



PREFECTURE DE LA GUADELOUPE



SERVICE DÉPARTEMENTAL  
D'INCENDIE ET DE SECOURS  
DE LA GUADELOUPE

# Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques

Révision Année 2017

## SOMMAIRE

|        |   |    |
|--------|---|----|
| 1.     | Avant-propos .....  | 5  |
| 2.     | Le Département de la Guadeloupe .....   | 6  |
| 2.1.   | Géographie .....  | 6  |
| 2.2.   | Organisation administrative .....   | 7  |
| 2.3.   | La population .....   | 8  |
| 2.4.   | Economie .....  | 8  |
| 2.5.   | Les Transports.....   | 11 |
| 2.5.1. | Le réseau routier .....   | 11 |
| 2.5.2. | Transport aérien .....  | 12 |
| 2.5.3. | Transport maritime.....   | 12 |
| 2.6.   | Infrastructures sanitaires .....  | 13 |
| 2.6.1. | Service d'urgence hospitalière .....  | 13 |
| 2.6.2. | Service d'Aide Médicale Urgente (SAMU).....   | 13 |
| 3.     | Le Service Départemental d'Incendie et de Secours et son Corps Départemental. ....  | 13 |
| 3.1.   | Les missions .....  | 13 |
| 3.2.   | L'organisation administrative.....  | 14 |
| 3.2.1. | Les groupements fonctionnels : .....  | 14 |
| 3.2.2. | Les groupements territoriaux : .....  | 14 |
| 3.2.3. | Les équipes spécialisées .....  | 16 |
| 3.3.   | L'organisation opérationnelle .....   | 16 |
| 3.3.1. | Les centres d'incendie et de secours : .....  | 16 |
| 3.3.2. | Implantation des CIS existants .....  | 16 |
| 3.3.3. | Le Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS) / Le Centre de<br>Traitement de l'Alerte (CTA)..... | 17 |
| 3.4.   | Le Service de Santé et de Secours Médical (SSSM) .....  | 18 |
| 3.5.   | Les Ressources humaines .....   | 18 |
| 3.5.1. | Les PATS et les SPP au 31 12 2012.....  | 19 |
| 3.5.2. | Les SPV .....   | 20 |
| 3.5.3. | Organigramme du SDIS.....   | 21 |
| 3.6.   | Les Matériels .....   | 21 |
| 4.     | Analyse et couverture des risques courants .....  | 25 |

|        |  |     |
|--------|--|-----|
| 4.1.   | Analyse de l'activité opérationnelle .....   | 25  |
| 4.1.1. | Activité globale .....   | 25  |
| 4.1.2. | Activités opérationnelles par CIS.....   | 28  |
| 4.1.3. | Activités opérationnelles par Commune .....  | 32  |
| 4.1.4. | Analyse de l'activité opérationnelle par nature d'intervention .....   | 35  |
| 4.2.   | Analyse de la couverture actuelle des risques courants .....   | 45  |
| 4.2.1. | Méthodologie .....   | 45  |
| 4.2.2. | Conclusions sur la couverture actuelle.....  | 63  |
| 4.3.   | Les Délais Admissibles Retenus par les Autorités (DARA) et conséquences pour l'implantation des CIS et des matériels ..... | 64  |
| 4.3.1. | Délais Admissibles Retenus par les Autorités (D.A.R.A) .....   | 64  |
| 4.3.2. | Propositions d'implantation des CIS.....   | 65  |
| 4.3.3. | Cartes récapitulatives .....   | 68  |
| 4.4.   | Propositions pour les départs types et l'armement des CIS .....  | 75  |
| 4.4.1. | Les départs types .....  | 75  |
| 4.4.2. | Prévision de départs simultanés par CIS .....  | 79  |
| 4.4.3. | Effectif dans les CIS en 1er appel (Risques courants).....   | 80  |
| 4.5.   | Conclusions pour les risques courants .....  | 81  |
| 5.     | Analyse et couverture des risques particuliers .....   | 82  |
| 5.1.   | Les types de risques particuliers.....   | 82  |
| 5.1.1. | Les risques naturels .....   | 82  |
| 5.1.2. | Le risque technologique .....  | 90  |
| 5.1.3. | Le risque grave.....   | 95  |
| 5.1.4. | Conclusion de l'analyse des risques particuliers .....   | 97  |
| 5.2.   | Couverture des risques particuliers.....   | 98  |
| 5.2.1. | Identification des seuils pour le mode de couverture.....  | 98  |
| 5.2.2. | Conclusions de la couverture des risques particuliers .....  | 110 |
| 6.     | Conclusions du SDACR.....  | 112 |
| 6.1.   | Les Risques Courants, .....  | 112 |
| 6.1.1. | Mesures départementales : .....  | 112 |
| 6.1.2. | Mesures spécifiques pour les CIS insulaires .....  | 112 |
| 6.1.3. | Interventions Nautiques et Continuité Territoriale.....  | 112 |
| 6.2.   | Les Risques Particuliers, .....  | 112 |
| 6.2.1. | Objectifs de couverture : Les CIS .....  | 114 |

|        |  |     |
|--------|--|-----|
| 6.2.2. | Objectifs de couverture: Les Matériels .....   | 116 |
| 6.2.3. | Objectifs de couverture : les effectifs.....   | 117 |
| 7.     | Annexes .....  | 118 |
| 7.1.   | Annexe 1 : Définition des risques .....  | 118 |
| 7.1.1. | Classification des cyclones : L'échelle Saffir-Simpson .....                                 | 118 |
| 7.1.2. | Classification des mouvements de terrains.....   | 119 |
| 7.1.3. | Nature et volume des transports de matières dangereuses.....                                 | 120 |
| 7.2.   | Annexe 2 Scénarios risques graves.....   | 122 |
| 7.2.1. | Scénario Risque grave naturel.....   | 122 |
| 7.2.2. | Scénario : Feu dans la Zone de Commerce Internationale (ZCI Jarry).....                      | 124 |
| 7.2.3. | Scénario : feu à l'usine sucrière SRMG à MARIE-GALANTE : .....                               | 127 |
| 7.2.4. | Scénario : Feu au dépôt d'hydrocarbure à LA DESIRADE : .....                                 | 129 |
| 7.2.5. | Scénario : Feu généralisé sur le site industriel à la DISTILLERIE BOLOGNE à BASSE-TERRE .... | 131 |
| 7.2.6. | Scénario : d'accident de gros porteur avec ou sans explosion.....                            | 133 |
| 7.2.7. | Scénario : Accident de cars transportant en moyenne 50 à 80 personnes.....                   | 137 |
| 7.2.8. | Scénario : Feu de navire(s) à passagers, au large ou à Quai.....                             | 139 |
| 7.2.9. | Scénario : Feu généralisé à l'aéroport « pole caraïbe » dans le bâtiment principal .....     | 141 |

# 1. AVANT-PROPOS

L'élaboration du Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques (S.D.A.C.R) par le Service Départemental d'Incendie et de Secours est prescrite par la loi n° 96-369 du 03 Mai 1996, relative aux Services d'Incendie et de Secours qui dispose que le Préfet arrête le S.D.A.C.R après avis conforme du Conseil d'Administration du Service Départemental d'Incendie et de Secours (S.D.I.S) et avis du Conseil Général.

Le décret n° 97-1225 du 26 Décembre 1997, relatif à l'organisation des Services d'Incendie et de Secours indique par ailleurs que le S.D.A.C.R est soumis, pour avis, au Comité Technique Paritaire(C.T.P), au Comité Consultatif Départemental des Sapeurs-Pompiers Volontaires (C.C.D.S.P.V) et à la Commission Administrative et Technique des Services d'Incendie et de Secours (C.A.T.S.I.S).

Le S.D.A.C.R, document vivant de pilotage et d'évaluation s'inscrivant dans le temps, effectue l'état des lieux en matière de risque et permet de planifier la politique de gestion des ressources humaines et d'équipement du S.D.I.S.

Il définit les objectifs que le S.D.I.S se propose de réaliser à court et à moyen terme.

Il répond à une double nécessité :

- Fournir des éléments d'analyse permettant d'évaluer l'adéquation des moyens de secours à la réalité des risques
- Permettre aux décideurs d'opérer des choix dans la répartition des moyens humains, matériels existants, l'acquisition des matériels nouveaux ou en renouvellement et l'implantation des Centres d'Incendie et de Secours (C.I.S).

Pour élaborer ce S.D.A.C.R, la méthodologie suivante a été utilisée:

- **DANS UN PREMIER TEMPS**, Une Analyse des risques auxquels peut être soumis le Département est réalisée. Le risque est défini par un aléa ou événement, combiné à l'enjeu humain, sociétal, industriel ou naturel qui découle de la survenance de cet aléa. Les risques sont divisés en deux catégories :
  - **Les risques courants**, qui correspondent à un aléa avec une probabilité d'occurrence élevée avec un enjeu collectif modéré et pour lesquels les réponses s'intègrent dans le fonctionnement normal du S.D.I.S.
  - **Les risques particuliers** qui sont caractérisés par une faible occurrence d'aléa avec un enjeu élevé. Ils sont classés en ***risques particuliers graves***, correspondant à un enjeu fort et une occurrence moyenne, et en ***risques particuliers majeurs*** lorsque l'occurrence est faible, mais les enjeux exceptionnels. .
- **DANS UN DEUXIEME TEMPS**, sera définie la Couverture de ces risques par les moyens propres au Département ou par les renforts venus de la MARTINIQUE, de la GUYANE, de la FRANCE METROPOLITAINE, et de l'extérieur du territoire national.

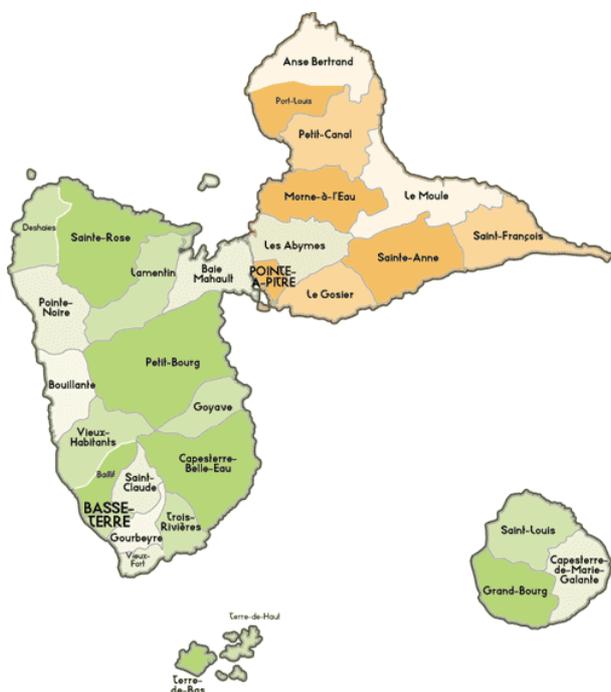
## 2. LE DEPARTEMENT DE LA GUADELOUPE

### 2.1. GEOGRAPHIE

La Guadeloupe, autrefois appelée Calaoûçaera, puis Karukera « île aux belles eaux », tient son nom actuel du Monastère royal de Santa María, situé dans la ville espagnole de Guadalupe.

Découverte par Christophe Colomb en 1493, colonie française en 1635, elle fait partie des Antilles françaises et constitue depuis 1946, un département français d'Outre-mer. (DOM). Depuis la réforme constitutionnelle de 2003, la Guadeloupe est devenue un DROM : un Département et une Région d'Outre-Mer (971).

La GUADELOUPE est un archipel de 6 îles habitées situé en mer des Caraïbes, au milieu de l'arc antillais par 16,5 degrés de latitude Nord et 61,5 degrés de longitude Ouest.



Elle se trouve à environ, 7 000 km de la Métropole, 600 km au nord des côtes de l'Amérique du Sud, à 600 km à l'est de la République dominicaine et à 950 km au sud-est des États-Unis.

L'archipel comprenait il y a encore peu de temps les îles de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy, qui ont accédé en 2007 au statut de collectivités d'outre-mer et ne font à ce titre plus partie du département de la Guadeloupe.

Le Chef-lieu du Département est la ville de BASSE-TERRE

La capitale économique est POINTE-A-PITRE bien que depuis quelques années elle se soit déplacée vers la zone commerciale de Jarry, dans la commune de BAIE-MAHAULT (Jarry est la plus grande zone commerciale de France)

Le département de la Guadeloupe comprend deux îles principales qui sont :

- l'île de Grande-Terre (590km<sup>2</sup>) calcaire avec des mornes peu élevés. Elle culmine à 135m d'altitude au Morne l'Escale dans les Grands-Fonds.
- l'île de Basse-Terre (848km<sup>2</sup>), d'origine volcanique a un relief montagneux. Elle abrite la Soufrière, le plus élevé des volcans de l'arc antillais (1467m) et la grande Rivière à Goyave, la plus longue de l'archipel.

Tout à la fois proches et dissemblables, ces deux îles sont séparées par un étroit bras de mer : « la Rivière Salée ». Leur configuration et leur position de part et d'autre de ce bras de mer font qu'elles sont souvent comparées aux ailes d'un papillon déployées sur la mer.

À quelques encablures du papillon, se trouvent les autres îles qui composent l'archipel :

| ILES                         | SUPERFICIE | ALTITUDE              | POPULATION<br>(2016) |
|------------------------------|------------|-----------------------|----------------------|
|                              | (KM2)      | MAXIMUM (M)           |                      |
| BASSE-TERRE                  | 848,0      | 1 467                 | 196 966              |
| GRANDE-TERRE                 | 590,0      | 135                   | 212 740              |
| MARIE-GALANTE                | 158,0      | 204                   | 11 304               |
| LES SAINTES                  | 13,0       | 309                   | 2796                 |
| LA DESIRADE                  | 20,0       | 276                   | 1 549                |
| ILES DE LA PETITE TERRE      | 1,7        | 10                    | -                    |
| ARCHIPEL DE LA<br>GUADELOUPE | 1704,9     | 1 467 LA<br>SOUFRIERE | 406 706              |

La Guadeloupe bénéficie d'un climat tropical humide, adouci par l'anticyclone des Açores qui dirige vers elle des vents d'Est plus connus sous le nom d'alizés. La température est de 27° en moyenne et peut osciller entre 20 et 32°.

On distingue 2 saisons : une saison sèche, le carême, allant de janvier à mai et l'autre pluvieuse, allant de juin à décembre, l'hivernage.

La saison cyclonique se manifeste de juillet à octobre et peut s'étendre jusqu'à fin novembre. Selon l'intensité des vents, ce sont des dépressions tropicales, des tempêtes ou des cyclones.

Les pluies sont plus abondantes en Basse-Terre, notamment sur la côte atlantique et près du massif montagneux. Elles sont moins fréquentes sur la côte caraïbe et sur la Grande-Terre et les îles voisines.

## 2.2. ORGANISATION ADMINISTRATIVE

La Guadeloupe a été érigée en Région monodépartementale par la loi du 31 décembre 1982. Elle est découpée administrativement en deux arrondissements :

- Pointe-à-Pitre qui regroupe 23 Cantons soit 14 Communes
- Basse Terre qui regroupe 17 Cantons soit 18 Communes ;

Au total les 32 communes ont pour la plupart à caractère rural.

Le processus d'intercommunalité est aujourd'hui achevé. En 2016, la Guadeloupe compte 6 communautés de communes ou d'agglomération : Grand Sud Caraïbes (Basse-Terre/Baillif/Bouillante/Capesterre Belle Eau/Gourbeyre/Saint-Claude/Terre de haut/Terre de Bas/Trois-Rivières/Vieux-habitants), le Nord-Basse-Terre(Baie-Mahault/Deshaies/Goyave/Lamentin/Petit-Bourg/Pointe-Noire/Sainte-Rose), Cap Excellence (Pointe à Pitre/Abymes/Baie-Mahault), Marie-Galante(Grand-Bourg/Capesterre/Saint-Louis), La riviera du levant(Sainte-Anne/Gosier/Saint-François/Désirade), Nord Grande Terre(Anse-Bertrand/Port-Louis/Petit-Canal/Morne à l'Eau/Le Moule).

