



Les chiens, par détection des effluves en surface, peuvent faciliter la localisation de victimes immergées.



Plan Novi sur l'eau

Un bateau hors-bord de 6 mètres circulant de nuit à grande vitesse sur le Rhône avec huit occupants heurte une balise... Deux victimes sont projetées à l'eau et plusieurs passagers blessés. Récit de trois heures d'opération délicate.

Texte Manuel Sadaune avec le Sdis 84 et le capitaine Alain Jalabert, conseiller technique zonal Sud, intervention en milieu aquatique
Photos Service Comm. / Sdis 84

Il est 22 h 46, le 21 octobre dernier, lorsque le CTA reçoit un appel pour accident de bateau de voyageurs. Il s'agirait d'un impact au niveau du milieu de la voie navigable, à proximité et en aval d'un pont type Eiffel. C'est une intervention complexe. La dimension de la zone de recherche sur le fleuve est importante et il fait nuit. Plusieurs équipes de plongeurs (SAL) et de sauveteurs aquatiques (SAV) sont tout de suite

mobilisées avec, pour Avignon, un VCG, un VAQUA et trois VSAV qui prennent immédiatement le départ, un VAQUA pour Sorgues, ainsi qu'un VLM du Smur d'Avignon. Les effectifs sont recomposés par engins, armés en fonction de la connaissance du personnel, des spécialités, et du matériel disponible. Un VPL avec bateau de 150 ch armé de cinq plongeurs, dont un chef d'unité et un SAV, est ajouté au dispositif, puis un VLM d'Avignon et des lots d'éclairage. Départ à 22 h 54. « Nous arrivons sur les lieux à 23 heures. En cours de route plusieurs questions me viennent à l'esprit. Où est-ce exactement? Les rives

du Rhône sont longues et difficilement accessibles. Comment vais-je organiser l'intervention et par où? À quoi sommes-nous confrontés? Qu'est-ce que nous allons trouver comme situation? Les moyens déjà engagés sont-ils suffisants? Quelles vont être les règles de sécurité individuelles et collectives? », confie le Cos, le lieutenant Guillaume Aluigi. « La connaissance du secteur, du matériel, des procédures, des hommes et des femmes engagés sur cette intervention met à notre avantage des éléments au départ défavorables. » La connaissance de la zone permet d'établir une première localisation à proximité du pont.

Le VCG, les VSAV, le Smur et la VLM se rendent au début de la zone Courtine à proximité du lieu, sécurisée, facilement accessible et capable d'accueillir les renforts potentiels. Un chemin pédestre d'environ 50 m avec un passage délicat en pente et accidenté permet de trouver un endroit de débarquement et d'apponage pour la prise en charge des victimes. L'information est relayée à l'équipage du VPL qui avait à l'origine pour mission une mise à l'eau à partir de l'île Piot, en amont du pont. Une sectorisation est définie avec un secteur SAP, un secteur nautique et un ordre complémentaire de transmission. « Cette articulation m'a permis de prendre du recul. Les échanges d'informations entre chaque intervenant, de bonne qualité et synthétiques, m'ont aidé dans mes prises de décision », précise le Cos. Une fois la prise de contact avec les occupants du bateau effectuée par mégaphone, et les moyens légers

L'opérateur du CTA-Codis : « Percutez une fusée de détresse quand vous voyez nos gyrophares. »

Samedi 21 octobre lors de ma garde de nuit, je prends à 22 h 45 cet appel peu commun parmi les appels rituels du samedi soir et qui m'a donné du fil à retordre. L'appelant, un homme d'une trentaine d'années, passager et victime, blessé léger, nous alerte pour un bateau de type vedette avec 8 personnes qui a percuté une balise sur le Rhône. Il effectuait la traversée entre un restaurant de Villeneuve-lès-Avignon et la capitainerie en Avignon. Mon premier souci est d'identifier le type d'embarcation, le nombre de personnes à bord, s'il existe une voie d'eau, s'il dérive ou s'il est en mesure de naviguer pour rejoindre une des berges afin d'effectuer une jonction avec les secours. Par chance, le requérant est calme et coopératif, ce qui me permet de bien cerner la situation et d'en mesurer la gravité : huit impliqués, dont une personne manquant à l'appel, deux blessés graves, deux blessés légers, trois indemnes.

