

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

Les exercices et les manœuvres permettent de modifier et de valider les plans de secours établis à l'origine théoriquement. Ils permettent également d'entraîner les cadres aux différentes fonctions en vue d'une mise en situation lors d'une intervention réelle.

Depuis 1987, le Service Départemental d'Incendie et de Secours de Meurthe et Moselle a organisé plus de cinquante exercices « plan rouge ». Ces exercices ont toujours été répartis territorialement pour assurer la participation de l'ensemble des sapeurs pompiers du département. Aujourd'hui, il apparaît nécessaire d'en tirer des enseignements, au travers d'un retour d'expérience globalisé.

Il convient de rappeler au préalable que le plan rouge est déclenché par le préfet pour faire face à une situation opérationnelle présentant de nombreuses victimes. Il n'admet aucune action hasardeuse ou inexpérimentée. Ces nombreuses années d'entraînement, ponctuées, malheureusement par le déclenchement de plans rouges en réel, nous démontrent une bonne maîtrise opérationnelle des sapeurs-pompiers de Meurthe-et-Moselle dans cette organisation complexe.

Le retour d'expérience va reprendre point par point les objectifs attendus, les points acquis et les points demandant encore un effort.

1) Approches des premiers secours (secourisme de l'avant et 1^{er} COS) :

Rappelons que le comportement du sapeur-pompier secouriste face à de nombreuses victimes doit être totalement différent de celui mis en œuvre lors des opérations de secours à personne quotidiennes. En effet, pour prendre en charge les victimes, en temps normal, le nombre de secouristes est tout à fait adapté, faisant que chaque impliqué est entouré d'un ou souvent de plusieurs sapeurs-pompiers, le secourisme classique s'applique. En situation de catastrophe, c'est l'inverse qui est constaté : il y a une totale inadéquation entre le grand nombre de victimes et le nombre de sapeurs-pompiers premiers intervenants forcément en sous-nombre, d'où la création dans le département du concept de «secourisme de l'avant» !

En situation catastrophique, la première vague de sauveteurs secouristes intervient en binôme. Elle permet d'effectuer, en même temps que la reconnaissance, la mise en position de survie et d'attente de toutes les victimes qui sont ensuite recouvertes d'une couverture alu (secourisme de l'avant).

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

Dans une seconde phase, les équipes de ramassage effectuent le complément de conditionnement avant d'amener les victimes au PMA.

Ce point est enseigné dans l'UV SAP 3 et dans la FMA.

On peut indiquer que le secourisme de l'avant, systématiquement retravaillé avant chaque exercice, est parfaitement réalisé. Ce point est particulièrement important car il est majeur pour sauver un maximum de victimes.

Concernant les actions du 1^{er} COS, il convient de rappeler les points suivants :

Dès son arrivée, le 1er chef de groupe doit assurer pleinement la fonction de 1er COS avant la mise en place d'une organisation structurée, en laissant l'initiative aux premiers chefs d'agrès et en passant très rapidement un premier message de renseignement avec notamment, un bilan sommaire des victimes (nombre et type de blessures).

Il engage immédiatement les premiers moyens disponibles sur le(s) chantier(s) : 2 à 3 VSAB et 2 à 3 FPT sans oublier les FIL.

Les moyens supplémentaires sont orientés vers le CRM.

Le COS poursuit ensuite l'exécution du plan proprement dit en désignant et renforçant les pôles d'action (Chantier, PMA, VPC, Norias) à partir des engins disponibles au C.R.M. Il doit aussi :

- Trouver un équilibre dans la répartition des moyens entre chantier – noria de ramassage – PMA.
- Organiser rapidement les différentes zones (chantier, PMA et VPC) avec l'affectation de cadres et de matériels. Il appartient au premier COS puis aux COS successifs de déléguer un certain nombre de missions, le COS se limitant à coordonner l'ensemble des actions.

Cette action de répartition des moyens est fondamentale pour la montée en puissance rapide des moyens sur site, surtout si la géographie des lieux est particulièrement pénalisante (ex. : accident en zone cul-de-sac).

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

2) Poste médical avancé :

Situé à proximité du lieu du sinistre, c'est un lieu de passage obligatoire des victimes.

C'est aussi une unité de survie où se réalise, pour les victimes qui le nécessitent, la mise en condition de transport avant évacuation vers les structures d'accueil de l'arrière.

Le PMA accueille les victimes, les enregistre, en permet le triage, le traitement, la mise en condition de transport et l'évacuation.

En l'absence de cadres, les premiers moyens affectés à la zone PMA doivent avoir comme actions réflexes :

- d'envoyer les brancards à l'avant (ceux des PSA ou du PMA).
- de mettre en place la zone tri.