En 2007, deux communes de la Guadeloupe ont changé de statut, pour devenir Collectivité d'Outre-Mer (COM), puis pour l'une d'entre elles Pays et Territoire d'Outre-Mer (PTOM). Ces collectivités ont décidé que le SDIS Guadeloupe continuerait de délivrer les secours sur leur territoire, et conclut à cet effet une convention avec ce dernier.

### 2.3. LA POPULATION

La Guadeloupe a une superficie de 1703 km<sup>2</sup> pour une Population estimée à 406 706 habitants.

La densité moyenne de la population guadeloupéenne est de 238 habitants au km<sup>2</sup>, qui comparée à celle de la France (~96 habitants au km<sup>2</sup>) est élevée, Avec un rythme de croissance démographique de 0,5% par an, la région se situe en dessous du niveau métropolitain (+0,7%).

L'agglomération de Pointe-à-Pitre, capitale économique, concentre plus de 35% des habitants de la région. Celle de Basse-Terre, capitale administrative, en accueille 10%.

Sur les trente-deux communes guadeloupéennes, vingt sont stables ou connaissent une progression démographique entre 1999 et 2006.

Suivant la tendance régionale, les cinq plus grandes communes (Les Abymes, Baie-Mahault, Le Gosier, Sainte-Anne et Petit-Bourg) ont un rythme de croissance considérablement atténué par rapport à la période 1990-1999.

Pointe-à-Pitre et Les Abymes sont les communes qui perdent le plus d'habitants une diminution de près de 3 400 habitants pour la première et 3 000 pour la seconde.

La commune des Abymes est un cas particulier. Après avoir augmenté entre 1961 et 1990, la population de cette commune est stable entre 1990 et 1999 et décline depuis.

Avec 6 594 habitants au km<sup>2</sup>, Pointe-à-Pitre demeure de loin la ville la plus dense d'outre-mer mais poursuit son déclin démographique.

### 2.4. ECONOMIE

En 2009, le P.I.B de la Guadeloupe est évalué à 9,1 milliards d'euros. Le PIB par habitants est de 18 170 euros, très inférieur à la moyenne nationale (30 413 euros).

Si la croissance de l'économie guadeloupéenne affichait un rattrapage avec la métropole au cours des années 90, elle s'est nettement ralentie depuis 2004.

Sur le plan structurel, et à l'inverse de certains pays voisins, la Guadeloupe ne dispose ni d'une économie de rente (pétrole, placements financiers offshore notamment), ni d'une économie véritablement polarisée (tourisme). La richesse créée par l'économie guadeloupéenne provient de l'activité tertiaire (84 %), au sein de laquelle les services marchands, le commerce et le tourisme sont prédominants. Elle provient ensuite du secteur secondaire (13 %) regroupé autour des activités du BTP et du secteur industriel. Le secteur primaire, n'occupe quant à lui qu'une place très réduite dans le PIB de la Guadeloupe.

#### ► Le secteur primaire :

*La richesse créée par le secteur primaire représente environ 3 % du PIB dans une région qui, historiquement, reste pourtant marquée par la culture de la banane et celle de la canne à sucre.*

La Basse-Terre est le domaine des bananeraies et de l'arboriculture fruitière au sud, de la canne à sucre au nord-est, de l'ananas à l'est. La Grande-Terre est le bassin de production privilégié de la canne à sucre et de l'élevage, de la majorité des surfaces herbagères, des productions légumières et du melon. L'île de Marie-Galante est également une zone de production de la canne associée à l'élevage. Les autres îles ont un peu d'élevage.

Ces 15 dernières années ont été marquées par une diminution des surfaces des grandes cultures (canne à sucre : - 14%, et surtout la banane : - 68%) et une tendance à la polyculture associée à l'élevage. Piliers historiques de l'économie guadeloupéenne, la banane et la canne à sucre demeurent un enjeu fondamental dans l'occupation de l'espace, en matière d'emploi et d'utilisation du fret maritime.

S'agissant de la filière banane, son développement s'est longtemps effectué dans le cadre de régimes douaniers protecteurs. Les exportations ont ainsi pu atteindre un maximum de 145 000 tonnes, entre 1961 et 1978. Cependant, confrontée à une crise structurelle profonde, la filière a connu depuis 2002 des déficits successifs. La création de la SICA "Les producteurs de la Guadeloupe " (LPG) fin 2005 a eu des effets bénéfiques. La banane, après le cyclone DEAN de 2007, a pratiquement regagné la totalité de ses surfaces.

Le secteur agricole est structuré autour de petites exploitations (taille moyenne de 3,8 ha) détenues par des agriculteurs seniors dont 45% sont pluriactifs. Malgré les réformes foncières qui ont beaucoup contribué à la structuration de l'agriculture guadeloupéenne, l'accès des agriculteurs au foncier est aujourd'hui extrêmement difficile, la surface agricole utile a régressé d'environ 18% en 15 ans. Les raisons sont diverses : problèmes d'indivision des terres privées, mise en valeur insuffisante du foncier des collectivités territoriales, pression de l'habitat, occupation illégale de terres, et, conséquence de la rareté des terres agricoles, le prix élevé des terres.

Selon les estimations de l'Organisation pour l'Alimentation et l'Agriculture (FAO), la production halieutique guadeloupéenne aurait augmenté de plus de 20 % au cours de la dernière décennie. Cette évolution est principalement due au développement de la pêche de poissons marins, la production de crustacés demeurant stable. Malgré cette hausse, l'aquaculture et la pêche ne permettent toujours pas de couvrir les besoins de la consommation locale estimée à 16 000 tonnes pour l'année 2008 alors que la production locale est de l'ordre de 10 000 tonnes, soit un taux de couverture de 62 %.

#### ► Le secteur secondaire :

*Le secteur secondaire représente près de 14 % du PIB. Il est composé de nombreuses petites structures de production à faible chiffre d'affaire et du BTP.*

L'emploi industriel représente 10% de l'emploi salarié total. Ce secteur est également à l'origine d'environ 5% du PIB guadeloupéen. L'activité prédominante en terme de nombre d'établissements est celle des biens intermédiaires (bois et papier, textile, métallurgie et transformation de métaux etc.) avec notamment l'entreprise *Biométal*, la *Société des ciments antillais* et la *Société guadeloupéenne des enrobés chauds*. Viennent ensuite l'industrie agro-alimentaire (rhum, sucre etc.), avec notamment les entreprises *Gardel*, *Bologne* ou *Damoiseau*, puis l'industrie des biens d'équipement (fabrication de machines, production de biens destinés à la construction etc.). Le site de Jarry sur la commune de Baie-Mahault, s'est imposé comme la principale zone d'activité industrielle de la Guadeloupe avec 325 hectares sur un total de 463.

Le secteur du BTP a été, ces dernières années, particulièrement dynamique au point d'être l'un des principaux moteurs de l'économie guadeloupéenne. En 2009, il a connu de fortes difficultés. Le BTP demeure un secteur majeur d'activité avec près de 9% de la valeur ajoutée totale et 10% des salariés du département. Dans le domaine du bâtiment, l'artisanat est très présent avec près de 5 000 entités, soit la moitié des entreprises artisanales.

#### ► Le secteur tertiaire :

*Le secteur tertiaire prédomine en Guadeloupe. Il produit quatre-cinquièmes de la valeur ajoutée et concentre trois entreprises sur quatre. En 2006, 80 % des emplois se trouvent dans ce secteur d'activité, un chiffre plus élevé qu'en France métropolitaine. Ces dernières années le tertiaire marchand connaît un certain dynamisme sous l'effet de la progression de la grande distribution et du tourisme.*

Après avoir connu dans les années 90 une embellie, le tourisme traverse, depuis les années 2000, une crise profonde. Déjà en proie à des difficultés structurelles (vieillesse et diminution des infrastructures hôtelières construites pour la plupart dans les années 60-70, concurrence des îles voisines, émergence de nouvelles attentes de la part des touristes auxquelles les professionnels peinent à répondre etc.), ce secteur a été gravement impacté par le conflit social de 2009. Depuis la mi-2010, la situation s'est inversée. Le nombre de passagers à l'aéroport Pôles Caraïbes est en hausse et les taux d'occupation des structures hôtelières ont retrouvé leur niveau de 2008. Le tourisme demeure un secteur économique important en Guadeloupe. Il y a deux saisons touristiques dans l'année, la haute saison de novembre à avril, et la basse saison de mai à octobre. Le secteur représente près de 5% du PIB soit un chiffre d'affaires d'environ 400 millions €. Il emploie directement près de 7 000 salariés, essentiellement sur la Grande-Terre et le Nord Basse-Terre. Chaque année, La Guadeloupe accueille près de 400 000 touristes, ce qui correspond la population résidente de l'archipel. La grande majorité de ces touristes vient de la métropole.

L'activité commerciale est une des activités prépondérantes du département. Près de 10 000 entreprises commerciales sont répertoriées en Guadeloupe dont environ 7 000 dans le domaine du commerce de détail. Le commerce représente 13% de la richesse créée et ce secteur regroupe 22% de l'emploi salarié, soit près de 19 000 personnes. Toutefois, il s'avère que 80% des commerces n'emploient pas de salariés. La principale zone de peuplement et d'activité est l'agglomération centre (Pointe-à-Pitre, Les Abymes et Baie-Mahault), elle concentre 38 % des entreprises commerciales et 70 % des salariés du secteur. Les grandes surfaces et des magasins alimentaires sont très bien implantés en Guadeloupe avec 55 supermarchés ou hypermarchés, répartis sur le territoire. *Destreland*, *Carrefour Milénis* et *Cora* se distinguent par leur taille et font partie des plus gros employeurs de la Guadeloupe. Certaines chaînes connaissent cependant d'importantes difficultés (*Cora* repris par Carrefour, inquiétudes sur les implantations de Super U)

Dans le domaine des transports (3,4% du PIB en 2008) opèrent près de 2 000 entreprises, essentiellement présentes dans le secteur des transports terrestres. Ce secteur emploie 4 500 personnes soit 5% du total des salariés. Les transports terrestres se caractérisent par une utilisation prépondérante de la voiture individuelle avec une multiplication des points d'engorgement dans l'archipel, principalement dans l'agglomération Pointoise. Une réflexion a été initiée sur la réorganisation des transports urbains, interurbains et scolaires dans l'ensemble peu adaptés aux attentes de la population.

Dans le domaine portuaire, le *Port autonome de la Guadeloupe* (PAG) accueille six armateurs pour le transport conteneurisé pour un trafic annuel qui excède 3 Millions de tonnes brutes. S'agissant du transport de passagers, le transport inter-archipel concentre près de 70% du trafic total (le trajet principal est Pointe-à-Pitre/Marie-Galante), le transfert inter-îles regroupe 15% du trafic total et s'effectue essentiellement à destination de la Martinique.

Les activités aéroportuaires sont principalement concentrées sur l'aéroport *Pôle Caraïbes* qui transporte près de 2 millions de passagers par an.

- Le secteur des services marchands (services aux entreprises, services aux particuliers, activités immobilières) est dynamique et représente plus de 28% du PIB et 26% des emplois salariés. Le secteur de la communication poursuit sa croissance grâce au déploiement de la téléphonie mobile (*Orange Caraïbe, Digicel, Outremer Télécom*) et de l'internet (*France Télécom, Mediaserv, Only*). Celui de l'immobilier est également en pleine croissance.

- Le secteur des services non marchands (éducation, santé et action sociale) emploie quant à lui près de 23% de l'effectif salarié.

## 2.5. LES TRANSPORTS

Le développement économique passe par la promotion des atouts touristiques et la lutte contre l'isolement géographique. Le territoire dispose d'infrastructures nombreuses dont certaines ont connu des améliorations très importantes ces dernières années.

### 2.5.1. Le réseau routier

Le réseau routier constitue un maillage qui irrigue bien l'ensemble du Département.

Par la loi du 13 août 2004, l'Etat a transféré aux collectivités territoriales Région et Département, ses compétences routières. La Région Guadeloupe et le Département ont opté pour une mutualisation des moyens pour la gestion des routes de Guadeloupe et ont créé en novembre 2007, un Syndicat mixte de gestion tout simplement appelé «Routes de Guadeloupe».

«Routes de Guadeloupe» gère le réseau des routes nationales et départementales à travers 3 pôles : aménagement, administratif et financier, gestion et exploitation. Le trafic routier est en forte croissance, le nombre de véhicules franchissant le pont de la Gabarre quotidiennement passant de 45 000 en 1992 à 100 000 en 2009. La Guadeloupe arrive à un stade proche de la saturation.

Le réseau routier, dont Routes de Guadeloupe a la charge, représente:

- 416 kilomètres de routes nationales;
- 619 kilomètres de routes départementales;
- Plus de 40 carrefours giratoires.

### 2.5.2. Transport aérien

Le trafic aérien est important et stable par rapport à 2005. Les quelques 1 836 375 passagers, place l'aéroport Pôle Caraïbes au 10ème rang des aéroports internationaux de France en termes de passagers.

|                            | 2005             | 2015             |
|----------------------------|------------------|------------------|
| <b>Nombre de passagers</b> | <b>1 836 490</b> | <b>2 005 015</b> |
| Métropole, Europe          | 1 033 998        | 1 245 913        |
| DFA Martinique et Guyane   | 371 438          | 415 582          |
| Domestique Inter-archipel  | 175 822          | 175 070          |
| Caraïbes Porto Rico        | 103 650          | 102 341          |
| Amérique du nord           | 27 131           | 66 109           |
| A l'arrivée                | 856 096          | 914 945          |
| Au départ                  | 865 880          | 921 430          |
| En transit                 | 114 514          | 112 438          |
| Mouvement commerciaux      | 30 018           |                  |

La plate-forme aéroportuaire accepte tous les types de gros porteurs.

Le tonnage des marchandises transportées par air est en déclin, autour de 12 000 tonnes (arrivée + départ).

### 2.5.3. Transport maritime

La voie maritime assure la plus grande part de l'acheminement des marchandises. Le Port Autonome de Guadeloupe, avec un linéaire de 2 700 mètres, principalement à Pointe-à-Pitre et à Baie-Mahault (Jarry), concentre l'essentiel de l'activité portuaire du département.

Le transport de fret est en augmentation sur la décennie, avec 3,15 millions de tonnes brutes en 2010.

Le PAG a initié une démarche stratégique, le « grand projet de port », pour devenir un port de transbordement international après l'élargissement du canal de Panama.

Le transport de passagers par mer est stable avec 801 669 passagers en 2010, principalement du trafic inter-îles.

## **2.6. INFRASTRUCTURES SANITAIRES**

### **2.6.1. Service d'urgence hospitalière**

Le département de la GUADELOUPE dispose de deux sites d'accueil d'urgence que sont le Centre Hospitalier de la Basse-Terre, et le Centre Hospitalier Universitaire de Pointe-a-Pitre. De plus, une clinique à vocation médicale, chirurgicale et obstétricale, située à Baie-Mahault, dispose d'une unité d'accueil des urgences. Les Collectivités de Saint-Martin et Saint-Barthélemy et l'île de Marie-Galante disposent chacune d'une capacité d'accueil des urgences limitée, à la différence des autres îles de l'archipel qui en sont dépourvues.

### **2.6.2. Service d'Aide Médicale Urgente (SAMU)**

Le SAMU est implanté au Centre Hospitalier Universitaire de Pointe-a-Pitre. Plusieurs véhicules de Service Mobile d'Urgence et de Réanimation (SMUR) y sont implantés. L'établissement de Basse-Terre possède également un SMUR, de même que l'établissement de Saint-Martin. Une VL «médicalisable» est affectée à l'unité hospitalière de Marie-Galante.

## **3. LE SERVICE DEPARTEMENTAL D'INCENDIE ET DE SECOURS ET SON CORPS DEPARTEMENTAL.**

Placé sous la double autorité du préfet représentant de l'État dans le département pour ce qui concerne le domaine opérationnel et du président du CASDIS pour la gestion administrative et financière, le SDIS met ses moyens pour emploi, à la disposition des maires et du préfet dans le cadre de l'exercice de leur pouvoir de police administrative.

