

Balsthal: le cours FSSP secours routier véhicules poids lourds – une première suisse

La désincarcération au format XXL

La Fédération suisse des sapeurs-pompiers, en collaboration avec l'Association des sapeurs-pompiers professionnels et des entreprises spécialisées a organisé un cours de secours routier ciblé sur les poids lourds qui a attiré une centaine de participants. Une première qui répond à un véritable besoin.

L'objectif du cours d'une durée de trois fois un jour est d'assurer la formation complémentaire des forces d'intervention (sapeurs-pompiers, police, sanitaires) sur le comportement à tenir lors d'accidents de la circulation impliquant des véhicules poids lourds.

Des thèmes tels que la connaissance des différences fondamentales entre un véhicule poids lourd et un véhicule léger, la technique de construction des véhicules poids lourd (classification, châssis, cabines, systèmes de freinage, alimentation en carburant) et le secours routier lors d'accidents de bus y ont été abordés.

Etant donné la spécificité du thème, ce cours s'adresse aux personnes qui ont déjà suivi une formation de base dans le secours routier.

Le programme

Ce cours pilote, placé sous la direction de Peter Gurtner, sapeur-pompier professionnel à Berne, a fait la part belle à la pratique.

En effet, l'important, pour l'état-major, était de confronter les participants à la réalité du terrain.

Ainsi, seules deux leçons théoriques étaient au programme. La première traitait de la différence entre un véhicule poids lourd et un véhicule léger, notamment en ce qui concerne les forces en jeu, la hauteur de travail pour les intervenants et la problématique de la sécurité.

Quant à la deuxième leçon théorique, elle abordait les systèmes pneumatiques et de freinage des poids lourds et de leurs remorques, notamment au niveau des différences entre les systèmes suisse et européen.

La partie pratique visait à apprendre aux participants à appréhender, de manière globale, la complexité d'une intervention dans laquelle sont impliqués des poids lourds, l'objectif étant de se rendre compte des in-

convénients présentés par ce type de véhicules, mais également des points décisifs permettant aux sapeurs-pompiers d'intervenir dans les meilleures conditions.

Mettre la main à la pâte

La première leçon pratique visait à sensibiliser les participants aux différentes forces intervenant dans un poids lourd notamment en ce qui concerne la manière de charger et d'arrimer correctement les marchandises transportées afin que celles-ci soient en mesure de résister aux forces d'inertie dans un régime de conduite normal.

Ces notions sont en effet indispensables aux intervenants pour pouvoir juger de l'état et de la position de la charge d'un véhicule accidenté sur lequel ils sont amenés à travailler. Centre de gravité, force d'inertie, de frottement, de glissement sont des notions qui font partie intégrante du concept

de sécurité de toute intervention effectuée sur les poids lourds.

La deuxième problématique à laquelle ont été confrontés les participants au cours est celle du désaccouplement des remorques et des semi-remorques.

Le chantier prévoyait ainsi de se confronter avec les différences de raccords entre système suisse et système européen et de dételer des remorques.

Les chefs de classe ont tous insisté sur la méfiance qui doit prévaloir lors d'une intervention sur un véhicule avec remorque, méfiance justifiée par les tensions extrêmes et les équilibres instables qui peuvent résulter d'un choc accidentel.

Dans ce cas, le mot d'ordre est clair: autant que faire se peut, ne jamais désaccoupler une remorque et, le cas échéant, ne pas compter sur la pente pour la déplacer, sous peine de risque de perte de maîtrise de cet élément mobile de plusieurs tonnes.

L'approche du camion tracteur

Si un camion ne ressemble pas à un véhicule léger, il ne ressemble souvent pas non plus à un autre camion.



Photos: Michael Werder

Une approche réfléchie du véhicule est essentielle.



Cabine assurée, porte retenue: on peut commencer à découper.

L'accès aux victimes s'effectue dans un environnement difficile.

Au-delà des spécificités (un réservoir de poids lourd peut contenir par exemple jusqu'à 1000 litres de carburant, contre les 80 litres d'un véhicule léger), des actions courantes telles que débrancher la batterie ou éteindre un moteur encore en marche, peuvent rapidement poser problème.

En effet, la disposition des niches de batteries et leur accessibilité peut par exemple varier d'un modèle à l'autre.

Sans compter que, contrairement aux véhicules légers, le fait de débrancher la batterie peut entraîner la mise hors service de nombreux dispositifs utiles à l'intervention dont, entre autres, le système de déplace-

ment et de réglage du siège du conducteur ou le réglage des suspensions. L'arrêt du moteur a ainsi été enseigné au moyen d'une technique toute simple et sans danger.