Il convient d'installer la zone tri avant le montage éventuel des structures modulaires gonflables utilisées pour la zone soins. Son éclairage est prioritaire à celui des autres zones.

Le Poste des Urgences Médico-Psychologiques est installé à l'extérieur du PMA.

Noria de ramassage :

- ✘ Les brancards des PSA, FPTSR, FPTDA et FIL doivent être rapidement acheminés sur le chantier.
- ✘ Un Point de Rassemblement des Victimes (P.R.V.) ne se justifie que lorsqu'une situation évolutive nécessite la mise en place d'un périmètre de sécurité. Dans le cas contraire, il est important de laisser les victimes sur place tout en assurant leur surveillance.
- ✘ En fonction du site, la noria de ramassage est assurée par des équipes de brancardage ou au moyen de VLTUTT ou VSAB du chantier vers le PMA.
- ✘ Dans la mesure du possible, un bilan circonstanciel doit être transmis entre les brancardiers de la noria de ramassage et l'accueil au PMA.
- ✘ Il est important de ne pas prendre de retard dans l'acheminement des victimes vers le PMA dès que la zone triage a pu être activée.

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

Évacuation :

Ce poste a deux objets :

- ✘ assurer le secrétariat des évacuations par le regroupement des fiches médicales de l'avant, leur exploitation sur les feuillets «bilan», l'enregistrement des lieux d'évacuation et du nombre de transport sanitaire (VSAB, ambulances privées, hélicoptères, ...).
- ✘ dimensionner et gérer les moyens d'évacuation en fonction des durées prévisibles des norias.

Il a été relevé globalement :

- ✘ Le secrétariat évacuation du PMA reste un poste difficile à gérer.
- ✘ Une formation spécifique doit permettre une bonne efficacité de ce poste (officier évacuation). Le choix d'un officier évacuation compétent est majeur.

Logistique PMA :

Ce poste pose en général peu de problèmes, toutefois :

- ✘ Les groupes électrogènes des structures gonflables doivent être installés à l'écart.
- ✘ La pose de tresses assure une bonne délimitation des différentes zones.
- ✘ Lorsque l'installation de la zone soins nécessite l'utilisation des tentes PSA, elles doivent être posées côte à côte sans espace entre elles.
- ✘ La pharmacie doit être positionnée à l'extérieur des zones tri, soins et évacuation du PMA.

3) Le véhicule PC et le PC Chantier :

3.1) Le véhicule PC :

Le véhicule PC est l'outil du COS pour l'aider à coordonner l'ensemble des actions énumérées auparavant. Les formations à la Gestion Opérationnelle et au Commandement, réalisées durant les FIA, FAE et FMA, assurent un bon travail constaté dans les VPC.

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

Il convient de rappeler les grands principes d'organisation du commandement avec un VPC :

- Le choix de l'implantation du VPC relève du COS : le chef d'agrès de ce véhicule doit absolument prendre contact avec le COS pour installer son engin. Il doit être placé judicieusement, être en particulier peu éloigné du PMA, lui permettant ainsi d'être aisément en relation avec les différents postes de ce point de travail.
- Le Chef VPC, COS adjoint, dispose d'une autonomie dans la remontée d'information et dans l'affectation des moyens. Il doit rendre compte au COS.

Les messages de renseignements détaillent les actions entreprises à une cadence semi-horaire. La remontée d'information nécessite une synthèse des bilans et actions menées ou projetées. Le chef d'agrès du VPC doit avoir constamment à l'esprit le respect du cadencement semi-horaire des messages et le rappeler au chef PC.

Un effort doit encore être porté sur la tenue des tableaux des fonctions Moyens et Renseignement du VPC.

3.2) Le PC Chantier :

Le PC Chantier, assuré par une VLR, doit être visible à l'arrivée des engins sur le site de la catastrophe, proche du point de départ de la noria de ramassage de façon à avoir une bonne vision du chantier. Il doit avoir le souci d'informer régulièrement le PC de l'évolution de la situation sur le chantier. D'une manière générale, cette VLR correspond au premier véhicule de commandement tant que le VPC n'est pas activé. Le recours à des transmetteurs est une bonne solution et permet au COS de se concentrer sur son commandement.

Bien entendu, s'il existe plusieurs chantiers, un PC chantier y est affecté. Il importe de désigner un transmetteur qui assure la veille radio et la transmission des messages.

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

Transmissions :

C'est le dispositif qui est le véritable lien entre les postes de commandement et les moyens opérationnels :

- ✘ La fréquence sécurité/accueil (canal 08) doit être veillée.
- ✘ La VLR du COS permet de traiter toutes les demandes formulées par radio dans l'attente de l'activation ou en secours du VPC.
- ✘ Les téléphones satellitaires du SDIS 54 sont utilisés en secours des téléphones GSM et des transmissions radio classiques. (Iridium sur le site et Inmarsat avec le CODIS et/ou le PCO).

