
Agrandissement de l'Aérogare - Charleroi

Compte rendu de la réunion avec le SRI de Charleroi

MO: BSCA (Brussels South Charleroi Airport)

ID-N°: 12-P086-reunion SRI

Date: 2014/07/22

1. Présences :

- Cdt Dimitri Renier (du SRI Charleroi)
- Marie-Eve Dammous (pour Aertec)

2. Présentation générale des évolutions du projet :

Présentation et explication des adaptations du projet depuis la réunion du 13 mai 2014.

Les plans de compartimentages et évacuations à jour sont remis :

- Plan PCI 01.1 – Niveau 174 et 177
- Plan PCI 01.2 – Niveau 180 et 185

Plans en version provisoire – à date du 22/07/2014.

Ces plans sont basés sur l'architecture mise à jour, ayant évolués depuis le dépôt de la demande de permis auprès de l'administration.

3. Point d'attention et d'évolution :

3.1 Zone de déchargement des bagages au niv. 0 :

Cf. point 2.1 du PV du 13 mai :

- Pour rappel, la zone est compartimentée mais non sprinklée et non désenfumée.
- Les points d'entrée à cette zone disposent de fermeture par « volets rapide », ceux-ci sont asservis à la D.I. > Ouverture en cas de détection.
- La zone est équipée d'hydrants et dévidoirs incendie.
Le SRI conseille d'y prévoir, à proximité des zones de déchargement, des extincteurs à poudre type "50kg sur roues" en complément. > ok

3.2 Parois Rf entre la zone de déchargement et la salle de reprise des bagages :

- En cas de détection incendie dans la zone de déchargement :
Les ouvertures dans cette parois sont refermées (Volets Rf et portes Rf) suivant les asservissements.

L'évacuation des personnes vers la zone de déchargement est empêchée (signalisation par pictogrammes dynamiques)

➤ Problématique :

Lors de l'évacuation du compartiment de la salle de reprise des bagages, les issues de la partie sud ne sont pas utilisables puisque menant vers la zone du sinistre.

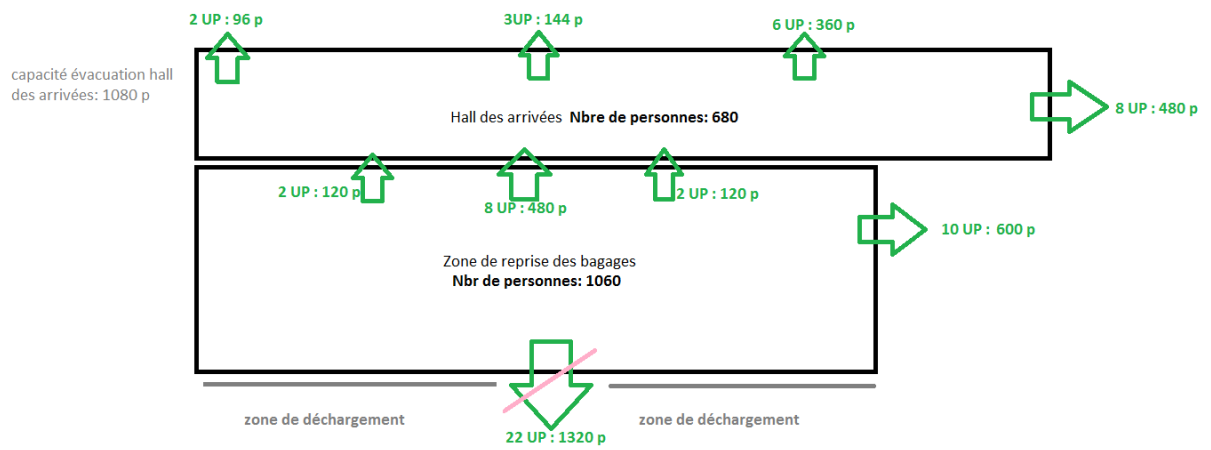
La somme des issues est légèrement inférieure au nombre nécessaire pour l'ensemble du compartiment. Par ailleurs, les distances d'évacuation réglementaires ne sauraient être respectées.

Néanmoins, nous sommes dans le cas de l'évacuation d'un compartiment non sinistré ; le sinistre se situe dans la zone de déchargement (extérieure).

Tout point du compartiment se situe à moins de 80m des issues restantes.

L'évacuation de la salle de reprise bagages peut se faire vers la salle des arrivées (même compartiment), elle-même déjà évacuée, sans créer d'engorgement aux issues de secours mais en allongeant le temps d'évacuation de cette zone du compartiment.