Réaction immédiate : conseiller sur les gestes de secours à effectuer, localiser la vedette en dérive, garder le contact téléphonique jusqu'à la prise en charge physique par les secours, faire amarrer ou ancrer la vedette et percuter une fusée de détresse à la vue des gyrophares. J'utilise le code sinistre « accident bateau de voyageurs » afin de déclencher les plongeurs, et les sauveteurs aquatiques et en eau vive. Après diffusion de l'alerte, je déclenche le premier échelon du plan Novi (Capacité de traitement jusqu'à dix victimes).
Points positifs : un appelant peu affolé et coopératif ; les victimes ont pu regagner la terre ferme malgré les conseils de ne pas remettre en route les moteurs ; rapidité des secours ; pas de voie d'eau sur la vedette ; Rhône non en crue avec peu de courant ; réactivité et anticipation avec montée en puissance très rapide par le Codis.

Points négatifs : intervention de nuit ; difficulté du requérant à se repérer sur le Rhône ; pas de fusées de détresse ; pas de gilets de sauvetage.

Caporal-chef Luc Bathelier

d'éclairage installés, l'embarcation et les passagers sont repérés depuis la berge. Le bateau, encore manœuvrable, arrive à apponter à 23 h 05. L'impact pratiquement frontal révèle un accident avec une forte cinétique. Le premier bilan fait état de trois blessés légers, deux blessés graves, deux personnes indemnes, et une personne manquante tombée à l'eau. Une autre, projetée par-dessus bord après l'impact, est parvenue entre-temps à remonter sur le bateau avec un plateau tibial fracturé. L'autre victime

toujours à l'eau devient la priorité de la mission de l'équipe nautique. L'équipe du VPL est informée de la zone de recherche et le chef d'unité devient le chef de secteur nautique. En parallèle, les informations se recoupent pour cibler une zone de recherche la plus précise possible. Une reconnaissance de surface est engagée rapidement à partir des piles du pont puis dans le sens du courant. Prenant en compte les éléments et témoignages recueillis, le premier bateau poursuit les recherches. Il est

équipé d'une caméra thermique du VCG mais de peu d'éclairage. Quant à la sécurité sur l'eau, elle est assurée par le chef d'unité qui donne ses consignes. La vitesse du bateau est adaptée à la recherche et aux différents obstacles présents, sur et sous l'eau. Une zone de travail avec un éclairage portatif est délimitée sur la berge. La montée en puissance est organisée depuis le Codis qui anticipe les demandes de renforts. À 23h12, l'échelon 1 du plan Novi est déclenché avec une chaîne de commandement niveau colonne, un PCC, un chef de colonne, un officier « renseignement » et un officier « moyens ». Un VSAV supplémentaire, un VPSM, un médecin d'astreinte départementale, une VLI et un chef de groupe sont également engagés.

Montée en puissance

À 23h15, un premier message demande des renforts complémentaires à cette anticipation : un VSAV (pour établir un PRV) ainsi que de nouveaux moyens nautiques. La zone de recherche est étendue à cet endroit du Rhône; l'engagement d'un hélicoptère est également demandé. Le VAQUA du CS Sorgues se présente sur les lieux par l'île Piot pour une reconnaissance en amont du point d'impact, au niveau des deux rives, puis de la rive droite du Rhône dans le sens du courant. Il est informé que pour l'instant le chef de secteur nautique et le chef d'unité du VPL se chargent de la sécurité et des prises de décisions sur la recherche en surface.



Une reconnaissance de la zone d'intervention permet de localiser un passage pour faire accéder les VSAV au plus proche, évitant un brancardage difficile. Le secteur SAP prend en charge rapidement, et dans de bonnes conditions, les trois blessés les plus sérieusement atteints. Le PRV établi dans le VSAV 3 Avignon, au niveau du CRM, prend en charge les deux blessés légers et les deux personnes indemnes. Ces impliqués donnent alors des informations complémentaires sur la disparue (couleur de cheveux, vêtements portés,...). Un événement inattendu vient perturber les recherches : l'arrivée sur

BLS Bateau léger de sauvetage
BLR Bateau léger de reconnaissance
CCGA Chef de colonne groupement Grand Avignon
CNR Compagnie nationale du Rhône
CRM Centre de regroupement des moyens
CA Chef d'agrès
GNF Gendarmerie nationale fluviale
Novi Nombreuses victimes (Plan)
OPJ Officier de police judiciaire
PCC Poste de commandement de niveau colonne
PRV Point de regroupement des victimes
SAL Sauveteurs aquatiques légers
SAV Sauveteurs aquatiques
SEV Secours aquatique en eau vive
SITAC Situation tactique
VAQUA Véhicule sauveteurs aquatiques
VCG Véhicule chef de groupe
VLI Véhicule léger d'intervention
VLM Véhicule léger médicalisé
VPSM Véhicule poste de secours médical
VPL Véhicule plongeur

la zone d'un bateau de transport de passagers malgré l'interdiction de naviguer, ce qui fait perdre de précieuses minutes par un dialogue inutile pour le faire repartir. Mais la bonne prise en compte par le chef d'unité du VPL permet que tout se passe dans le calme.

