

FICHE N°18 : LES INCENDIES DE PARKINGS SOUTERRAINS

L'incendie de parking souterrain est susceptible d'occasionner rapidement des dommages extrêmement coûteux, même à partir d'un simple et unique départ de feu. En 5 ans, notre laboratoire a participé à la recherche de la cause d'incendie d'environ 75 parkings souterrains publics ou privés à travers la France, totalisant environ 65M€ de dommages. A titre d'exemple, une simple voiturette incendiée dans une allée de circulation de parking souterrain va occasionner environ 90k€ de dommages.

L'ampleur et le coût des dégâts peuvent s'expliquer par les facteurs spécifiques à ce type de sinistre suivants :

- la charge calorifique que représentent le ou les nombreux véhicules impliqués,
- la propagation horizontale par effet domino entre les véhicules stationnés à proximité des uns des autres, surtout lorsque les emplacements de parking ne sont pas constitués de box,
- l'effet de « four » limitant l'évacuation de la chaleur de par la constitution même des parkings : planchers en béton et faible hauteur de sous plafond,
- les températures atteintes (plus de 1000°C en moyenne et pendant longtemps) sont parmi les plus élevées, engendrant des dommages importants aux structures en béton,
- les difficultés rencontrées par les secours pour intervenir et combattre le feu,
- les dommages aux différents réseaux (électrique, télécom, eau, gaz) de l'immeuble, empêchant un retour rapide à l'exploitation des locaux,
- la propagation des fumées dans les niveaux supérieurs du parking par les rampes d'accès véhicule et dans les parties communes, ascenseurs etc.
- l'absence en règle générale de système automatique d'extinction du feu (réseau de sprinklers par exemple),
- la présence éventuelle de flocage amianté dans les anciens parkings. Le désamiantage occasionnera des surcoûts considérables.



Les causes d'incendies de parkings souterrains traités par le laboratoire se répartissent de la manière suivante :

- 98% d'origine volontaire par mise à feu d'un ou plusieurs véhicules ou de combustibles contenus dans les box,
- 1% d'origine accidentelles intrinsèque à un véhicule,
- 1% d'origine indéterminée.

L'acte de malveillance est en particulier favorisé par :

- la facilité d'accès au parking même sans badge ou télécommande, notamment durant le temps d'ouverture de la porte d'accès principale après l'entrée ou la sortie d'un véhicule,
- l'absence de contrôle d'accès,
- le vol courant de badges,
- l'absence de vidéosurveillance, notamment pour les parkings de résidences privées ou de grandes surfaces,
- le fait que ce type de bâtiment attire les délinquants pour commettre des vols dans les véhicules ou pour stocker des véhicules ou deux-roues volés, des pièces automobiles etc.

Une étude statistique sur les 75 incendies de parkings que nous avons traités en France entre 2010 et 2015 révèle que :

- 90% sont des feux internes aux véhicules,
- 5% impliquent 1 seul véhicule,
- 90 % impliquent 3 véhicules ou plus,
- les incendies ont 5 fois plus de chances de prendre naissance au niveau R-1 qu'aux niveaux inférieurs lorsque le parking est constitué de plusieurs niveaux.

La synthèse de nos expériences en matière de recherche de cause d'incendie de parkings souterrains nous permet de penser que le feu de parking souterrain constitue une véritable attraction, voire une sorte de « concours » dans certaines cités.

D'une manière générale, les départs de feu sont quasi exclusivement localisés dans l'environnement ou au niveau même des véhicules. Les feux d'origine intrinsèque aux équipements techniques de parkings souterrains sont extrêmement rares, voire inexistantes pour les raisons suivantes :

- les installations techniques sont en général très limitées et fort peu à risque en matière d'incendie (éclairage sous forme de rampes de néons fixées au béton, éclairage de sécurité, ventilation, détection de fumée, vidéosurveillance, faisceaux de câblages électriques passant dans des chemins de câbles etc.),
- absence de boîte de dérivations, très rare présence de tableau électrique),



Toutefois, le risque technique de départ de feu intrinsèque aux installations pourrait augmenter dans un avenir assez proche avec le développement des véhicules électriques ou hybrides rechargeables, qui pourront bénéficier de stations de recharge pour véhicules électriques (IRVE), notamment dans les nouveaux parkings ou parkings réhabilités. En effet, à partir du 1^{er} janvier 2017, les parkings devront se doter de ce type de système dans un pourcentage non négligeable (50 à 75 % des places pour les parkings d'habitations et 10 à 20% pour les tertiaires).

La réglementation applicable aux parcs couverts existants diverge en fonction de la date de construction du bâtiment et de sa destination (public, habitation, travailleurs ou mixte). A l'heure actuelle, les réglementations de protection incendie applicables à la construction ou la rénovation de ce type d'établissement dépendent des usagers (habitants, publics, travailleurs). Toutefois, dès qu'un parking dispose d'un nombre supérieur à 10 places ouvertes au public, alors l'arrêté du 9 mai 2006 (articles PS) s'applique. Ce texte fait partie intégrante du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et panique des ERP.

Conclusion

L'incendie de parking souterrain est très destructeur et coute rapidement très cher. La détermination précise de la cause d'un tel incendie est très importante, notamment vis-à-vis du champ d'application de la loi du 5 juillet 1985, dite « Loi Badinter » applicable aux Véhicules Terrestres à Moteur. Il ressort de notre expérience que ce type d'incendie est, dans l'immense majorité des cas, d'origine volontaire.

L'étude d'un tel incendie rencontre les principales difficultés récurrentes suivantes :

- Le degré de destructions extrême des véhicules et parfois des structures du bâtiment sur de larges surfaces,
- L'exiguïté des locaux et des espaces entre véhicules qui est parfois décuplée en raison de la sécurisation des locaux nécessitant une véritable forêt d'étais qui gênent considérablement les investigations,
- Les difficultés pour déplacer/soulever les véhicules au cours de l'étude et non avant. En effet, on rencontre encore trop souvent des déplacements de véhicules détruits sans que les autres parties (autres assureurs de véhicules, copropriété, exploitant etc.) aient pu constater quoi que ce soit



en l'état. Ce type d'opération interfère considérablement sur les investigations qui pourront être menées par la suite pour la recherche de la cause du sinistre,

- Le recueil de nombreux témoignages (propriétaires de chaque véhicule détruit),
- L'étude des vitrages (recherche de trace d'effraction) est complexifiée par la proximité des véhicules entre eux et par leur ensevelissement sous les gravats de béton,
- Le nombre important de parties impliquées.

A Chenôve, le 16 janvier 2017

Pascal OUDET

Docteur es Sciences
Expert Incendie-Explosion
près la Cour d'Appel de Dijon



Sébastien BARRIQUAULT

Ingénieur en génie électrique
Expert Incendie-Explosion
près la Cour d'Appel de Poitiers