Schématiquement : les évacuations se font comme suit :



➤ Autre solution possible :

Le Cdt Renier propose de scinder la zone de déchargement en deux parties protégées l'une de l'autre par un rideau coupe fumée en cas d'incendie. Cette option permettrait de conserver la moitié des issues vers le sud, vers la zone non sinistrée, les asservissements de DI peuvent déverrouiller et indiquer les portes adéquates, et inversement.

Pour mettre en place cette solution, il faut préalablement vérifier la possibilité d'évacuer les trains de chariot des deux demi zones vers l'extérieur, malgré la présence du volet.

Ndlr : après vérification, les trains de chariot ne savent pas ressortir vers la façade sud, donc la fermeture d'un volet empêcherait le dégagement de cette zone par les chariots

lors d'un sinistre, ce qui n'est pas souhaité d'un point de vue de la sécurité.

- En cas de détection incendie dans la salle de reprise des bagages :
Mise en route du scénario de désenfumage en fonction de la zone de détection.
 - Entrées d'air via les volets des convoyeurs de bagages devant alors rester ouvert (asservissements automatiques programmés suivant la DI)
 - Indispensable pour le fonctionnement de l'installation d'EFC mais enlève le statut Rf de la paroi dans ce cas.

3.3 Evacuation du Hall des arrivées - niv. 0 :

Cf. point 2.3 du PV du 13 mai :

Le problème de cul-de-sac de la salle de reprise des bagages a été résolu de la façon suivante :

Ajout d'une cage d'escalier compartimentée montant vers le niveau +2 (180), niveau d'évacuation, et évacuant directement vers l'extérieur.

Cette solution, plus sécurisante, permet aussi d'évacuer les personnes du compartiment de bureaux existant au niv.0 (174) directement vers l'extérieur.

Les autres sorties du compartiment en question mènent vers un compartiment voisin.

3.5 Evacuation des bureaux existants du niv. +3 zone Est :

Cf. point 2.4 du PV du 13 mai :

Le problème de la suppression de l'escalier d'évacuation extérieur existant a été résolu de la façon suivante :

Sortie vers l'extérieur conservée.

Parcours en cursive extérieure (sur la toiture) jusqu'à une cage d'escalier descendant vers le niveau +2 (180), niveau d'évacuation, et évacuant directement vers l'extérieur.

Cette cage d'escalier est la prolongation de celle décrite au point précédent.

4. Présentation des points repris dans le dossier de demande de dérogation à l'A.R. « normes de base »

4.1 Compartiments de plus de 2500 m2 :

La dérogation pour les compartiments de + de 2500m2 existant a été obtenue (le compartiment des halls publics et le compartiment de la salle de tri des bagages).

Le projet d'extension agrandit encore le compartiment des halls publics et ajoute un compartiment de + de 2500m2 (salle des arrivées et reprise bagages)

- Une nouvelle demande de dérogation est introduite pour ces deux espaces.

- Les mesures de sécurité équivalente sont basées sur l'installation dans ces zones d'un système d'extinction automatique hydraulique (Sprinklers) et d'un système d'évacuation des fumées et de la chaleur.

4.2 Parois entre 2 compartiments

Le statut « Rf » de la paroi entre la salle de reprise des bagages et la zone de déchargement des bagages ne peut être maintenu dans tous les scénarios incendie du bâtiment. Ce fait se justifie par

- la nécessité de la mise en place du système EFC et son bon fonctionnement.
- La présence d'une détection incendie généralisée permettant des asservissements spécifiques selon les zones de détection

4.3 Evacuation des personnes via une course en toiture :

L'évacuation des personnes du niv+3 (185) se fait via une course extérieure sur la toiture de l'extension.

La toiture présente une résistance au feu de 1/2h.

La structure d'un chemin d'évacuation devrait être Rf 1h

La justification concerne

- L'espace sous-jacent est sprinklé et désenfumé
- Le nombre de personne à évacuer est faible et uniquement composée de membre du personnel. Le temps d'évacuation de la zone est donc très limité.
- La distance à parcourir en course est de

4.4 Evacuation des personnes via un autre compartiment

Certaines évacuations de compartiments ne se font pas directement vers l'extérieur ou vers une cage d'escalier. (ref. AR Art. Annexe 2 §2.2.2.)

Néanmoins,

- Ces évacuations se font vers un compartiment voisin ;
- Les zones de ces compartiments voisins peuvent être considérées comme « lieux sûrs »
- Les compartiments concernés disposent d'autres issues évacuant directement vers l'extérieur ou vers une cage d'escalier d'évacuation.
- Les distances d'évacuation vers l'extérieur restent inférieures à 80m.

5. Plans des installations de protection incendie

Le Cdt Renier a consulté les plans d'implantation des dévidoirs et, dans les grandes lignes, n'a pas de remarques sur les implantations.