Plongeurs et cyno

Un second message, à 23h52, confirme l'évacuation des 3 urgences absolues. L'hélicoptère ne peut assurer la mission compte tenu de l'analyse de la zone d'intervention par le pilote : il existe en effet trop d'obstacles et de pollution lumineuse (éclairage de l'agglomération) pour permettre un vol nocturne de recherches à basse altitude. Une nouvelle équipe cyno et un PLG sont alors sollicités. À cet instant, le secteur SAP n'est plus présent sur les berges. La totalité des blessés restants a été prise en charge par les cinq VSAV et les deux VLM, dont une Smur. Reste alors la recherche de la victime, et plus le temps passe, plus la zone de recherche augmente. Le conseiller technique plongée arrive sur les lieux à 0h15 et prend connaissance de la situation au niveau de la SITAC de la VCG, avant de prendre en charge le secteur recherche nautique. Il propose une plongée avec deux équipes sous l'eau dirigée par le premier chef d'unité sur place et une équipe pour la mise en sécurité. « En trouvant le point d'impact et avec les informations sur la victime, assez

sportive, nageuse, une personne svelte avec une tenue légère ne favorisant pas la flottabilité, nous proposons de faire rapidement des recherches subaquatiques en accord avec le Cos, précise l'adjudant-chef Nathanaël Bourdin, conseiller technique plongée. Les courants sont faibles et la zone connue par certains plongeurs. La visibilité est correcte, de 0,5 à 1 mètre, et il y a peu ou plus de risques liés à la navigation sur le secteur. »

Plus-value opérationnelle

À 0h30, la manœuvre des plongeurs débute et le SSO VLI est mis en place. Deux équipes plongeurs sont mises à l'eau au point d'impact à 1h20. Le conseiller technique nautique arrive sur les lieux pendant que les équipes cyno continuent leurs recherches en surface. Les plongeurs descendent le long de la pige métallique pour une recherche en binôme en direction du pont, sur une distance d'environ 50 mètres. Les informations données par les impliqués n'étant pas concordantes, la zone de recherche évolue en fonction du courant et s'élargit. Ici, l'association des équipes cyno et nautique est une plus-value opérationnelle pour affiner la zone, en combinant plusieurs techniques possibles en fonction des moyens humains et matériels disponibles. La victime, une ressortissante anglaise âgée de 27 ans, est retrouvée à 1h27 par six mètres de fond et à une dizaine de mètres à droite du point d'impact, dans le sens du courant. Elle est remontée quatre minutes plus tard, sortie de l'eau à l'aide d'un plan dur et déclarée décédée par le médecin-chef sapeur-pompier. À 2h18, le transport des blessés légers en attente au PRV est effectué par le VSAV 3 et le VSAV Villeneuve vers les centres hospitaliers d'Avignon, Cavaillon et Orange. Le bateau accidenté est mis à la capitainerie pour l'enquête. La sécurité individuelle et collective mise en place a permis qu'aucun des intervenants sapeurs-pompiers, mais aussi interservices, ne se blesse. La qualité des relations interservices, importante sur cette intervention (CNR pour la gestion du Rhône, police nationale avec la présence d'un OPJ, la gendarmerie fluviale, la présence du premier adjoint de la mairie d'Avignon) a contribué à son issue rapide. ■

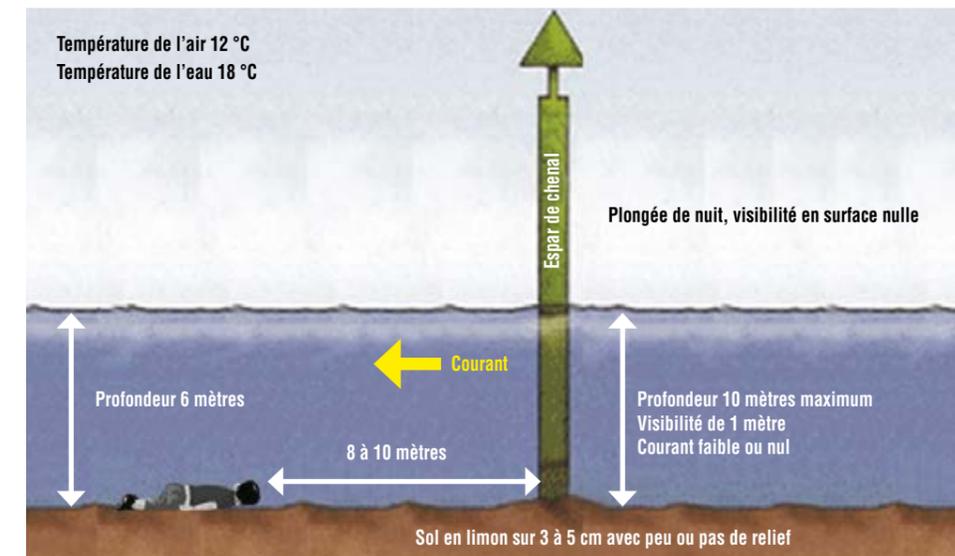
Le point de vue des conseillers techniques

