

**Question orale n° 16179 transformée en question écrite n°936 de Madame la Députée Valérie WARZEE-CAVERENNE à la Vice-Première Ministre et Ministre de l'Intérieur et de l'Égalité des chances relative à la sécurité des pompiers lors des interventions sur des véhicules électriques**

**QUESTION :**

Les véhicules (véhicules légers, gros tonnage, transport, quadricycles, tricycles et cycles) électriques et hybrides sont sur le point d'amener des bouleversements importants - si ce n'est déjà fait - dans les transports terrestres. Le moteur à combustion interne est appelé à céder une large place à ces véhicules dits décarbonés, fonctionnant grâce à des moteurs moins polluants permettant de diminuer la dépendance vis à vis des énergies fossiles. La combinaison des programmes incitatifs des gouvernements en Europe, en Amérique du Nord et en Asie, ainsi que l'évolution rapide du développement technologique indiquent que cette percée est amorcée.

Par ailleurs, le caractère particulier de certains composants de ces véhicules (batteries notamment) et de l'énergie ou de la technologie utilisée (électrique, hybride ou hydrogène), imposent de formaliser un certain nombre de modes opératoires génériques applicables au plus grand nombre de technologie et quel que soit le modèle de véhicule. Parallèlement au déploiement de ces nouveaux véhicules, on pourrait craindre un manque d'informations auprès des services d'urgences appelés à intervenir lors d'accident, d'incendie ou d'immersion de véhicule.

En cas d'intervention des services incendie sur des véhicules électriques, il est toujours délicat pour les pompiers de ne pas être en possession du schéma de la voiture. En effet, en cas de désincarcération, le risque est accru lorsqu'ils doivent intervenir dans une paroi du véhicule où il y a un câble important et une tension élevée.

En France dernièrement, une présentation Power point réalisé avec l'aide d'un constructeur automobile a été faite à l'attention des sapeurs- pompiers d'Amiens. Celle-ci explique bien les différentes situations auxquelles ils peuvent être confrontés. Cette information était complétée par l'ERGs (Emergency Response Guides) ainsi que les FAD (Fiches d'Aide à la Désincarcération). Toujours chez nos voisins, la réalisation d'une Note d'Information Opérationnelle (NIO) s'inscrit dans le contexte d'une demande en matière de réponse opérationnelle pour les interventions des services de secours qui impliqueraient les véhicules décarbonés. Ce document a pour but de permettre aux sapeurs-pompiers de mieux connaître et reconnaître ces véhicules en circulation et de définir une marche générale des opérations (MGO) et des techniques opérationnelles adaptées.

Pouvez-vous nous assurer que vos services d'intervention disposent tous des plans de ces véhicules fournis par les constructeurs ?

- dans l'affirmative, quel est le canal par lequel cette information doit passer ?
- dans la négative, ne pensez-vous pas que vos services d'intervention devraient tous disposer de ce genre d'information ?

Existe-t-il dans le cadre des formations, certains modules spécifiquement dédiés à cette matière ?

Enfin, j'aurais aimé savoir si, à l'instar de la France, vos services ont l'intention de créer un document qui deviendra la source principale d'informations nécessaires à la réalisation des documents opérationnels ad hoc ?

**REPONSE :**

1. Actuellement, les services de secours belges ne disposent pas systématiquement de (tous les) plans des modèles existants de véhicules hybrides et électriques. Dans ce cadre, le Centre fédéral de connaissances pour la Sécurité civile a initié, en collaboration avec la Direction Matériel de la Direction générale Sécurité civile, un projet visant à rendre ce type d'informations techniques aisément et effectivement accessibles pour les services de secours. Aujourd'hui il n'existe pas de modèle standardisé de "carte de sauvetage". Il existe des systèmes où ces informations peuvent être trouvées par les services de secours mais ils ne sont pas gratuits. On peut actuellement accéder aux informations venant du fournisseur par différents canaux (des sites web, des brochures ou des applications commerciales). Les services d'incendie sont eux-mêmes responsables de rassembler (ou pas) les informations nécessaires.

2 et 3. Le KCCE (Centre de connaissances fédéral pour la sécurité civile) a développé en 2012 la procédure opérationnelle standard "désincarcération" et est actuellement en train de l'implémenter dans les formations existantes et à venir. Les énergies alternatives y sont abordées mais pas en détails. C'est pour cette raison que le KCCE s'est occupé la même année d'un parcours de formation " véhicules hybrides et électriques: sécurité et procédures d'intervention " en collaboration avec le centre provincial de formation Campus Vesta (Anvers) et la société Educam (centre de connaissances et de formation pour le secteur de l'automobile et les secteurs apparentés).

Ensuite, des séances train-the-trainer ont été organisées en juin, juillet et octobre 2012, lors desquelles des instructeurs - rattachés aux centres provinciaux de formation belges - ont été formés. Ces instructeurs peuvent ensuite former, à leur tour, les membres des services de secours belges, dans le cadre de ces centres provinciaux de formation.

Suite aux développements récents concernant l' "hydrogène", il a été décidé, lors du dernier Haut Conseil pour la Formation (25 avril 2013) de rassembler les connaissances nécessaires à ce propos. Des discussions sont en cours avec le domaine de l'industrie pour commencer le développement d'un parcours de formation cette année. Il a déjà également été question de cette matière dans une séance de la commission du Sénat du 16 avril 2013 (SPF Économie). (voir: [www.senate.be](http://www.senate.be))

Le KCCE essaie de mettre sur pieds un certain nombre de projets pour les secouristes belges, en fonction des développements internationaux les plus récents. En ce moment, la commission ISO (ISO = International Standard Organisation) finalise une proposition à propos d'une "Rescue Sheet" (carte de sauvetage) standardisée pour les véhicules routiers.

Cette standardisation doit rendre possible pour les fournisseurs de transmettre d'une manière uniforme des informations qui permettent de sauver des vies au profit des secouristes. Le KCCE participe activement aux réunions de travail ISO et apporte à cette

réunion internationale des données importantes et des propositions concernant la "Rescue Sheet" (intervention) et le "training manual" (formation) au profit des secouristes.

En ce moment, le KCCE et NBN (Bureau pour la Normalisation) cherchent à savoir si la possibilité existe de créer une "plate-forme d'information pour les services de secours" en tant que précurseur.

Son contenu doit consister en cartes de sauvetage standardisées qui ont été rassemblées et en documents qui vont avec, au profit de la formation des secouristes.

Il faut pour cela examiner la faisabilité des différents aspects et les moyens nécessaires devront être dégagés pour la réalisation:

- i. Le KCCE - SPF Intérieur constitue le dossier et demande officiellement à NBN de prendre sur lui la suite du développement de cette plate-forme d'information via la création d'un "Project Committee" au sein de la commission ISO.
- ii. Les données techniques en ce qui concerne les cartes de sauvetage pour ISO sont fournies par les experts du KCCE (ressources techniques).
- iii. Le SPF Économie permet à NBN de faire le travail de secrétariat ISO. La vision et le but sont de laisser le monde de l'industrie et les secouristes se livrer à de la PROACTION dans un contexte international (ISO). L'ensemble de ces projets a pour but un traitement optimal des victimes d'accidents de la circulation en faisant courir moins de risques aux secouristes.

**J.MILQUET**