La problématique des cabines

La cabine d'un poids lourd présente à elle seule nombre de problèmes en cas d'intervention.

Posée sur quatre points d'ancrage à suspension automatique, elle est en général susceptible d'être basculée vers l'avant, automatiquement ou manuellement, afin de pouvoir accéder au moteur.

Elle représente de ce fait un élément qui peut devenir instable suite à un choc par exemple en cas de collision frontale avec une voiture qui viendrait à heurter les points d'ancrage de la cabine et représenter un véritable danger pour les intervenants. La manière de s'assurer de son état et, le cas échéant, de l'arrimer et de la sécuriser a ainsi été enseignée à Balsthal.

Comme dans tout secours routier, le calage est essentiel. Toutefois, dans le cas des poids lourds, les forces et les masses en présence sont significativement plus élevées. Les nombreux aspects du calage correct d'un poids lourd et donc de la sécurité des secouristes ont également été abordés lors des leçons pratiques.

Une importance particulière a en outre été donnée au thème de l'immobilisation des poids lourds au moyen des freins de stationnement et de cales.

Travailler en hauteur: un véritable handicap

Le principal problème de la désincarcération des occupants d'une cabine de poids

■ L'état-major du cours

Directeur du cours: Peter Gurtner, SP professionnels, Berne
 Responsable et administrateur du cours: Claude Berger, FSSP
 Chef technique f: Thierry König, SIS des Montagnes neuchâteloises, La Chaux-de-Fonds
 Chef technique d: Daniel Temperli, Feuerwehr & Sanität Zurich-Aéroport
 Chef de classe d: Steeve Hänni, SP professionnels, Berne
 Chef de classe d: Markus Trüb, Feuerwehr & Sanität Zurich-Aéroport
 Chef de classe d: Günther Spreitzer, SP professionnels, Winterthur
 Chef de classe d: Marco Scheuring, SP professionnels, Winterthur
 Chef de classe d: Paul Hegglin, SP professionnels, Winterthur
 Chef de classe d: Björn Thomann, Feuerwehr & Sanität Zurich-Aéroport
 Chef de classe f: Thierry Melly, DSI Lausanne
 Chef de classe f: Patrick Eichelberger, DSI Lausanne

lourd est qu'ils se trouvent à 1,80 mètre de haut.

Cela signifie que les intervenants sont contraints de travailler dans des conditions relativement périlleuses et que la position de la victime peut être rendue compliquée suite à la mise hors service des sièges électriques et du réglage de la colonne de direction.

Les différentes plateformes de sauvetage, les échelles emboîtables et autres moyens auxiliaires ont été essayés par les participants au cours, qui ont ainsi pu vivre les conditions du travail en hauteur.

La découpe

Dans le domaine des poids lourds, l'utilisation d'aciers à haute résistance et l'intégration de parties renforcées a considérablement augmenté ces dernières années dans la construction automobile.

De ce fait, les cabines ne disposent que de peu de points à faible résistance où il est possible de pratiquer des découpes.

En outre, l'emploi de matériaux composites et de l'aluminium, qui se comportent différemment de l'acier, a modifié la technique de la désincarcération.

Les emplacements de découpe sont donc de plus en plus restreints et doivent être définis méticuleusement, que ce soit pour pratiquer des ouvertures latérales ou pour des découpes de l'avant de la cabine.

Une partie du chantier prévoyait également la découpe de pare-brise qui, sur les





Toutes les précautions doivent être prises pour découper un pare-brise.

pois lourds, est nettement plus exigeante que sur les véhicules légers.

Dans ce contexte, les participants aux cours de la FSSP ont pu compter, en plus des compétences de leurs chefs de classe qui ont pratiquement tous déjà fonctionné comme instructeurs en secours routier véhicules légers, sur l'expérience de Monsieur Dobrist – de l'entreprise Holmatro – qui, de par sa fonction d'instructeur en techniques de désincarcération depuis de très nombreuses années, a pu dispenser ses connaissances extrêmement pointues des structures des véhicules modernes.

Accident d'autobus

Enfin, le dernier chantier était consacré à l'intervention sur un autocar. Classe par classe, les participants ont pu se confronter à un autobus accidenté et renversé et envisager la séquence correcte des opérations de secours avant de s'attaquer à la désincarcération proprement dite et à l'évacuation des blessés.