Équipes cynotechniques

Les équipes cynotechniques sont capables de détecter, localiser une victime immergée, ce qui permet de définir une zone de recherche plus restreinte en complémentarité du travail des spécialistes nautiques. L'idéal est d'engager au minimum deux équipes cyno en simultané. La première en recherche sur les berges en mode questage, la deuxième embarquée à bord du bateau SP conduit au ralenti pour détecter une remontée d'effluves éventuelles à la surface de l'eau. Le comportement du chien déterminera des limites de secteur et marquera la position de la victime, la plus précise possible en fonction de nombreux facteurs tels que la vitesse du courant, la météo, le délai de disparition. Un engagement rapide améliore la probabilité d'efficacité.

Lieutenant Florian Tardy, conseiller technique cynotechnique

Plongeurs



- 1 - Prise en compte avec le COS de la situation et des idées de manœuvre déjà mises en œuvre sur le secteur nautique.
- 2 - Reconnaissance des berges sur les rives du Rhône côté Villeneuve et côté Avignon entre le pont TGV et le pont de chemin de fer.
- 3 - Retour d'information sur l'arrêt de la navigation (avis à la batellerie) via les VNF et présence sur place du service de la navigation qui nous informe de l'arrêt des éclusages, d'un débit au barrage de 360 m³/s (pouvant si besoin descendre au minimum de 340 m³/s).
- 4 - Prise en compte avec le COS des différents impliqués sur le bateau afin d'évaluer la zone de recherche et le point réel d'impact.
- 5 - Mise en place de lots éclairages de type ballon et projecteur sur les embarcations et la zone du bateau accidenté.
- 6 - Prise en compte des équipes cynos. La première est engagée sur la berge côté Avignon (en pédestre), la deuxième sur la BLR SAV, sur la rive côté Avignon afin d'éliminer toute zone d'ombre ou de doute sur les premières recherches.
- 7 - Collecte d'informations compliquée en raison de la barrière de la langue et de l'état de choc des impliqués ainsi que l'indisponibilité du pilote du bateau, en urgence absolue.
- 8 - Transmission par le CA du VSAV d'une photo de la victime prise dans la tenue portée lors de l'accident.
- 9 - Recherches subaquatiques entreprises dès le point d'impact déterminé, en tenant compte des informations sur la victime (assez sportive, sachant nager, svelte, avec une tenue légère ne favorisant pas la flottabilité).
- 10 - Engagement des plongeurs facilité par des courants faibles, leur connaissance de la zone, la visibilité correcte (0,5 à 1 mètre dans l'eau) et l'absence de navigation.
- 11 - Je valide après accord du Cos l'engagement des plongeurs pour un délai maximum d'une heure partagée sur trois équipes, dont l'une est dédiée à la sécurité.
- 12 - L'équipe numéro 1 est engagée à l'aplomb de la bouée de chenal (un espar) pour une recherche au compas dans l'axe de l'accident (point d'impact). La seconde équipe est engagée sur une recherche de type semi-circulaire dans l'axe opposé à la première.
- 13 - Environ 2 minutes après immersion de la première équipe, le chef d'unité me rend compte que la victime est retrouvée décédée par 7 mètres de fond à environ six mètres du point d'impact.
- 14 - La deuxième équipe continue les recherches afin de retrouver d'éventuels éléments personnels ou du bateau qui seraient immergés (recherche infructueuse).
- 15 - Après accord, et sous l'autorité de l'officier de police judiciaire, la victime est sortie de l'eau et mise sur un plan dur, puis montée sur la BLS (Zodiac 150 chevaux).
- 16 - À l'issue, l'ensemble des moyens nautiques retournent au PRV (point d'ancrage du bateau accidenté) afin de placer la victime dans un VSAV, pour les primo constatations de l'OPJ et du médecin-chef.
- 17 - Sur demande de l'autorité judiciaire et en accord avec la gendarmerie nautique, le bateau accidenté est convoyé par le Zodiac à la capitainerie, après s'être assuré qu'il pouvait encore naviguer en sécurité.

Adjudant-chef Nathanaël Bourdin, conseiller technique plongée