Son fonctionnement repose sur une organisation opérationnelle et des ressources humaines et matérielles composant le corps départemental des sapeurs-pompiers. Il est dirigé par le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours (DDISIS). Celui-ci est aussi chef du corps départemental.

### **3.1. LES MISSIONS**

Le SDIS est un établissement public administratif qui dispose de sa personnalité juridique et de son budget propre. Il est classé en 3ème catégorie (de sur une échelle de 1 à 5, par ordre décroissant en importance). Il est chargé de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies. Il concourt, avec les autres services et professionnels concernés, à la protection des personnes et des biens et à la lutte contre les accidents, sinistres et catastrophes, à l'évaluation et à la prévention des risques technologiques ou naturels ainsi qu'aux secours d'urgence.

Dans le cadre de ces compétences, il exerce les missions suivantes :

- Prévention et évaluation des risques de sécurité civile
- Préparation des mesures de sauvegarde et organisation des moyens de secours
- Protection des personnes, des biens et de l'environnement
- Secours d'urgence aux personnes victimes d'accidents, de sinistres ou de catastrophes ainsi que leur évacuation.

L'article L1424-42 du CGCT précise que le service départemental d'incendie et de secours n'est tenu de procéder qu'aux seules interventions qui se rattachent directement à ses missions de service public définies à l'article L1424-2. S'il est procédé à des interventions ne se rattachant pas directement à l'exercice de ces missions, il peut être demandé aux bénéficiaires une participation aux frais, dans des conditions déterminées par délibération de l'organe délibérant.

### **3.2. L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE**

Elle s'articule autour des services de la direction du SDIS et des 2 groupements territoriaux ainsi que 8 groupements fonctionnels. Cette organisation est complétée, compte tenu des liens évoqués supra, par un groupement territorial pour la gestion des collectivités d'outre-mer et des services rattachés à la Direction.

#### **3.2.1. Les groupements fonctionnels :**

Les 8 groupements fonctionnels ont pour vocation la gestion administrative, technique et opérationnelle des dossiers du SDIS : administration/finances, formation/sports; infrastructure/logistique; moyens opérationnels, prévention/prévision; RH; SSSM; Système d'information. Une cellule hygiène et sécurité et un service communication complète le dispositif managérial.

Les groupements sont organisés en services, chaque service pouvant être lui-même subdivisé en unités fonctionnelles dénommées « cellules », dont l'implantation peut être hors du site de la direction départementale.

Le chef de groupement est un fonctionnaire de catégorie A ou un officier supérieur de sapeur-pompier titulaire de la formation adaptée.

#### **3.2.2. Les groupements territoriaux :**

Les groupements territoriaux ont été créés dans le cadre de la départementalisation afin d'assurer la coordination et le contrôle des CIS qui les composent. Ces groupements ont pour vocation la gestion quotidienne des Centres d'incendie et de secours, assurant le relais de la direction pour mettre en œuvre les politiques décidées par le Conseil d'administration et la direction. Il est créé un groupement territorial par arrondissement (GT Basse-Terre qui comprend 10 CIS, GT Grande-Terre qui comprend 5 CIS)

Un groupement pour la gestion des services d'incendie et de secours des Collectivités d'Outre Mer (COM), situé dans les îles du Nord est mis en place jusqu'à la création d'un service autonome par ces collectivités.

Le chef de groupement est un officier supérieur de sapeur-pompier titulaire de la formation d'adaptation à l'emploi de chef de groupement.

Le groupement comprend une cellule administrative et technique servant de relais aux différents services de la direction.

Les centres d'incendie et de secours (CIS) sont rattachés au groupement et sous l'autorité administrative et opérationnelle du chef de groupement.

Les principales missions du groupement territorial sont :

- relais technique des services;

- présence et conseil auprès des élus locaux;
- dynamisation du volontariat;
- Renforcement de l'activité de prévision, prévention et SSSM;

Version adoptée janvier 2017

- 

### 3.2.3. Les équipes spécialisées

Le SDIS compte des équipes spécialisées réparties dans le département :

- le GRIMP (milieux périlleux)
- le SD (sauvetage déblaiement)
- le SAL (plongée subaquatique)
- le SAV (secours aquatique)
- RCH et RAD (risques technologiques)
- CYN (recherches cynotechniques)

### 3.3. L'ORGANISATION OPERATIONNELLE

L'organisation opérationnelle repose sur les Centres d'Incendie et de Secours, le CTA-CODIS et la chaîne de commandement.

#### 3.3.1. Les centres d'incendie et de secours :

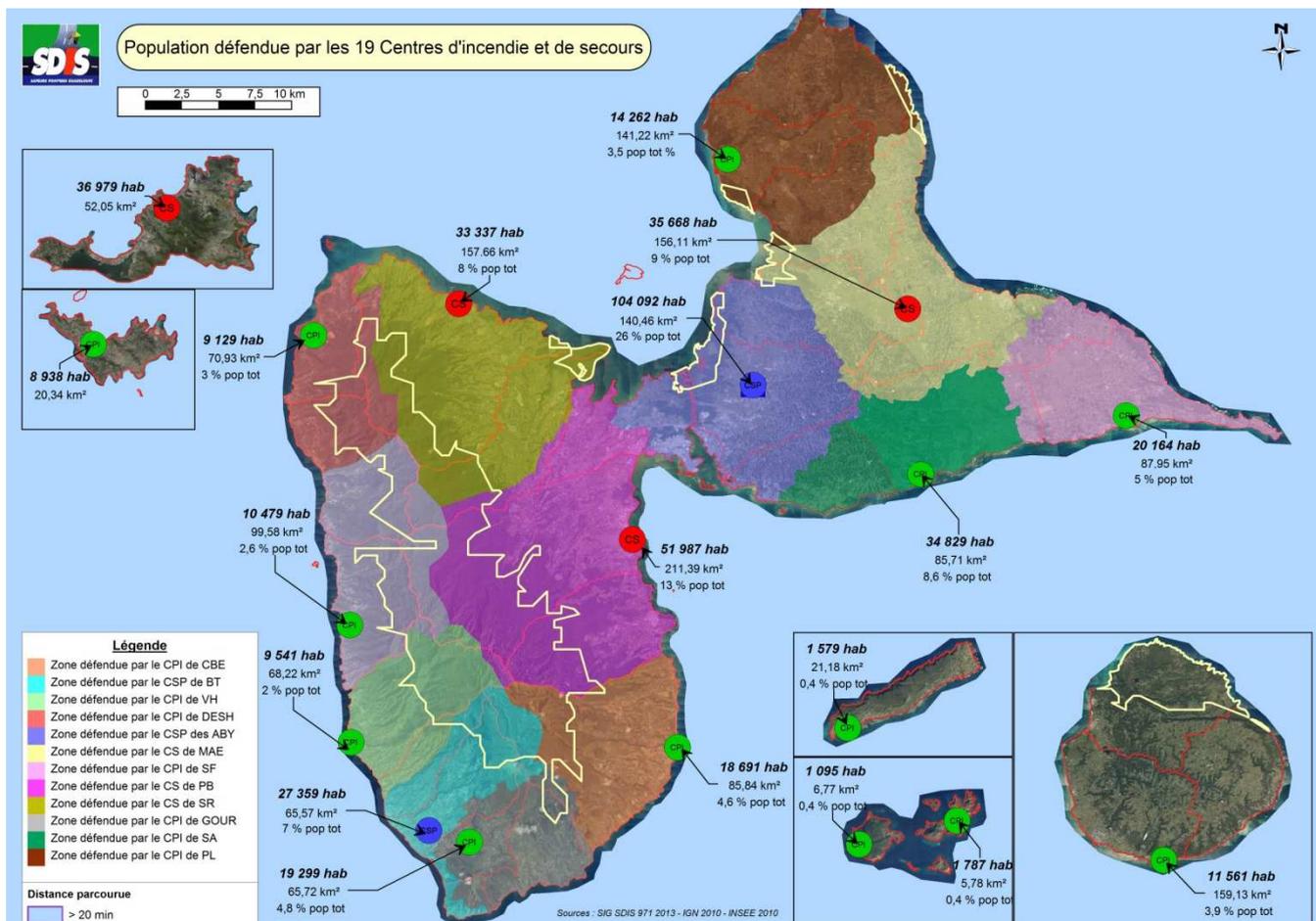
19 centres d'incendies et de secours (CIS) couvrent l'ensemble du département :

- 2 centres de secours principaux ;
  - Basse-Terre
  - Pointe-à-Pitre
- 4 centres de secours ;
  - Morne - à - l'Eau
  - Petit-Bourg
  - Saint - Martin
  - Sainte – Rose
- 13 Centres de Première intervention
  - Bouillante
  - Deshaies
  - Désirade
  - Grand - Bourg
  - Capesterre Belle - Eau
  - Gourbeyre
  - Port - Louis
  - Saint - Anne
  - Saint - Barthélemy
  - Saint - François
  - Terre de Bas
  - Terre de Haut
  - Vieux – Habitants.

Dans l'ensemble des centres, la permanence opérationnelle est assurée à partir d'une garde postée, composée de sapeur-pompier professionnel et volontaire.

#### 3.3.2. Implantation des CIS existants

La carte ci-dessous présente les Centres de Secours existants par catégorie (code couleur), ainsi que la population défendue par chacun de ces centres



### 3.3.3. Le Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS) / Le Centre de Traitement de l'Alerte (CTA)

Depuis 2004, le Service Départemental d'Incendie et de Secours dispose d'un Centre de Traitement de l'Alerte en complément du CODIS pour la réception des appels 18 sur tout le département. Il est l'échelon avancé du C.O.D.I.S, chargé du traitement et de la réorientation des appels de demande de secours.

#### 3.3.3.1. Missions du CTA :

- Recevoir, authentifier et enregistrer les demandes de secours
- Transmettre l'alerte vers les Centres d'Incendie et de Secours territorialement compétents et disponibles en vue de l'envoi des secours
- Alerter les services publics susceptibles d'être concernés par les appels reçus, notamment le "CRRA 15" dans le cas où les situations dont il a connaissance nécessitent la mise en œuvre de secours relevant de l'aide médicale urgente.

A cet effet, il est interconnecté avec le centre de réception et de régularisation des appels (centre 15) des unités participant au service d'aide médicale urgente appelé S.A.M.U ainsi qu'avec les dispositifs de réception du 17 et Centre Opérationnel de la Gendarmerie.

### 3.3.3.2. Missions du C.O.D.I.S :

Le CODIS est l'organe de coordination de l'activité opérationnelle des services d'incendie et de secours du département ;

- Il est immédiatement informé de toutes les opérations en cours et régulièrement renseigné sur l'évolution de la situation jusqu'à la fin des opérations.
- Il est placé sous l'autorité du directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours ou de son représentant ;
- Il est chargé en cas d'incendie et autres accidents, sinistres et catastrophes, d'assurer les relations avec le Préfet et, en accord avec lui, de renseigner les autorités départementales et municipales ainsi que les autres organes publics ou privés qui participent aux opérations de secours.

Le C.O.D.I.S doit permettre au directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours d'exercer en toute occasion et en permanence, sous l'autorité du préfet ou du Maire, les missions dont il est chargé par chacun d'eux dans le cadre de leurs pouvoirs respectifs de police administrative.

### 3.4. LE SERVICE DE SANTE ET DE SECOURS MEDICAL (SSSM)

Le Service de Santé et de secours médical a pour missions :

- Le soutien sanitaire des interventions et les soins d'urgence aux sapeurs-pompiers
- La surveillance de l'aptitude médicale des sapeurs-pompiers
- Les conseils en matière de médecine préventive, d'hygiène et de sécurité
- La médicalisation et para médicalisation des secours
- L'exercice de la médecine professionnelle et d'aptitude des sapeurs-pompiers professionnels et volontaires
- L'enseignement du secourisme et le secours à personnes
- La surveillance et gestion de l'équipement médico-secouriste du SDIS

Sous l'autorité du Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours, le médecin-chef dirige le SSSM et conseille les autorités responsables des secours ou de la gestion des Centres d'Incendie et de Secours.

Une pharmacie à usage interne est en cours de mise en œuvre sous la responsabilité du pharmacien-chef contractuel qui s'attache à la faire fonctionner dans les meilleures conditions, tout en rappelant l'obligation du recrutement d'un pharmacien professionnel pour animer la PUI. La constitution du SSSM fait partie des priorités du SDIS et plusieurs dossiers relatifs à ce services sont en cours de finalisation (PMA, PUI, etc....)

### 3.5. LES RESSOURCES HUMAINES

En France, les sapeurs-pompiers forment le maillon clef du traitement de l'urgence en matière de sécurité civile. Pour mener à bien ses missions, le SDIS compte sur 3 catégories de personnels : les sapeurs-pompiers volontaires (SPV), les sapeurs-pompiers professionnels (SPP) et les Personnels Administratifs, Techniques et spécialisés (PATs).

### 3.5.1. Les PATS et les SPP au 31 12 2012.

| EFFECTIFS DU SDIS 971                    | catégorie | EFFECTIFS REELS |
|--|-----------|-----------------|
| MAJ 24 10 2013                           |           | 31 12 2012      |
| <b>FILIERE SAPEURS POMPIERS</b>          |           |                 |
| Colonel                                  | A         | 1               |
| Lieutenant-Colonel                       | A         | 4               |
| Commandant                               | A         | 6               |
| Capitaine                                | A         | 5               |
| Commandant-médecin                       | A         | 1               |
| capitaine-médecin                        | A         | 1               |
| Capitaine-pharmacien                     | A         |                 |
| Commandant-vétérinaire                   | A         |                 |
| lieutenant (y compris ex major)          | B         | 41              |
| Infirmier                                | B         | 1               |
| Adjudant (et chef)                       | C         | 69              |
| Sergent                                  | C         | 79              |
| Caporal                                  | C         | 82              |
| Sapeur                                   | C         | 51              |
| <b>TOTAL</b>                             |           | <b>341</b>      |
| <b>FILIERE ADMINISTRATIVE</b>            |           |                 |
| directeur                                | A         |                 |
| Attaché principal                        | A         | 2               |
| Attaché                                  | A         | 1               |
| Rédacteur chef                           | B         | 2               |
| Rédacteur principal                      | B         | 2               |
| Rédacteur                                | B         | 7               |
| Adjoint administratif principal classe 1 | C         |                 |
| Adjoint administratif principal classe 2 | C         |                 |
| Adjoint administratif classe 1           | C         | 3               |
| Adjoint administratif classe 2           | C         | 31              |
| <b>TOTAL</b>                             |           | <b>48</b>       |
| <b>FILIERE TECHNIQUE</b>                 |           |                 |
| Ingénieur                                | A         | 4               |
| Technicien                               | B         | 2               |
| agent de maîtrise                        | C         | 8               |
| Adjoint technique principal classe 1     | C         |                 |
| Adjoint technique principal classe 2     | C         |                 |
| Adjoint technique classe 1               | C         | 1               |
| Adjoint technique classe 2               | C         | 8               |
| <b>TOTAL</b>                             |           | <b>23</b>       |
| <b>FILIERE MEDICO-SOCIALE</b>            |           |                 |
| Medecin contractuel                      | A         |                 |
| <b>TOTAL</b>                             |           | <b>0</b>        |
| <b>FILIERE SPORT</b>                     |           |                 |
| Educateur des APS                        | B         | 1               |
| <b>TOTAL</b>                             |           | <b>1</b>        |
| <b>TOTAL GENERAL</b>                     |           | <b>413</b>      |

L'effectif PATS SPP évolue sur la décennie pour se stabiliser autour de 420 agents dont 70 personnels administratifs et 350 SPP environ. La forte augmentation des personnels administratifs (27 en 2006) s'explique notamment par la volonté de consacrer les SPP à leurs missions spécifiques (intervention, prévention, prévision, formation) alors que les fonctions « soutien » sont assurées par des personnels administratifs et techniques.