D'une manière générale, il convient d'être concis dans l'utilisation des moyens radio pour maintenir une bonne disponibilité des transmissions.

4) Rôle des associations de secouristes :

En Meurthe-et-Moselle, des liens étroits ont été établis avec les associations locales de secourisme (Association Départementale de Protection Civile (A.D.P.C.) et Croix Rouge Française (C.R.F.)). Elles participent régulièrement aux exercices organisés par le Service Départemental d'Incendie et de Secours.

Les associations de secouristes mobilisent un grand nombre de bénévoles capables d'appuyer le SDIS dans la mise en œuvre du plan rouge. Ils ne sont certes pas mobilisables immédiatement, ils nécessitent un temps de rassemblement plus long que celui des sapeurs pompiers mais sont d'un renfort apprécié.

Leurs missions sont prioritairement :

- ✘ CRF : animation du poste des urgences médico-psychologiques.
- ✘ ADPC : participation à la noria d'évacuation.

Il importe que le commandement opérationnel de ces organisations s'attache à encadrer en permanence leurs moyens humains et matériels. Il sera placé sous la responsabilité d'un chef de fonction «plan rouge».

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

5) Le CODIS/CTA :

Lors de la demande de déclenchement d'un plan rouge, le CODIS doit être mis en œuvre (celui-ci doit, bien entendu, assurer régulièrement (cadence semi-horaire) l'information des autorités (Préfet, COZ, ...) et des services d'urgence collaborant (SAMU, Police ou Gendarmerie).

Il est le lieu de réception des messages du PC de site. A défaut d'une remontée d'information semi-horaire, le CODIS doit d'autorité demander les messages à l'avant.

6) Evaluation d'ensemble :

Cette évaluation, fruit de plus de cinquante exercices, permet globalement de conclure sur les points suivants.

- ✘ Le plan rouge mettant en œuvre un grand nombre de personnels et matériels nécessite une organisation et une bonne coordination entre les différents acteurs.
- ✘ Dans l'ensemble, les personnels du SDIS de tous niveaux ont parfaitement intégré les spécificités du Plan Rouge. Le fait que, petit à petit, tous les cadres ont pratiqué les différents postes permet une bonne fluidité du dispositif.
- ✘ Il faut noter aussi la parfaite complémentarité, en Meurthe-et-Moselle, entre les Sapeurs-Pompiers, le SAMU, les Forces de l'Ordre, l'ADPC et la CRF.

Rien n'est jamais définitivement acquis et seuls des entraînements réguliers permettent de garantir la pérennité de la bonne exécution du Plan Rouge.

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

- ↗ **Plan rouge n° 1** : le 22 novembre 1987 - **Accident d'autocar à Abbéville**
- ↗ **Plan rouge n° 2** : le 19 décembre 1987 - **Effondrement d'immeuble à Longwy**
- ↗ **Plan rouge n° 3** : le 1^{er} avril 1988 - **Société Decautel à Ludres**
- ↗ **Plan rouge n° 4** : le 21 octobre 1988 - **Société Trapil de Saint-Baussant**
- ↗ **Plan rouge n° 5** : le 20 novembre 1989 - **Accident d'autocar à Audun-le-Roman**
- ↗ **Plan rouge n° 6** : le 18 novembre 1989 - **Collège de Baccarat**
- ↗ **Plan rouge n° 7** : le 17 février 1990 - **Accident d'autocar à Martincourt**
- ↗ **Plan rouge n° 8** : le 16 mars 1990 - **Accident d'autocar à Tiercelet**
- ↗ **Plan rouge n° 9** : le 16 juin 1990 - **Explosion d'un silo à Gerbéviller**
- ↗ **Plan rouge n° 10** : le 10 novembre 1990 - **Accident d'avion à Malzéville**
- ↗ **Plan rouge n° 11** : le 15 mars 1991 - **Effondrement d'immeuble à Longuyon**
- ↗ **Plan rouge n° 12** : le 26 avril 1991 - **Scierie de Marainviller**
- ↗ **Plan rouge n° 13** : le 25 juin 1991 - **BA 133 de Nancy-Ochey**
- ↗ **Plan rouge n° 14** : le 17 mars 1992 - **Fort de Pont-Saint-Vincent**
- ↗ **Plan rouge n° 15** : le 05 avril 1992 - **Carreau de la Mine à Mancieulles**
- ↗ **Plan rouge n° 16** : le 12 mai 1992 - **DA 136 de Rosières-en-Haye**
- ↗ **Plan rouge n° 17** : le 26 juin 1992 - **Accident sur la commune de Pierrepont**
- ↗ **Plan rouge n° 18** : le 24 avril 1993 - **Collège de Thiaucourt**
- ↗ **Plan rouge n° 19** : le 02 juillet 1993 - **Accident sur la commune de Tellancourt**
- ↗ **Plan rouge n° 20** : le 08 avril 1994 - **Collège J. Callot de Neuves-Maisons**
- ↗ **Plan rouge n° 21** : le 04 juin 1994 - **Hôpital Gama de Toul**
- ↗ **Plan rouge n° 22** : 02 juillet 1994 - **Lycée Saint-Michel de Bosserville**
- ↗ **Plan rouge n° 23** : le 19 avril 1995 - **Stockage gaz de Cerville**
- ↗ **Plan rouge n° 24** : le 13 mai 1995 - **Ets Philips Eclairage de Pont-à-Mousson**
- ↗ **Plan rouge n° 25** : le 24 mai 1996 - **Sté Allied Signals de Longlaville**
- ↗ **Plan rouge n° 26** : le 14 juin 1996 - **Centrale EDF de Blénod-les-Pont-à-Mousson**
- ↗ **Plan rouge n° 27** : le 25 avril 1997 - **Fort Fermont de Beuveille**
- ↗ **Plan rouge n° 28** : le 23 mai 1997 - **Gare SNCF de Jarny**
- ↗ **Plan rouge n° 29** : le 21 juin 1997 - **Société RIMMA de Nancy**

