué l'intervention des services de secours extérieurs.

- La gestion des eaux incendie

Bien que l'incendie ait été d'ampleur et qu'un grand volume d'eaux d'extinction ait été utilisé par les services de secours extérieurs, le sinistre n'a généré aucune pollution due à celles-ci. Cela a été possible grâce à la fermeture rapide de la vanne d'isolement du bassin général de rétention des eaux d'extinction d'incendie et la capacité adaptée du bassin de rétention.

Cet accident rappelle, par ailleurs, toute l'importance de l'anticipation de la gestion de ces eaux (qui contacter pour les analyses, comment les évacuer...) qui doit être pensée au préalable de tout sinistre. En effet, un épisode pluvieux (comme dans le cas présent) ou l'éventuelle possibilité d'un autre incendie nécessitent de vider la capacité de rétention dans les meilleurs délais.

Enfin, un dernier point positif est à noter dans cet accident : l'enregistrement des caméras de vidéosurveillance au niveau d'un serveur informatique situé dans un autre bâtiment est un choix judicieux qui a permis, *a posteriori*, de pouvoir visionner les images et d'avoir plus d'informations sur le déroulé de l'incendie.