La stabilisation des effectifs SPP est étroitement liée à la disponibilité des effectifs SPV.

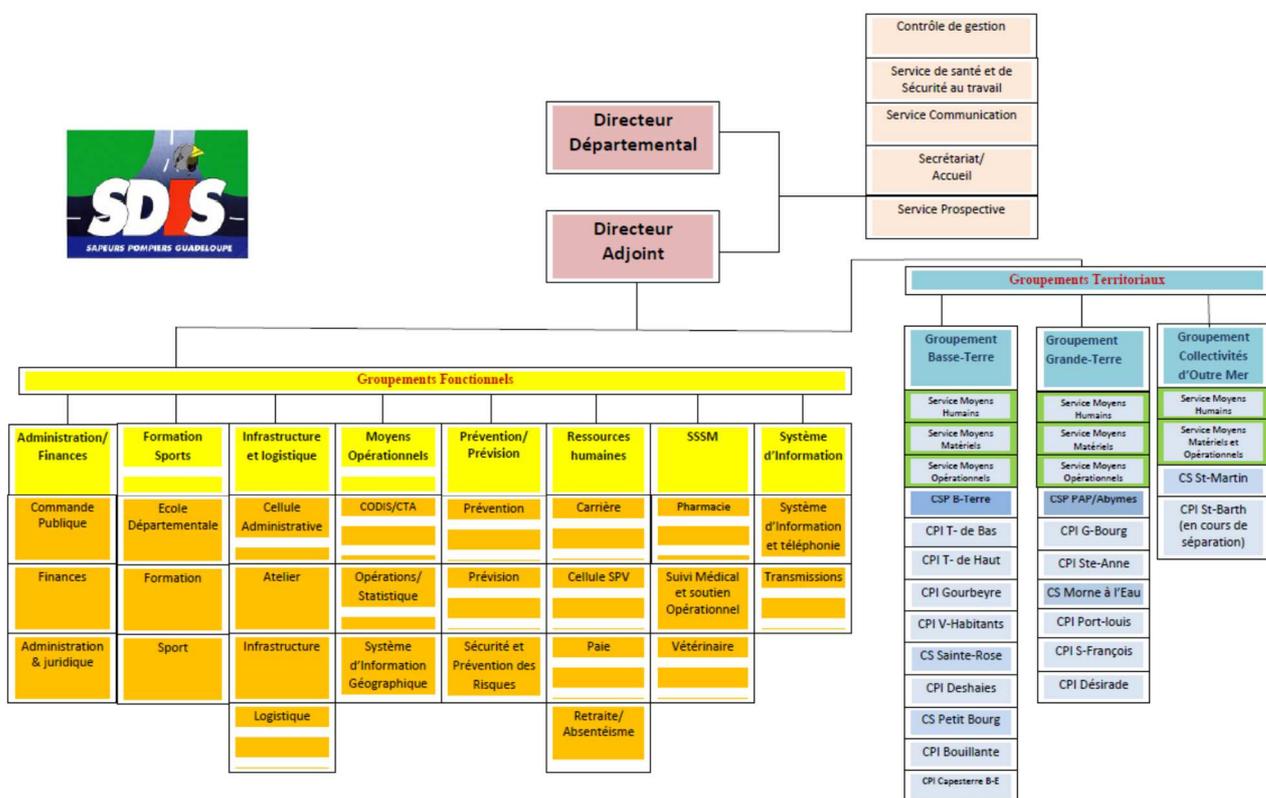
### 3.5.2. Les SPV

L'effectif de sapeurs-pompiers volontaires est en évolution positive en Guadeloupe, passant de 1200 à 1700 SPV en 4 à 5 ans (dont 200 doubles statuts). La moyenne par habitant est légèrement supérieure à la moyenne nationale. Dans leurs affectations en unités territoriales, les volontaires assurent pour l'essentiel des gardes postées. Ils sont encadrés au sein des CS et CSP, mais se retrouvent de façon plus autonome dans les CPI dans lesquels ils représentent la quasi-totalité de la ressource humaine.

| Centres                                     | Corps départemental |     |    |      | SP VOLONTAIRES |     |        |          | SERVICE SANTE |      |     |     |      |          |
|---|---------------------|-----|----|------|----------------|-----|--------|----------|---------------|------|-----|-----|------|----------|
|   | Gpt                 | CSP | CS | CPII | Off et Maj     | Sof | Gr.Sp. | Tot. SPV | Méd           | Phar | Vét | Inf | Kiné | Tot SSSM |
| <b>DIRECTION</b>                            |                     |     |    |      | 7              | 0   | 10     | 17       | 23            | 5    | 2   | 62  | 0    | 92       |
| <b>groupement Grande Terre</b>              | x                   |     |    |      |                |     |        | 0        |               |      |     |     |      | 0        |
| CSP Pointe à Pitre- Abymes                  |                     | x   |    |      | 5              | 10  | 251    | 266      |               |      |     |     |      | 0        |
| CS Morne à l'Eau                            |                     |     | x  |      | 2              | 3   | 132    | 137      |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Sainte Anne                             |                     |     |    | x    | 1              | 6   | 71     | 78       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Saint François                          |                     |     |    | x    |                | 6   | 42     | 48       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Desirade                                |                     |     |    | x    |                | 1   | 27     | 28       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Marie Galante                           |                     |     |    | x    |                |     | 34     | 34       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Port Louis                              |                     |     |    | x    |                | 1   | 37     | 38       |               |      |     |     |      | 0        |
| <b>Sous-total groupement GRANDE TERRE</b>   |                     |     |    |      | 8              | 27  | 594    | 629      | 0             | 0    | 0   | 0   | 0    | 0        |
| <b>groupement Basse Terre</b>               | x                   |     |    |      |                |     |        | 0        |               |      |     |     |      | 0        |
| CSP Basse Terre                             |                     | x   |    |      | 5              | 8   | 135    | 148      |               |      |     |     |      | 0        |
| CS Petit Bourg                              |                     |     | x  |      | 3              | 4   | 85     | 92       |               |      |     |     |      | 0        |
| CS Sainte Rose                              |                     |     | x  |      | 2              | 1   | 90     | 93       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Capesterre Belle Eau                    |                     |     |    | x    |                | 4   | 33     | 37       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Gourbeyre                               |                     |     |    | x    |                | 4   | 30     | 34       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Vieux Habitants                         |                     |     |    | x    |                |     | 42     | 42       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Bouillante                              |                     |     |    | x    | 1              | 6   | 46     | 53       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Deshaies                                |                     |     |    | x    |                | 4   | 57     | 61       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI les Saintes Terre de Bas                |                     |     |    | x    |                |     | 15     | 15       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI les Saintes Terre de Haut               |                     |     |    | x    |                |     | 14     | 14       |               |      |     |     |      | 0        |
| <b>Sous-total groupement BASSE TERRE</b>    |                     |     |    |      | 11             | 31  | 547    | 589      | 0             | 0    | 0   | 0   | 0    | 0        |
| <b>groupement COM</b>                       | x                   |     |    |      |                |     |        | 0        |               |      |     |     |      | 0        |
| CS Saint Martin                             |                     |     | x  |      | 1              | 7   | 21     | 29       |               |      |     |     |      | 0        |
| CPI Saint Barthélemy                        |                     |     |    | x    | 2              | 1   | 25     | 28       |               |      |     |     |      | 0        |
| <b>Sous-total COM</b>                       |                     |     |    |      | 3              | 8   | 46     | 57       | 0             | 0    | 0   | 0   | 0    | 0        |
| <b>stagiaires non affectés</b>              |                     |     |    |      |                |     |        | 0        |               |      |     |     |      | 0        |
| <b>Sous-total</b>                           |                     |     |    |      | 0              | 0   | 0      | 0        | 0             | 0    | 0   | 0   | 0    | 0        |
| <b>Total général des effectifs budgétés</b> |                     |     |    |      | 29             | 66  | 1 197  | 1 292    | 23            | 5    | 2   | 62  | 0    | 92       |

### 3.5.3. Organigramme du SDIS

#### ORGANIGRAMME DU SDIS DE LA GUADELOUPE



### 3.6. LES MATÉRIELS

Le SDIS de la Guadeloupe dispose d'un parc de matériels roulant et non roulant, pour répondre aux demandes de secours formulées par la population. Ce parc est en perpétuelle adaptation, afin de prendre en compte les évolutions tant dans la nature des demandes que dans leur volume.

La photographie du parc au 31 décembre 2012 est présentée dans le tableau ci-dessous.

| Récapitulatif véhicules |                   |   |                     |              |                                     |                     |                             |
|-------------------------|-------------------|---|---------------------|--------------|-------------------------------------|---------------------|-----------------------------|
| CATEGORIE               | Type              | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélémy | EXISTANT Guadeloupe | Existant SXM | Existant SAINT Barth Propriété PTOM | MOYENNE D'AGE (ans) | DUREE D'ARMOTISSEMENT (ans) |
| Engins Feux             |                   |   |                     |              |                                     |                     |                             |
|                         | FPT               | 10  | 9                   | 1            |                                     | 9                   | 15                          |
|                         | FPTL              | 10  | 9                   | 1            |                                     | 5                   | 15                          |
|                         | FPTSR             | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | FPTGP             | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | CCF 2000          | 15  | 14                  | 1            | 1                                   | 13                  | 15                          |
|                         | CCF 4000          | 6   | 6                   |              |                                     | 9                   | 15                          |
|                         | VPI               | 3   | 3                   |              |                                     | 3                   | 15                          |
|                         | FMOGP             | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | CCI               | 2   | 2                   |              |                                     | 14                  | 15                          |
| Engins élévateur        |                   |   |                     |              |                                     |                     |                             |
|                         | BEA               | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | EPSA 18           | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | EPSA 24/32        | 4   | 4                   |              |                                     | 13                  | 20                          |
| Véhicule de secours     |                   |   |                     |              |                                     |                     |                             |
|                         | VSAV /VSAB        | 51  | 49                  | 2            | 1                                   | 4                   | 10                          |
|                         | VSAVTT            | 0   | 0                   |              | 1                                   |                     |                             |
|                         | VSR               | 7   | 6                   | 1            |                                     | 7                   | 15                          |
|                         | FSR               | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | RSR               | 4   | 4                   |              |                                     | 14                  | 15                          |
|                         | VLM               | 1   | 1                   |              |                                     |                     |                             |
| Moyens nautique         |                   |   |                     |              |                                     |                     |                             |
|                         | CSL               | 8   | 7                   | 1            |                                     | 8                   | 10                          |
|                         | BSL (PNEUMATIQUE) | 3   | 3                   |              | 1                                   | 3                   | 10                          |
|                         | Scooter de mer    | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | Bateau -pompe     | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | Remorques         | 3   | 3                   |              |                                     |                     |                             |
| Véhicule de soutien     |                   |   |                     |              |                                     |                     |                             |
|                         | DA                | 3   | 2                   | 1            |                                     | 9                   | 15                          |
|                         | FEV               | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | VAR               | 3   | 3                   |              |                                     | 8                   | 15                          |
|                         | CGSD              | 2   | 2                   |              |                                     |                     | 15                          |
|                         | CTU               | 2   | 2                   |              |                                     | 13                  | 15                          |
|                         | VPC               | 1   | 1                   |              |                                     | 9                   | 15                          |
|                         | CAMION ATELIER    | 0   | 0                   |              |                                     |                     |                             |
|                         | Porte Berce       | 1   | 1                   |              |                                     | 10                  | 15                          |
|                         | VTU               | 9   | 8                   | 1            | 1                                   | 11                  | 10                          |
| Transport               |                   |   |                     |              |                                     |                     |                             |
|                         | VL                | 52  | 50                  | 2            | 1                                   | 8                   | 5                           |
|                         | VTP               | 10  | 9                   | 1            |                                     | 9                   | 15                          |
|                         |                   | 0   |                     |              |                                     |                     |                             |
| <b>Total véhicules</b>  |                   | 210   | 198                 | 12           | 6                                   | 7,08                | 13,8                        |

### 3.7. LA FORMATION

Les missions des sapeurs-pompiers concernent les actions de prévention, de prévision, de formation, et d'opérations de secours pour la sauvegarde des personnes, des biens et de l'environnement. A ce titre, ils se doivent d'être formés pour répondre aux attentes de leurs missions.

Le besoin en formation découle d'une part du respect des obligations réglementaires notamment pour les sapeurs-pompiers et des besoins identifiés du service, pour lesquels un effort conséquent reste à fournir.

Le plan de formation qui a été réalisé est en cours de validation, il prend en compte tous les besoins identifiés de l'ensemble des acteurs de la profession (SPP, SPV, PATS), les spécificités du département, les risques induits par notre situation géographique et les principales orientations du SDIS dans le futur.

La formation représente au sein du SDIS de la Guadeloupe une part très importante de ses activités, soit environ 5500 journées annuelles (données 2012) qui concernent l'ensemble des filières ainsi que toute la chaîne hiérarchique de la profession.

La formation des sapeurs-pompiers permettent l'acquisition et l'entretien des compétences opérationnelles, administratives et techniques nécessaires à l'accomplissement de leurs missions et à la tenue des emplois. Aussi, ces formations comprennent :

- Les formations d'intégration pour les sapeurs-pompiers professionnels et la formation initiale pour les sapeurs-pompiers volontaires qui permettent au sapeur pompier de tenir certains emplois conformément à leur statut.
- Les formations de professionnalisation qui se déclinent en :
  - Formations d'adaptation à l'emploi permettant aux sapeurs-pompiers professionnels d'acquérir les capacités nécessaires à la tenue d'un nouvel emploi.
  - Les formations aux spécialités pour l'acquisition de capacités opérationnelles ou techniques dans des domaines particuliers.
  - Les formations de maintien et de perfectionnement des acquis pour la préservation et l'amélioration des compétences.
- Les formations d'adaptation aux risques locaux :
  - Ce sont des formations complémentaires qui permettent de prendre en compte les risques locaux recensés dans le schéma départemental d'analyse et de couverture des risques.

Par ailleurs, au-delà de ces actions de formations directement liées à l'activité opérationnelle, dans le cadre de la promotion de la profession et de l'orientation des jeunes vers les métiers de la sécurité, il est aussi dispensé par les sapeurs-pompiers dans un lycée professionnel, pendant toute l'année scolaire et pour cinq classes, un enseignement qui conduit, après sélection des élèves, aux BAC PRO et au CAP mention « sécurité ».

De plus, la mise en place des sections (1 à Basse-Terre, 1 aux Abymes, 1 à Petit-Bourg, 1 à Morne à l'Eau) des jeunes sapeurs-pompiers nous permet de créer un vivier pour le renouvellement des sapeurs-pompiers volontaires et professionnels.

Les différentes actions de formation du SDIS sont réalisées :

- A l'école départementale, implantée sur la commune de Vieux-Habitants, en bordure littorale du groupement territoriale de Basse-Terre. Elle dispose d'une équipe permanente constituée de 2 officiers, 3 sous-officiers et de 5 agents PATS qui animent les actions de formation organisées sur le site au bénéfice de la profession, mais aussi du grand public. Elle dispense des formations du premier niveau dans le cadre du tronc commun et des spécialités. Pour les autres formations, elle fait appel à des intervenants extérieurs qualifiés pour les formations intermédiaires qui nécessitent un agrément délivré par l'Etat-Major de la Zone Antilles (EMIZA).
- Dans les groupements territoriaux, pour faire face au besoin opérationnel, il a été nécessaire de décentraliser au niveau des centres de secours, certaines formations de base notamment la formation initiale des sapeurs-pompiers volontaires.
- Au Centre National de la Fonction Publique Territoriale (CNFPT), pour les formations du domaine tertiaire qui concernent principalement les PATS, mais aussi les sapeurs-pompiers. Certaines se déroulent au niveau de la section locale, d'autres pour les cadres « B » au niveau régional, les cadres « A » au niveau national. Il arrive que le CNFPT mutualise des formations avec les départements de la Martinique et de la Guyane.
- A l'Ecole Nationale Supérieure des Officiers de Sapeurs-Pompiers (ENSOSP), pour la formation des officiers formation d'intégration (FI), formation d'adaptation à l'emploi (FAE), formation de maintien et de perfectionnement des acquis (FMPA) des officiers professionnels et volontaires. Certaines formations spécifiques comme celles du service de santé et de secours médical (SSSM), des risques chimiques et radiologiques y sont également réalisées.
- Dans des organismes ou services publics agréés par la Direction de la Défense et de la Sécurité Civile, comme l'Ecole d'Application de la Sécurité Civile (ECASC), qui dispense des formations nautiques, de feux de forêt, et autres.