Dans ce cas également, la complexité de l'opération est apparue dans toute son ampleur. Calage du véhicule, recherche du meilleur axe d'évacuation des blessés, découpe, pénétration dans un milieu présentant de nombreux obstacles ont bien sollicité les intervenants.

A l'issue de cette cinquième et dernière leçon, il apparaît clairement que les participants ont effectivement assimilé l'un des maîtres mots du cours FSSP: «apprendre à voir les camions autrement»!

Un cours complexe et des participants satisfaits

L'organisation d'un tel cours technique n'est pas chose aisée. «La difficulté commence avec la recherche d'épaves de poids lourds, qui ne sont pas simples à dénicher», explique Claude Berger, de la FSSP, responsable et administrateur du cours.

Heureusement, grâce à des contacts permanents entretenus avec les corps de sapeurs-pompiers professionnels, l'ASTAG, les importateurs de véhicules et d'autres partenaires externes, tels que l'entreprise Zbinden à Posieux, Man, Volvo, Merc à Egerkingen et Holmatro, il a été possible de réunir et de mettre à disposition des participants plus d'une dizaine de véhicules et trois remorques, ainsi que du matériel de désincarcération performant.

L'efficacité et les compétences de l'état-major ont également contribué au succès du cours qui, selon plusieurs participants, est d'un excellent niveau et permet de se confronter à une réalité qui peut survenir à tout moment, mais pour laquelle il est très difficile (voire impossible), pour les corps de sapeurs-pompiers chargés de missions de secours routier, de se former à l'échelle 1:1.

«Dans un premier temps, nous allons tirer les enseignements de ce cours pilote et les intégrer au trois prochains cours de ce type qui sont d'ores et déjà planifiés. Par la suite, l'intention est d'une part d'en augmenter le niveau technique pour affiner et approfondir les notions enseignées et, d'autre part, de diversifier les matières traitées afin de permettre aux participants de retourner dans leurs corps respectifs avec un maximum de connaissances liées à cette thématique particulière», déclare Claude Berger.

Questions à Peter Gurtner, directeur du cours



■ 118 swissfire.ch: Peter Gurtner, peux-tu te présenter?

Peter Gurtner: Charpentier de profession, je suis incorporé dans le corps des sapeurs-pompiers professionnels de la Ville de

Berne depuis 1994. Actuellement j'ai le grade de sergent et je suis notamment en charge de la formation.

■ 118 swissfire.ch: Combien de cours as-tu dirigé?

P. G.: J'ai déjà été responsable de nombreux cours cantonaux, mais c'est la première fois que je dirige un cours au niveau national.

■ 118 swissfire.ch: Que peux-tu dire au sujet de l'organisation de ce cours?

P. G.: Un cours technique comme celui du secours routier poids lourds requiert un énorme travail de préparation qui va de la recherche des véhicules à la constitution de l'état-major et à la mise en place des leçons. Le groupe de travail voué à la préparation de ce cours s'est réuni pour la première fois en novembre 2008 déjà, soit environ une année avec la réalisation. De nombreuses séances ont ensuite été nécessaires pour mettre en œuvre les concepts dégagés. Je dois dire que l'état-major est particulièrement compétent et motivé, ce qui a permis de résoudre bien des problèmes. De plus, les contacts entretenus avec les différents partenaires, que je remercie ici, ont été très fructueux.

■ 118 swissfire.ch: Nous en sommes à la fin du premier jour, il est donc trop tôt pour tirer un bilan, mais pourrais-tu faire part de tes premières impressions à chaud?

P. G.: Il est clair qu'il s'agit ici d'un cours pilote dont les conclusions et les enseignements devront être intégrés aux prochaines éditions. Des adaptations seront donc assurément apportées au concept général. La seule chose que je peux d'ores et déjà constater est qu'il est important d'axer ce cours entièrement sur la pratique et d'exploiter ainsi totalement le matériel dont nous avons la chance de disposer. Nous devons également partir du principe que nous avons affaire, pour la plupart, à des sapeurs-pompiers et non pas à des mécaniciens spécialisés dans le domaine des poids lourds. Cela signifie donc que la thématique du cours doit impérativement rester dans les limites de ce que peuvent faire les participants avec les connaissances dont ils disposent. Il faut donc éviter d'entrer dans des détails trop techniques qui, pour intéressants qu'ils soient, ne seront peut-être pas forcément exploités ni exploitables en situation d'intervention. En bref, très technique oui, mais trop technique non.

■ 118 swissfire.ch: Merci Peter de nous avoir accordé un instant.