RETOUR D'EXPERIENCE 1987 – 2004 SUR 57 EXERCICES

- ↗ **Plan rouge n° 30** : le 25 juin 1997 - **BA 133 de Nancy-Ochey**
- ↗ **Plan rouge n° 31** : le 23 avril 1998 - **BA 133 de Nancy-Ochey**
- ↗ **Plan rouge n° 32** : le 15 mai 1998 - **Société Ferry de Pont-à-Mousson**
- ↗ **Plan rouge n° 33** : le 19 juin 1998 - **Ancienne route de Réhon à Lexy**
- ↗ **Plan rouge n° 34** : le 26 juin 1998 - **Château de Gerbéviller**
- ↗ **Plan rouge n° 35** : le 27 juin 1998 - **Sté Kimberly-Clark de Villey-Saint-Etienne**
- ↗ **Plan rouge n° 36** : le 24 mars 1999 - **Centrale EDF de Blénod-les-Pont-à-Mousson**
- ↗ **Plan rouge n° 37** : le 18 juin 1999 - **Usine Solvay de Dombasle-sur-Meurthe**
- ↗ **Plan rouge n° 38** : le 07 octobre 1999 - **S.A.M. de Neuves-Maisons**
- ↗ **Plan rouge n° 39** : le 09 octobre 1999 - **Usine Tubeurope de Réhon**
- ↗ **Plan rouge n° 40** : le 29 mars 2000 - **53^{ème} RT de Chenevières**
- ↗ **Plan rouge n° 41** : le 17 mai 2000 - **BA 133 de Nancy-Ochey**
- ↗ **Plan rouge n° 42** : le 27 mai 2000 - **Peugeot S.A. à Villers-la-Montagne**
- ↗ **Plan rouge n° 43** : le 02 juin 2000 - **Usine S.U.T.E. de Pont-à-Mousson**
- ↗ **Plan rouge n° 44** : le 17 juin 2000 - **Tunnel de Briey**
- ↗ **Plan rouge n° 45** : le 29 mars 2001 - **DA 136 de Rosières-en-Haye**
- ↗ **Plan rouge n° 46** : le 15 septembre 2001 - **Société Faurecia à Pierrepont**
- ↗ **Plan rouge n° 47** : le 15 mai 2002 - **BA 133 de Nancy-Ochey**
- ↗ **Plan rouge n° 48** : le 20 septembre 2002 - **Ancienne hôpital de Gorcy**
- ↗ **Plan rouge n° 49** : le 12 octobre 2002 - **Cristalleries de Baccarat**
- ↗ **Plan rouge n° 50** : le 19 octobre 2002 - **Aéroport de Nancy/Essey**
- ↗ **Plan rouge n° 51** : le 06 mars 2003 - **DA 136 de Rosières-en-Haye**
- ↗ **Plan rouge n° 52** : le 17 avril 2003 - **Stade Picot de Nancy**
- ↗ **Plan rouge n° 53** : le 05 juin 2003 - **53^{ème} RT de Chenevières**
- ↗ **Plan rouge n° 54** : le 08 novembre 2003 - **Mine de St-Pierremont de Mancieulles**
- ↗ **Plan rouge n° 55** : le 30 mars 2004 - **BA 133 de Nancy-Ochey**
- ↗ **Plan rouge n° 56** : le 22 juin 2004 - **Aéroport de Nancy/Essey**
- ↗ **Plan rouge n° 57** : le 02 juillet 2004 - **Gare SNCF de Jarny**