Cette description montre combien dans notre profession la formation tient un rôle capital pour la réussite de nos interventions, et doit à ce titre trouver toute sa place dans le cadre du SDACR.

#### **4. ANALYSE ET COUVERTURE DES RISQUES COURANTS**

L'Analyse présente l'activité opérationnelle globale et son évolution de 2000 à nos jours soit sur une période de 10 ans environ. L'année 2009 n'est pas représentative de l'activité du SDIS, en raison des mouvements sociaux qui ont perturbé cette activité ainsi que les données statistiques.

Après une analyse globale, seront détaillés les secteurs d'activité suivants :

- Le Secours à Personnes
- Les Incendies
- Le Secours Routier
- Les Opérations Diverses.
- Le Risque nautique

Pour chaque secteur, l'analyse identifiera:

- Tendances Principales
- Cas particuliers
- Causes Probables des évolutions
- Conséquences des évolutions
- Améliorations envisageables

Dans un deuxième temps, les délais d'acheminements seront étudiés :

- situation actuelle
- délais d'acheminements retenus par les autorités (DARA).

Les cartes des délais d'acheminement des secours seront également accompagnées d'une analyse. Les engins retenus pour cette présentation des délais d'intervention sont les VSAV (Véhicules de Soins et d'Assistance aux Victimes), les engins-Feux et les VSR (Véhicules de Secours Routiers). Ces véhicules sont les plus sollicités car utilisés dans toutes les situations.

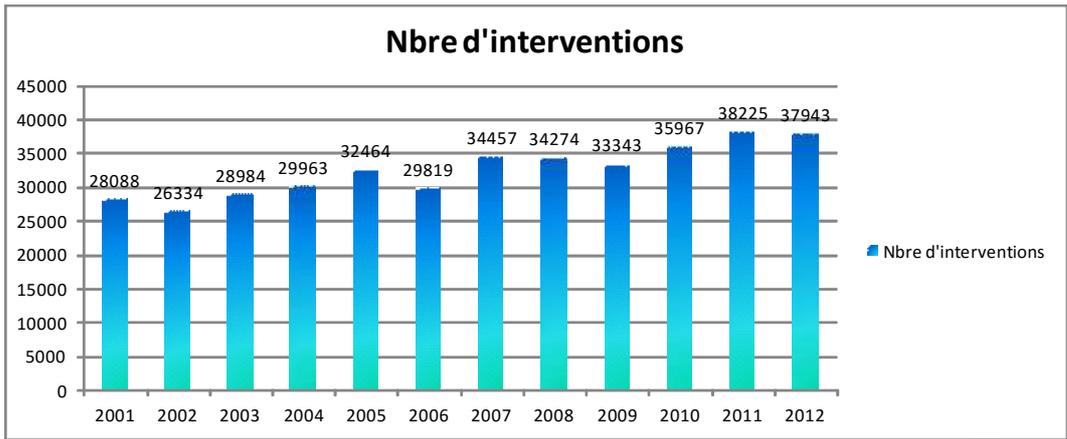
Seront identifiées les conséquences à tirer de l'application des DARA en termes de répartition des CIS, des matériels et de gestion des ressources humaines.

Une synthèse générale sera présentée en conclusion de l'analyse

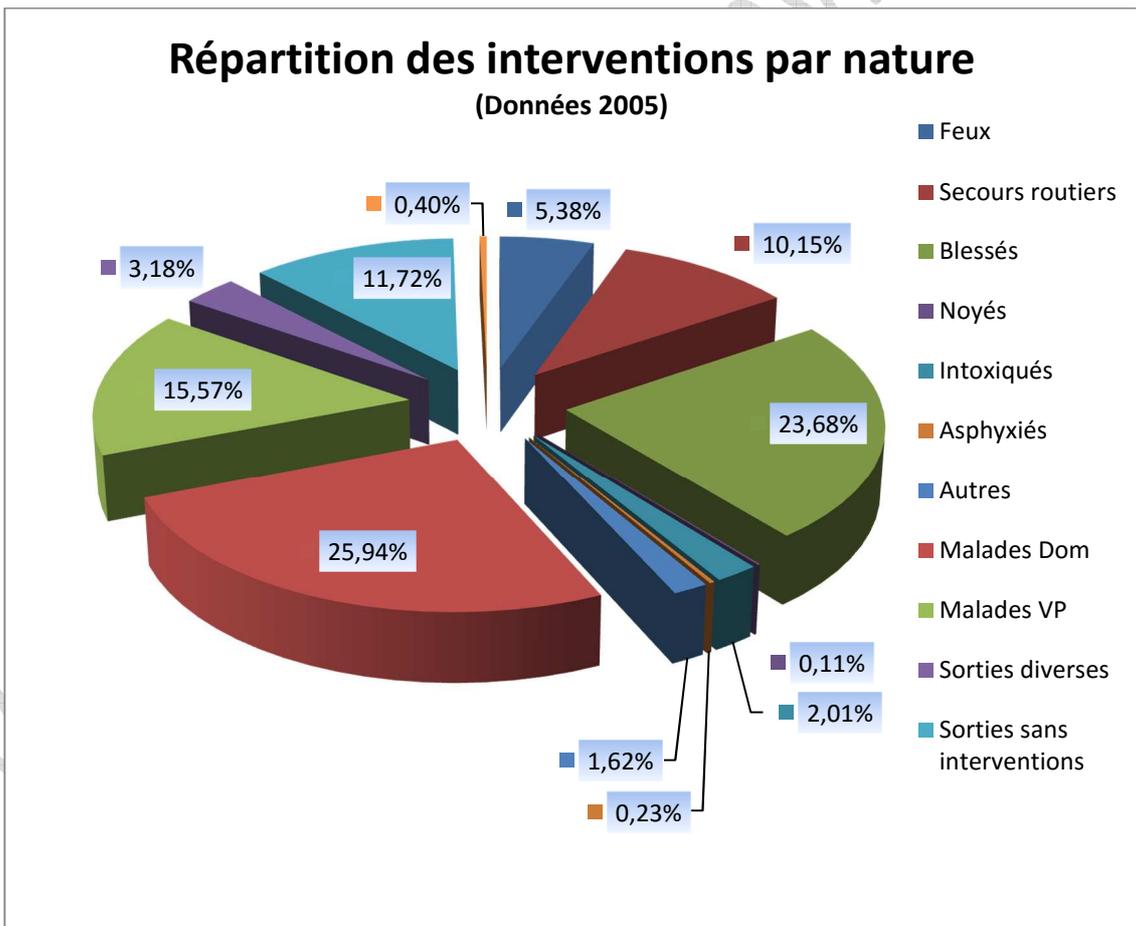
##### **4.1. ANALYSE DE L'ACTIVITE OPERATIONNELLE**

###### **4.1.1. Activité globale**

Le tableau ci-dessous donne une représentation graphique de l'activité globale de 2001 à 2012.

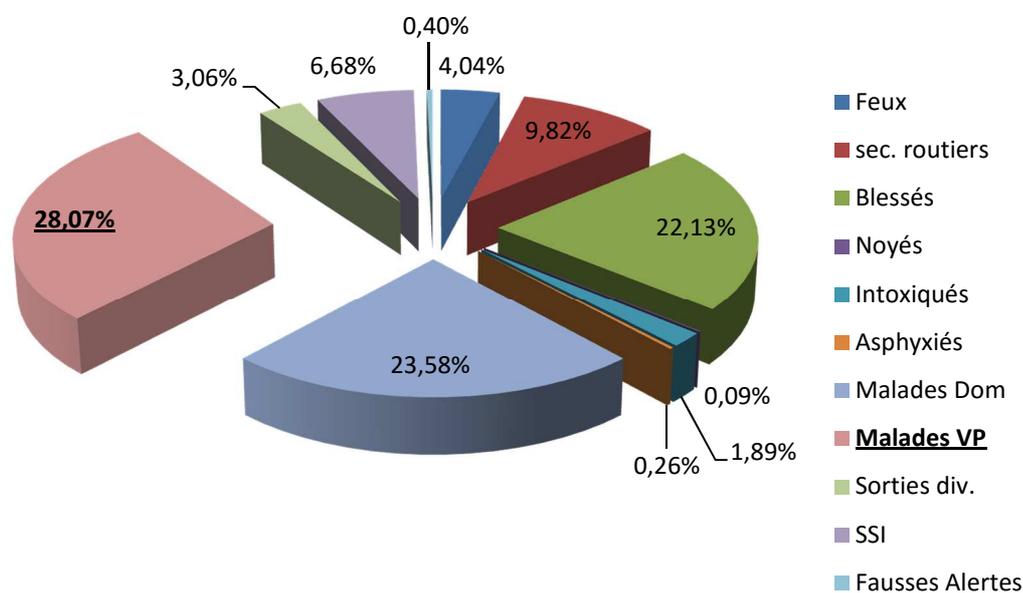


La répartition annuelle par nature indique que les fausses alertes sont devenues un phénomène marginal, dont il devient difficile de réduire l'occurrence (<0,5%) alors que les sorties sans interventions (SSI) restent significatives, et supérieures aux sorties pour feux. Les sorties pour malade à domicile, qui ne relèvent pas des missions propres du SDIS représentent à elles seules près du quart des interventions du service, posant la question du financement de ces interventions.



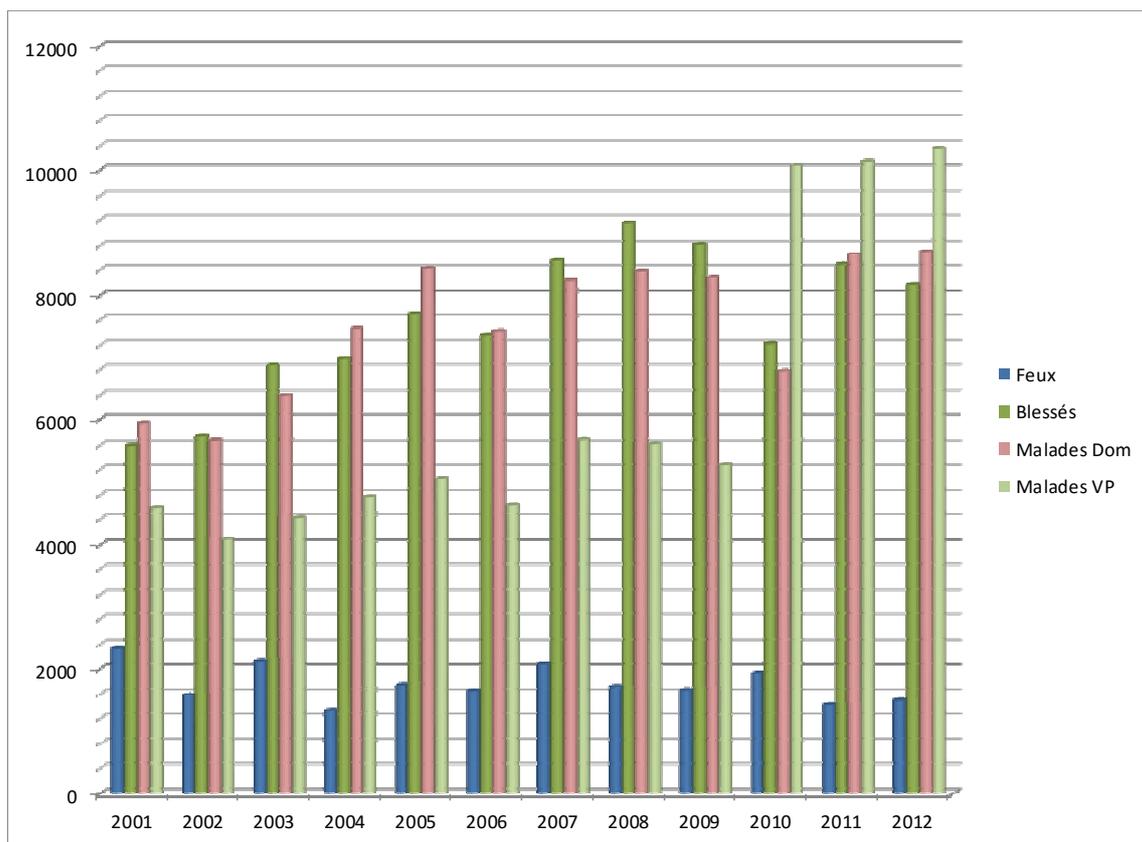
## Répartition des interventions par nature

(Données 2012)



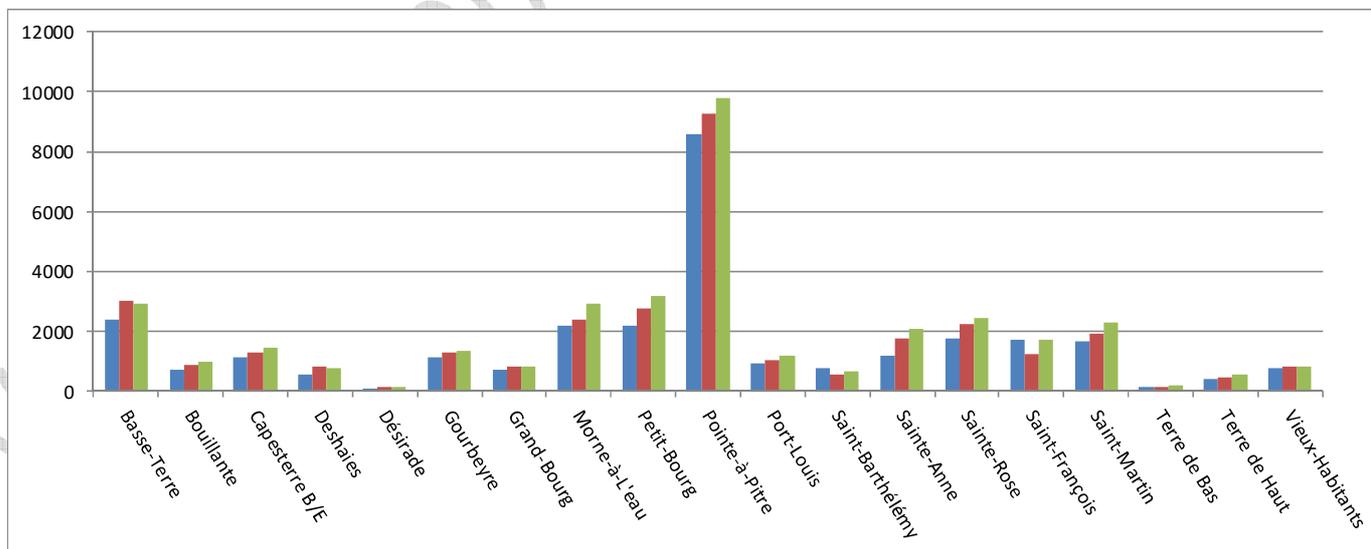
D'une manière générale la comparaison sur une décennie montre la baisse relative des incendies (de 8% à 4% des sorties) la très forte augmentation des malades sur voie publique (doublement sur la décennie) et des malades domiciles (+ 30% en 10 ans) alors que les autres catégories évoluent de façon moins sensible. L'activité a augmenté de 26% sur les douze dernières années et le secours à personnes représente aujourd'hui l'activité principale en nombre d'intervention, mais aussi en heures-hommes passées sur intervention.

Figure 1 Évolution des interventions par nature



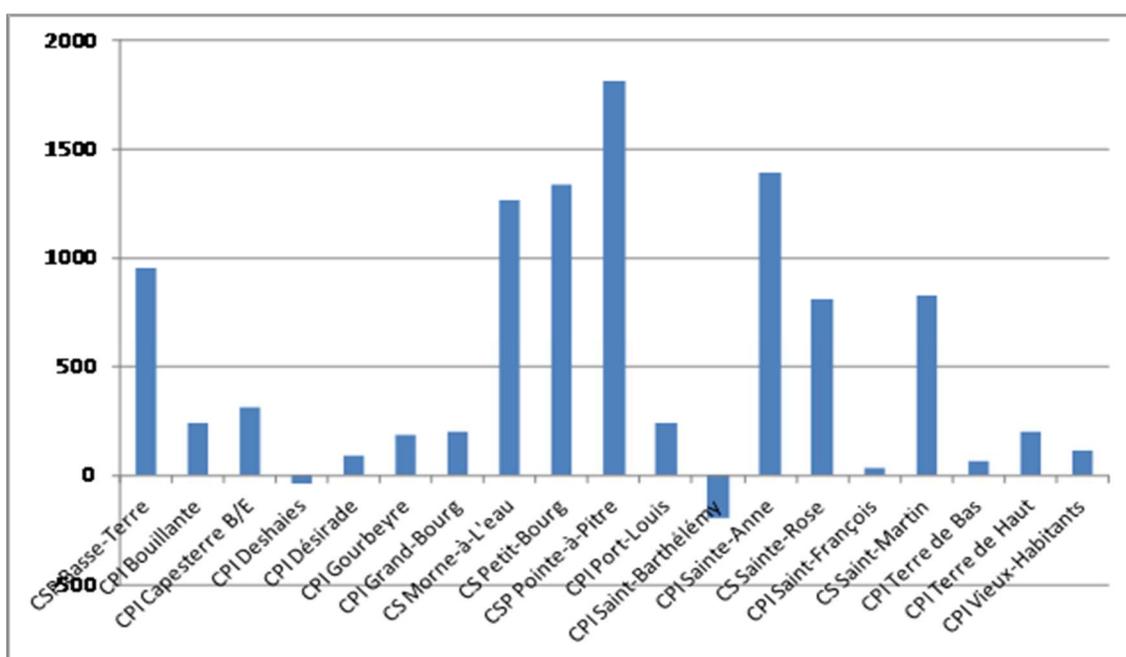
#### 4.1.2. Activités opérationnelles par CIS

##### 4.1.2.1. Activité annuelle



Le graphique montre une augmentation générale de l'activité pour l'ensemble des centres.

#### 4.1.2.2. Evolution de l'activité annuelle

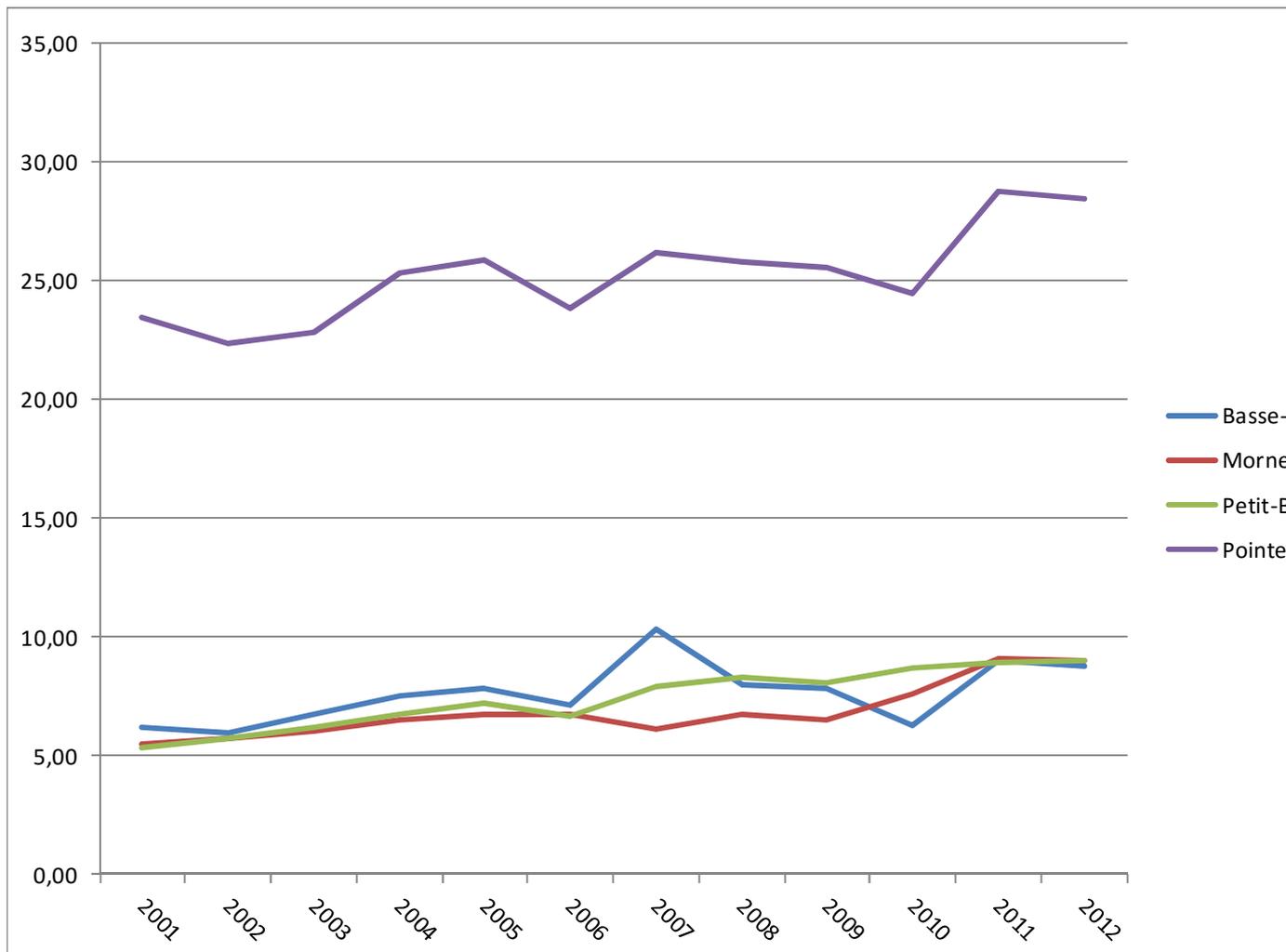


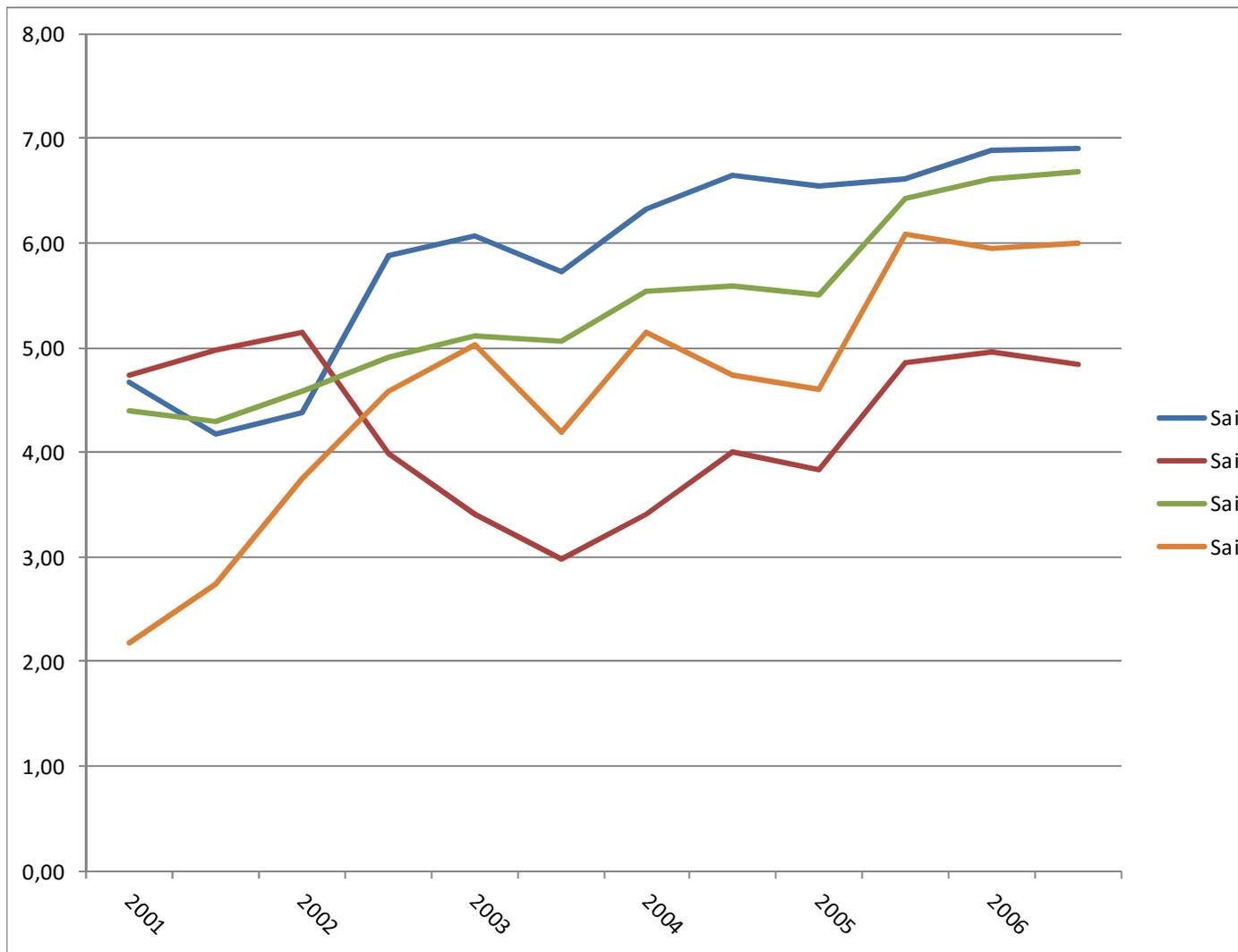
Ce graphique montre la forte évolution des CIS de Basse-Terre, Morne-à-l'Eau, Petit-Bourg et Sainte-Anne. Dans une moindre mesure, Sainte-Rose et Saint-Martin voient leur nombre d'interventions augmenter, alors que deux centres seulement sont en diminution, faible pour Deshaies, plus sensible pour Saint-Barthélemy.

#### 4.1.2.3. Activités opérationnelles journalières par CIS

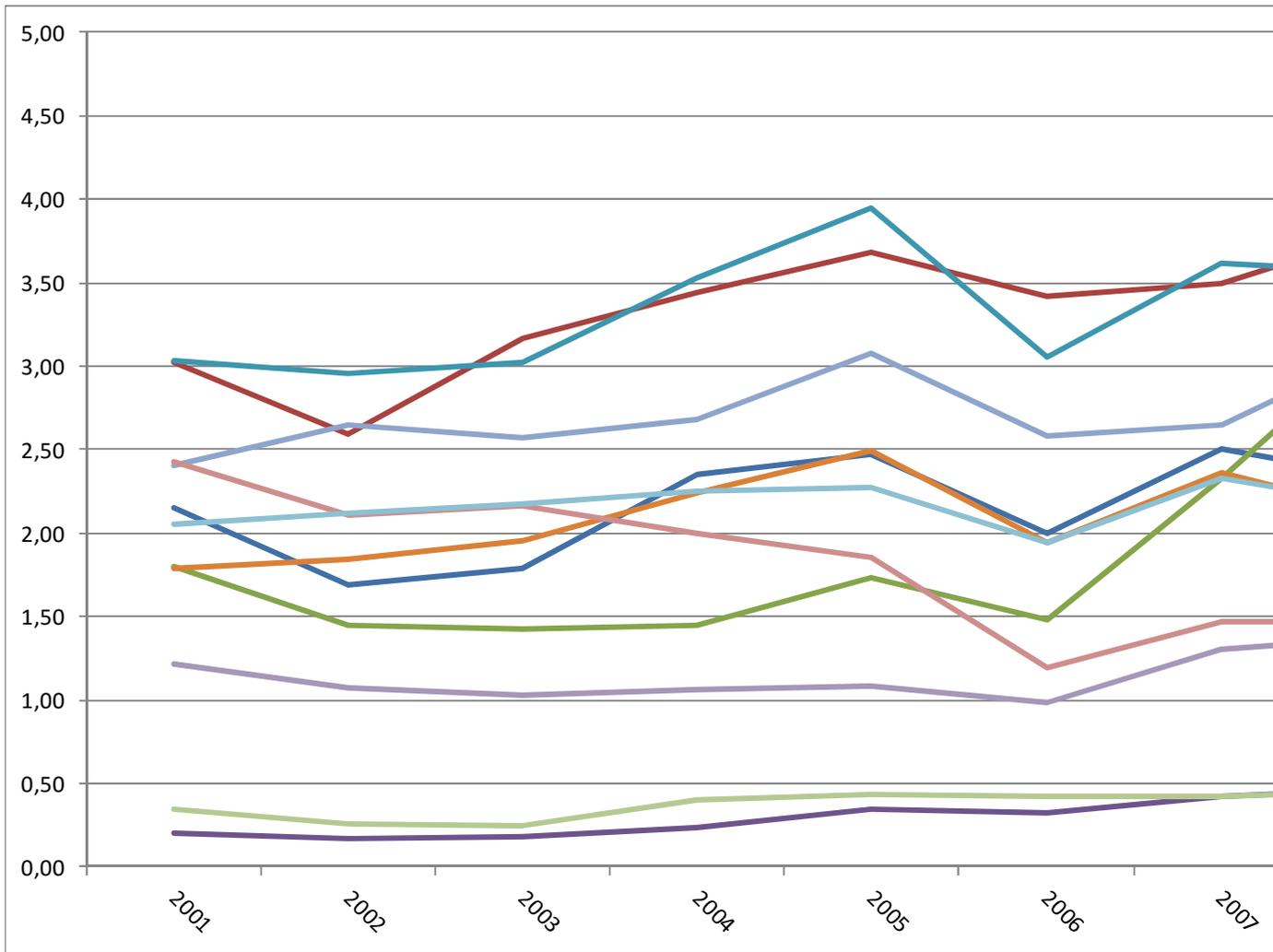
L'activité journalière des centres les répartit en 4 groupes :

- 1 centre à plus de 25 interventions/jours, dont l'activité continue d'augmenter sur la période.
- 3 centres à 10 interventions/jours, dont l'activité continue d'augmenter sur la période.
- 4 centres entre 5 et 7 interventions/jours, en évolution très marquée sur la période, notamment Sainte-Anne.
- 11 centres à moins de 5 interventions/jours, dont l'activité évolue de façon moins marquée, avec quelques centres en baisse plus ou moins significative (Saint-Barthélemy, Deshaies)



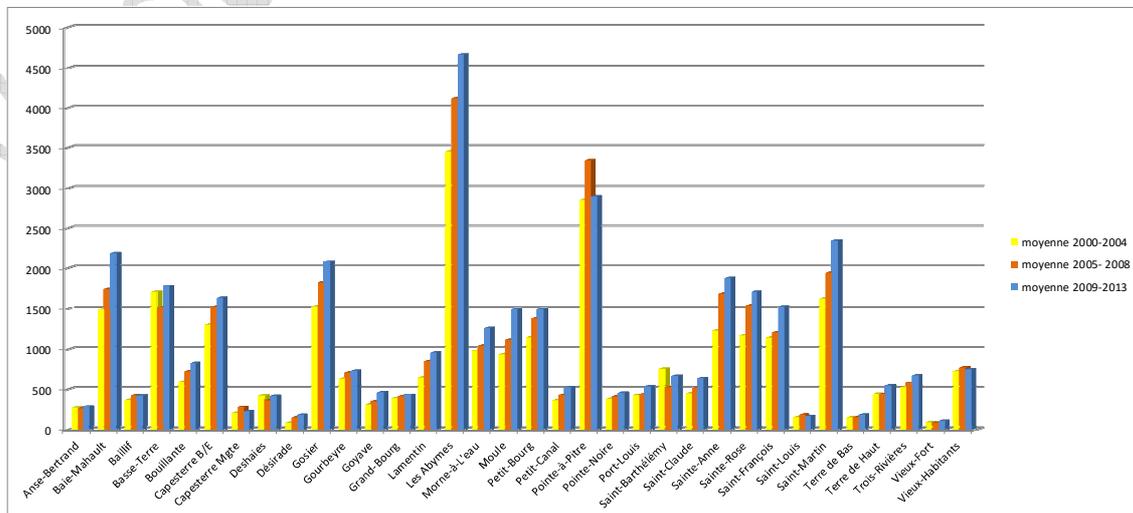


Version adoptée

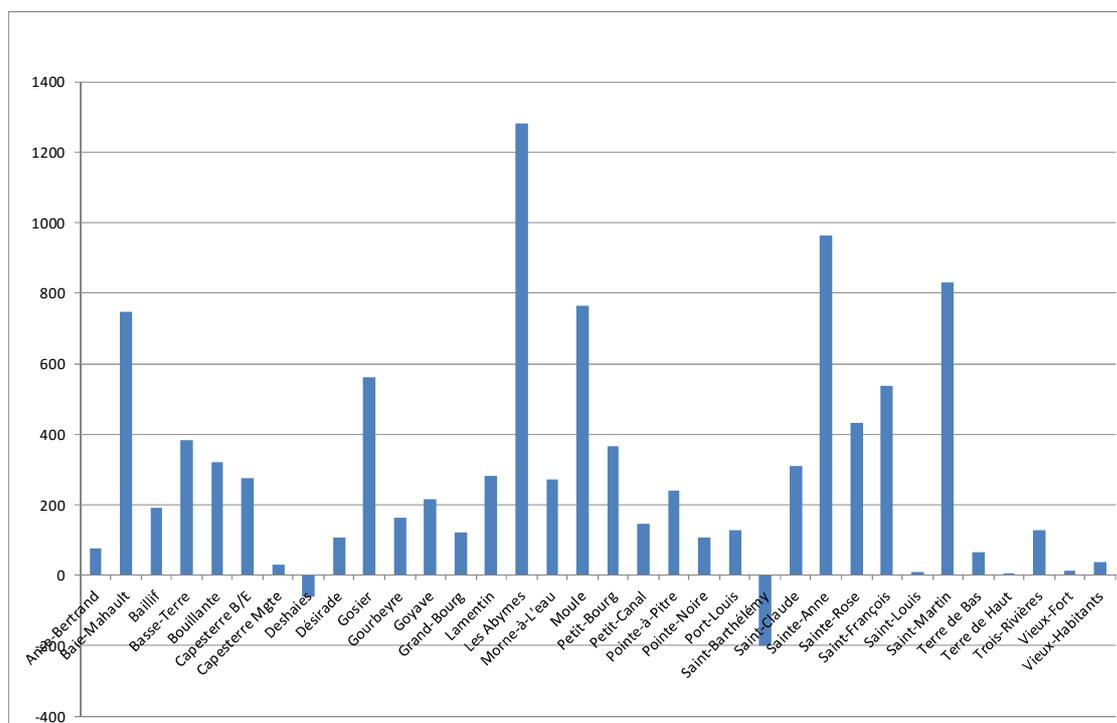


#### 4.1.3. Activités opérationnelles par Commune

Beaucoup de communes connaissent une augmentation de l'activité opérationnelle sur leur territoire sur les 4 dernières années. On peut remarquer l'exception notable de la Ville de Pointe-à-Pitre en nette décroissance, mais qui reste la deuxième commune en activité opérationnelle, suivie par Saint-Martin, Baie-Mahault, Gosier et Sainte-Anne.



Ce second graphique confirme la tendance à l'augmentation de l'activité, en dehors des communes de Deshaies et Saint Barthelemy, qui sont en baisse.



#### 4.1.3.1. Une augmentation sur le long terme du nombre d'interventions

Le nombre d'interventions du SDIS 971 se situe dans la fourchette haute des départements de 3ème catégorie (moyenne de 37 500/an ces 3 dernières années contre 25 000/an au plan national pour la 3ème catégorie). Le nombre total d'interventions semble se stabiliser après une forte période d'augmentation: de 2001 à 2012 le nombre d'interventions a augmenté de 9855 soit 25,97%.

Plusieurs raisons peuvent expliquer ce phénomène :

- La population de Guadeloupe est croissante. De 386 566 en 2000, elle est passée à 406 706 en 2016 (449 272 avec les COM de St Martin et St Barthélemy) pour une densité moyenne de plus de 238 hbts/km<sup>2</sup>.
- Toutes les communes renforcent leur urbanisation.
- Le recours plus fréquent au secours à personne (cf. ci-dessous).

#### 4.1.3.2. Une augmentation sensible pour le secours à personne.

Les interventions pour feu restent de l'ordre de la moyenne nationale (4 à 9%), tandis que l'on constate un quasi doublement du nombre d'interventions pour secours à personnes (qui était déjà à un niveau élevé).

Cette augmentation s'explique notamment par une augmentation annuelle moyenne de 4,3% des interventions pour les malades à domicile. Les carences en ambulances privées, l'absence de couverture sociale de certains administrés et l'insuffisance de service de type « SOS médecin » la nuit expliquent en grande partie l'importance des sollicitations pour secours à personne.

#### **4.1.3.3. Une évolution différenciée sur le territoire**

Dans l'agglomération Pointoise: le CSP Pointe-à-Pitre/ Abymes représente à lui seul près de 30% des interventions du département. Il défend l'agglomération POINTE-A-PITRE/ABYMES/BAIE-MAHAULT/GOSIER qui représente le principal bassin à risques de la Guadeloupe. La population défendue représente 105 000 personnes résidentes, auxquelles s'ajoutent en journée les 40 000 personnes (estimation) fréquentant la zone de JARRY où l'essentiel des industries et des entreprises génératrices des risques sont concentrés (zone de JARRY, Aéroport, Port Autonome). Le centre assure également la défense de l'Aéroport International « Pôle Caraïbe » et le principal port industriel et commercial de la Région. La ville des Abymes, la plus peuplée du département, demeure la commune sur laquelle s'effectue le plus d'interventions, soit 13%. Pointe-à-Pitre connaît la plus forte densité du département avec 6 594 habitants au km<sup>2</sup>.

- Dans l'agglomération de Basse-Terre : Le CSP de Basse-Terre assure la défense des administrations (Préfecture, Assemblées régionale et départementale), du port maritime, du risque volcanique, du secours à personnes en zone montagneuse pouvant mobiliser longuement le personnel. Il constitue également le seul centre important pour la zone sud-Basse-Terre qui défend en premier appel quatre communes avec un relief montagneux, ce qui occasionne des délais d'intervention plus longs. Le CSP de Basse Terre est passé de 1430 interventions en 2000 à 3200 en 2012 soit une augmentation de 123% sur 12 ans ou environ 17% par an. L'augmentation de l'activité s'explique par la reprise de l'activité économique sur Basse Terre et les renforts sur un territoire à couvrir allant de Trois-Rivières vers Vieux-Habitants voire Bouillante, les CPI existants ne peuvent absorber seuls les interventions de la Zone.

- Dans la zone Gosier, Sainte-Anne, Saint-François : il s'agit de la zone la plus touristique de Guadeloupe. Ceci explique par exemple que le CPI de Sainte-Anne soit passé de 830 interventions en 2000 à 1749 en 2007 soit une augmentation de 111% sur 7 ans ou environ 15,86% par an. Par ailleurs, le CPI de Sainte-Anne assure des suppléances quasi quotidiennes sur le territoire Abymes-P-A-P-Gosier, Saint François.

- Sur le reste du territoire : concernant la répartition par centres de secours, on constate que globalement les CS de Petit-Bourg, Sainte-Rose, Morne-A-L'eau et Saint-Martin sont à un niveau comparable de sollicitation. Les activités opérationnelles des CIS de Petit-Bourg, Morne-A-L'eau, Gourbeyre, Port-Louis, Grand-Bourg, Deshaies, Désirade ont augmenté d'au moins 40% en sept ans.

- A Saint-Barthélemy : une forte diminution de l'activité du centre de Saint-Barthélemy est constatée (de 639 à 537 soit - 16%). Le transport de malades est l'activité principale du CPI de Saint-Barthélemy. Cette diminution s'est amorcée depuis l'arrivée d'un ambulancier privé sur l'île. Une nouvelle évolution à la hausse a cependant été constatée ces dernières années.

#### **4.1.3.4. Conséquences des évolutions**

##### **4.1.3.4.1. En termes d'organisation**

- Renforcement de l'Organisation des Groupements Territoriaux
- Meilleure autonomie sur le plan budgétaire

- Recrutement de personnels (PATS et 3SM)

#### 4.1.3.4.2. En termes de Matériel

- Usure prématurée et inégale des matériels
- Prise en compte par la mise en œuvre de plans d'acquisition de matériels et engins adaptés aux risques encourus

#### 4.1.3.4.3. En termes d'activité opérationnelle

- Allongement des délais d'intervention
- Augmentation importante de la sollicitation des personnels et des risques induits dont le risque routier. Renforcement de la couverture : plus grande sollicitation des SPP en 2eme jour de repos et des SPV
- Recrutement de personnels (SPP et 3SM)

#### 4.1.3.5. Améliorations envisageables

Compte tenu du fait que le nombre d'interventions ne relève pas d'une action possible du SDIS, les améliorations envisageables relèvent essentiellement de :

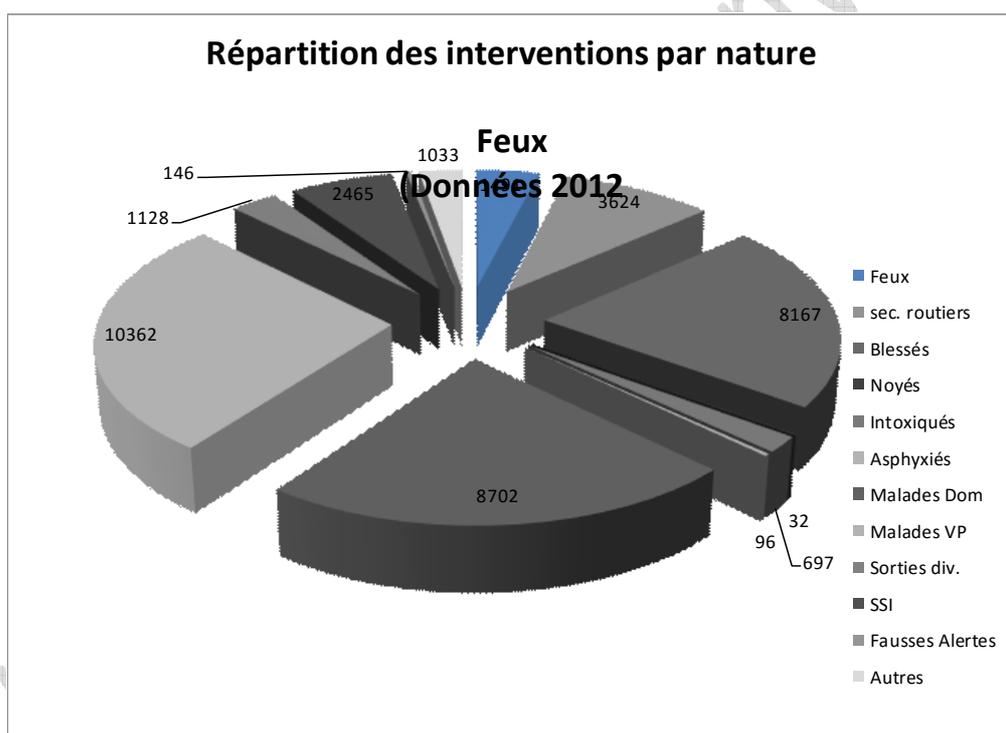
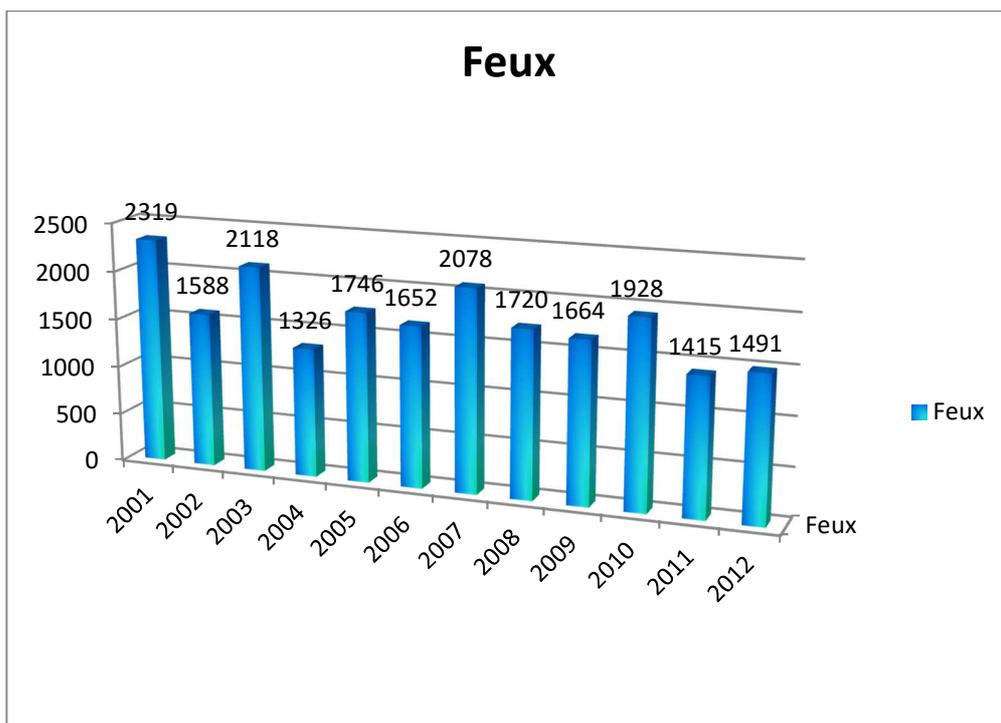
- l'optimisation des moyens se traduisant par la possibilité de départs supplémentaires dans les CIS
- L'implantation des centres nouveaux.
- Une meilleure répartition des moyens matériels.

Une combinaison des différentes options en fonction d'autres éléments tels les délais d'intervention, le degré d'urbanisation, le risque dominant est possible. Des axes d'améliorations intégrant une évolution du temps et de l'organisation du travail doivent certainement être envisagés, bien que ces éléments soient d'une extrême sensibilité sur le plan social.

#### 4.1.4. Analyse de l'activité opérationnelle par nature d'intervention

##### 4.1.4.1. Les incendies

En décroissance globale sur douze ans, les feux ne représentent que 4 % du nombre d'interventions en 2012.



L'évolution du nombre d'incendie est nettement à la baisse ces dernières années, mais les incendies industriels complexes maintiennent la nécessité d'une défense adaptée.

| Année | Feux |
|-------|------|
| 2001  | 2319 |
| 2012  | 1491 |

#### 4.1.4.1.1. ANALYSE

La proportion de feux (4%) reste sensiblement la même qu'au niveau national (6%). Les incendies représentent cependant une part importante (40%) du temps-homme d'intervention, en raison des moyens importants mobilisés pour éteindre un incendie même de faible importance.

**Cette évolution s'explique par :**

- croissance de l'urbanisation
- Les feux de champs de canne en diminution (perte de surfaces cultivées)
- La diminution des poches d'habitat insalubre

**Les conséquences de cette évolution sont les suivantes :**

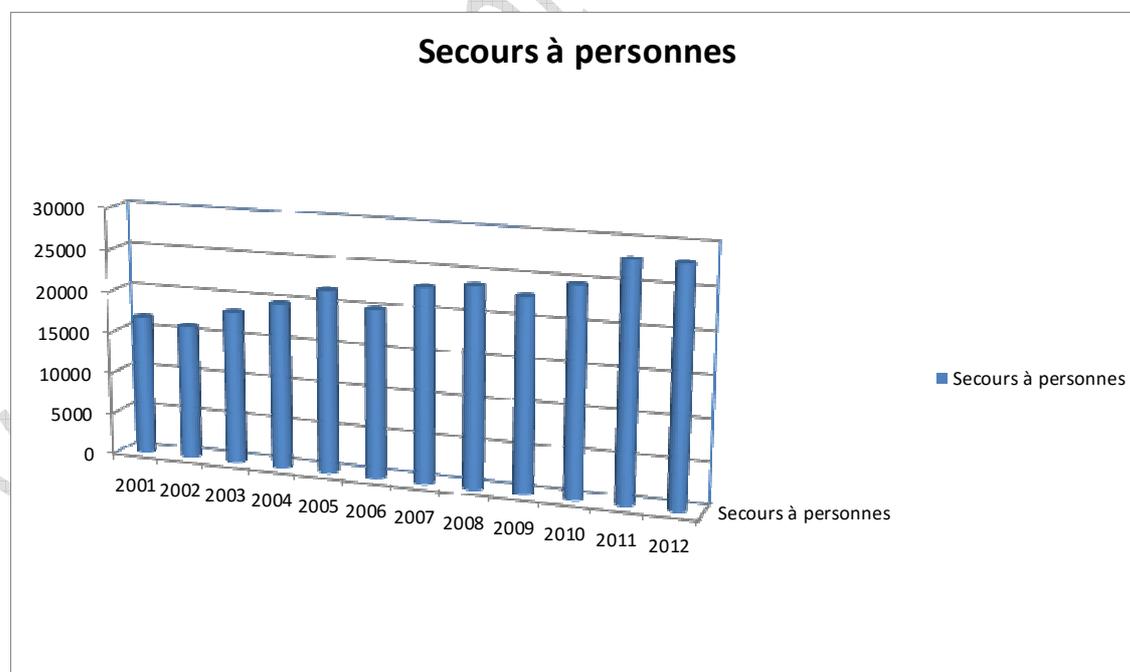
- une sollicitation des agents SPP et SPV qui reste importante;
- un besoin accru de maintien des acquis.

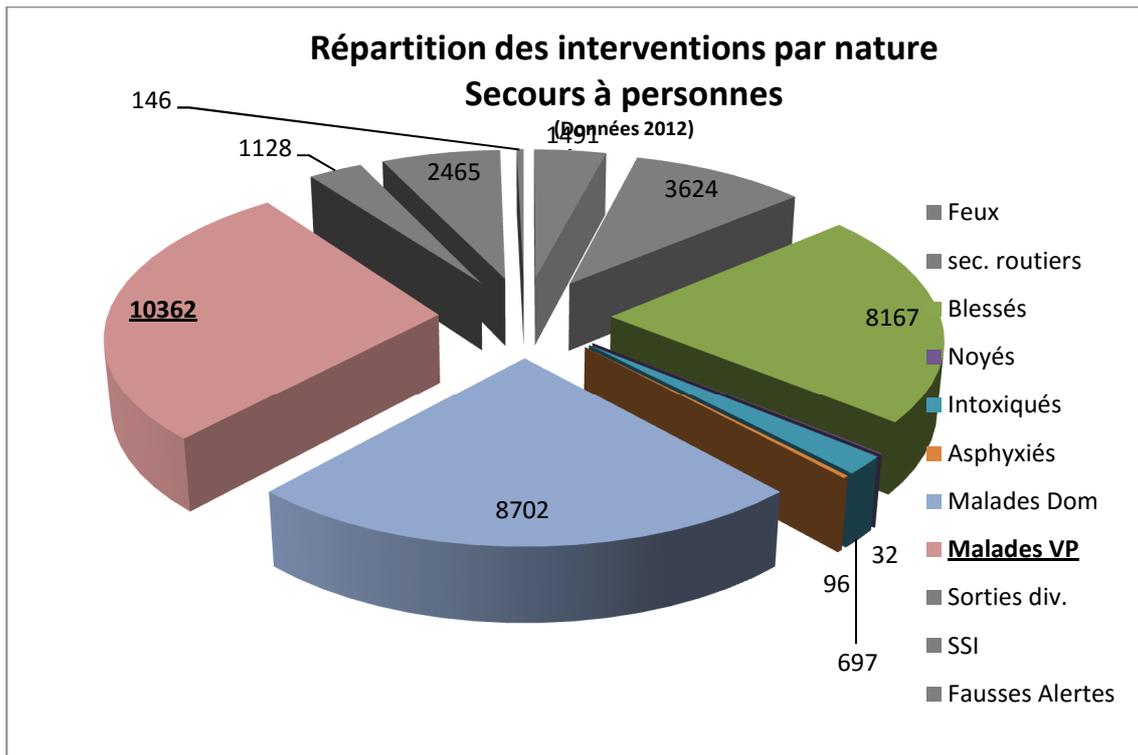
#### 4.1.4.1.2. Les préconisations sont:

- la montée en puissance des groupements pour organiser le maintien des acquis et la gestion opérationnelle;

#### 4.1.4.2. Le secours à personnes

Le secours à personnes (en couleur ici) représente près des ¾ des interventions du SDIS en 2012.

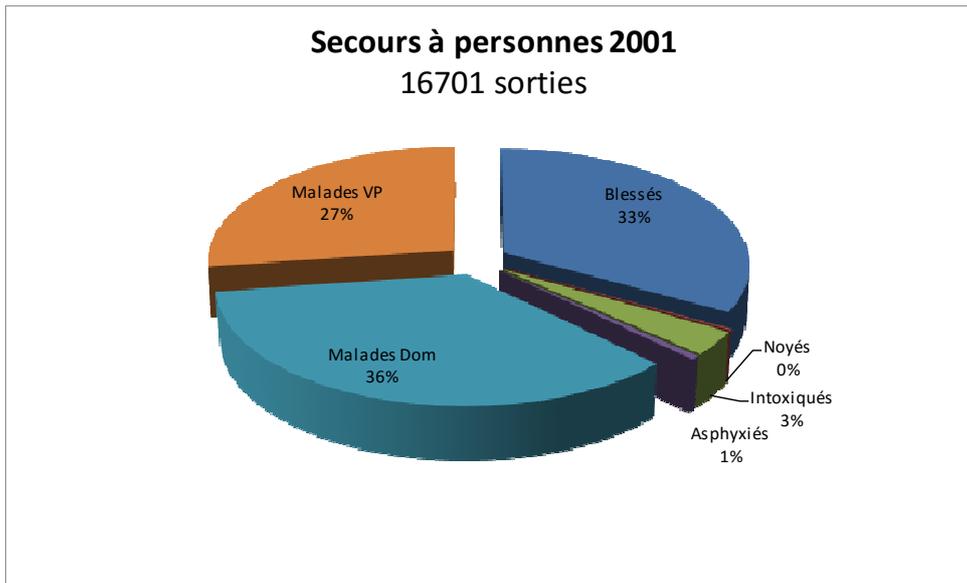




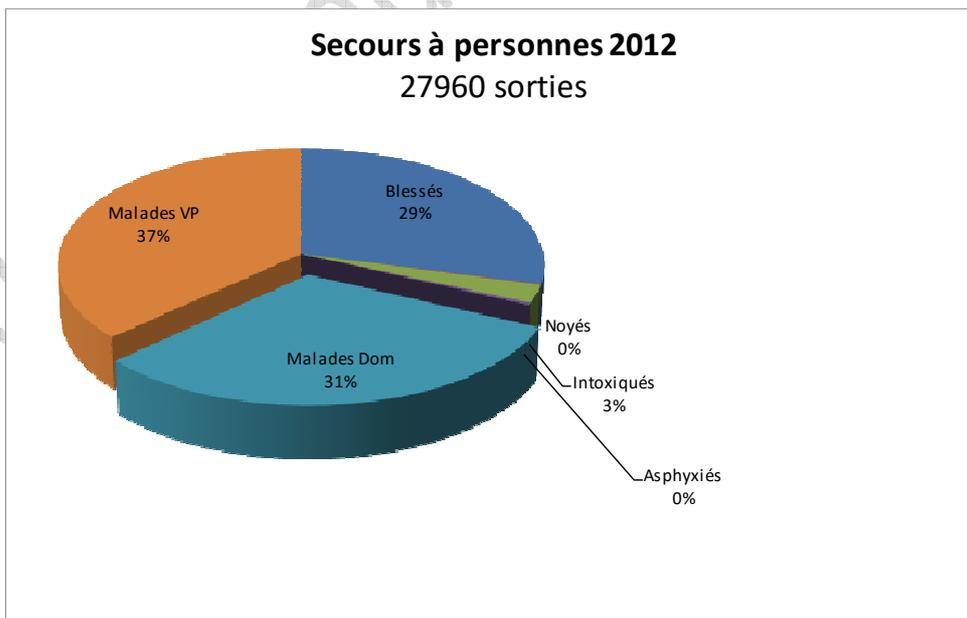
Version adoptée jan

L'évolution du secours à personnes est très sensible sur les douze dernières années (>50%).

| An née | Bles sés | No yés | Intoxi qués | Asph yxiés | Mala des Dom | Mala des VP | Total |
|--------|----------|--------|-------------|------------|--------------|-------------|-------|
| 20 01  | 5594     | 30     | 562         | 89         | 5938         | 4577        | 16790 |
| 20 12  | 8167     | 32     | 697         | 96         | 8702         | 10362       | 28056 |



On peut noter l'augmentation sensible des malades sur voie publique en proportion et en valeur absolue, alors que la proportion de malades à domicile diminue, mais la valeur absolue est en nette augmentation.



#### 4.1.4.2.1. ANALYSE

Le secours à personnes (SAP) représente plus de 66% de nos interventions. L'évolution constatée est très significative des sollicitations et de l'activité opérationnelle grandissante du SDIS.

Une grande part des interventions sont liées aux sorties pour malades à domicile (31%) puis celles concernant les blessés (29%). Les malades sur la voie publique (37%) sont la composante la plus importante du secours à personnes.

D'une manière générale il apparait que l'activité opérationnelle « secours à personnes » est en constante augmentation avec une évolution marquée dans les communes possédant des pôles d'activités industrielles, commerciales ou artisanales.

Au niveau des communes, on peut constater plusieurs tendances:

- Une évolution positive significative : Pour Vieux Habitants (336%) ; Saint Anne (59%) ; Capesterre Marie Galante (128%) ; Bouillante (42%) ; Saint-François (37%) ; Trois rivières (33%).
- Une évolution moyenne : Pour Capesterre Belle Eau (12%) ; Morne à l'eau (15%). Petit Bourg (17%) ; Saint Claude (23%).
- La conurbation POINTE-A-PITRE/ GOSIER/ABYMES /BAIE-MAHAULT représente le principal bassin de risques de la Guadeloupe.

#### **Cette très forte hausse peut s'expliquer par :**

- L'augmentation significative du parc immobilier permet d'expliquer en partie cette évolution de la demande de secours dans certaines communes. Longtemps très rurales, les communes de Guadeloupe se sont urbanisées et les populations ont acquis de nouveaux réflexes de consommation de services, intégrant dans leur fonctionnement la notion de gratuité des secours.
- Les difficultés pour assurer les interventions pour malades à domicile par les ambulanciers privés, qui conduisent le SAMU à solliciter les Sapeurs-pompiers en dernier recours.
- Le vieillissement de la population qui touche également le département Guadeloupéen fait évoluer la demande de secours. Une plus grande prise en charge de ce type de victime est constatée par l'ensemble des centres selon le témoignage des sapeurs-pompiers, l'outil statistique du SDIS ne permettant pas encore de faire ressortir cette tendance.
- La pénurie de médecins dans certaines communes ne permet plus un effet de filtre de ceux-ci au niveau des demandes de secours.
- L'accès rapide aux secours par les téléphones portables.
- L'augmentation et l'amélioration du réseau routier a eu pour effet une plus grande mobilité des personnes sur l'ensemble du territoire.
- Une couverture plus cohérente dans l'ensemble des groupements. La révision de 2001 du SDACR avait proposé différentes orientations afin de répondre aux sollicitations (création de centre, politique d'équipements, etc.) : les dispositions prises à cet effet ont été plutôt efficaces, et se traduisent par une augmentation d'activité.

Les Conséquences sont les suivantes

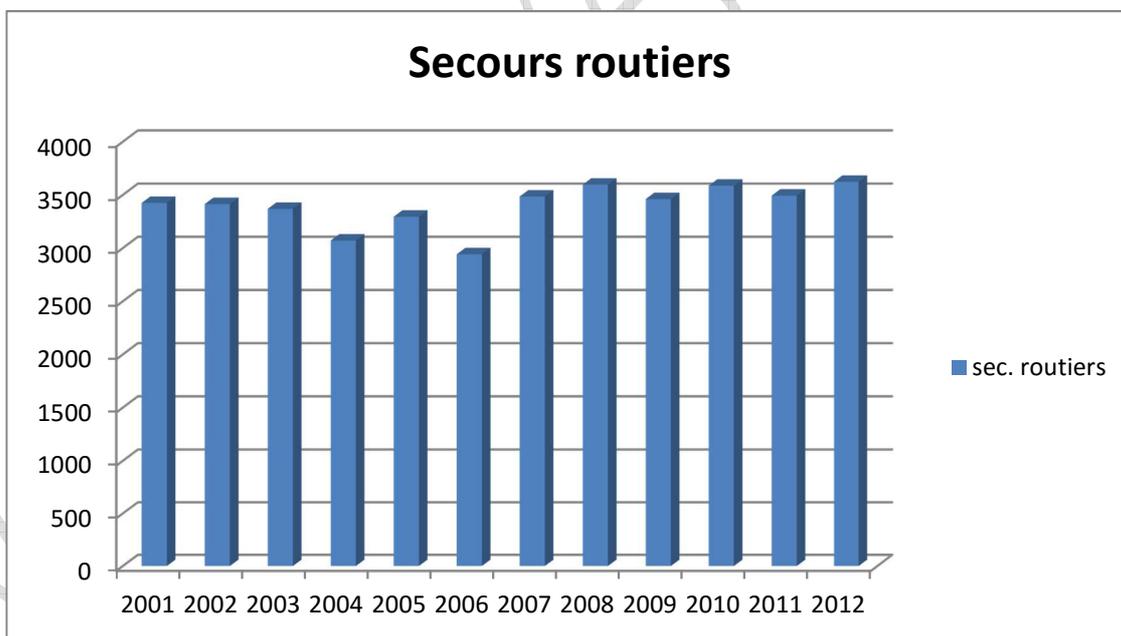
- Quasi doublement du besoin en véhicules suite au changement de norme (VSAB à 2 victimes devenu VSAV à 1 victime)
- Augmentation du nombre de véhicules et du personnel par intervention
- Montée en puissance de l'encadrement, augmentation des effectifs par intervention (Chef de groupe obligatoire à partir de 2 véhicules)

#### 4.1.4.2.2. Les préconisations sont de :

- Optimisation du parc en VSAV et acquisition de nouveaux véhicules compte tenu de la diversité des risques
- Développement des moyens nautiques dans le transport des victimes
- Un meilleur suivi des véhicules afin d'éviter leur vieillissement précoce et de procéder à leur remplacement à la fin de la durée d'amortissement.
- Une modernisation des moyens de cartographie (en cours) permettrait aux centres intervenant en dehors de leur secteur d'être plus performants.
- Harmonisation des procédures avec le SAMU pour une diminution des malades à domiciles
- Accentuation de la coopération SAMU-SDIS selon le référentiel Secours à Personnes mais aussi dans le domaine du Traitement de l'alerte, avec la mise en œuvre d'une plateforme commune de réception des appels 18 et 15.

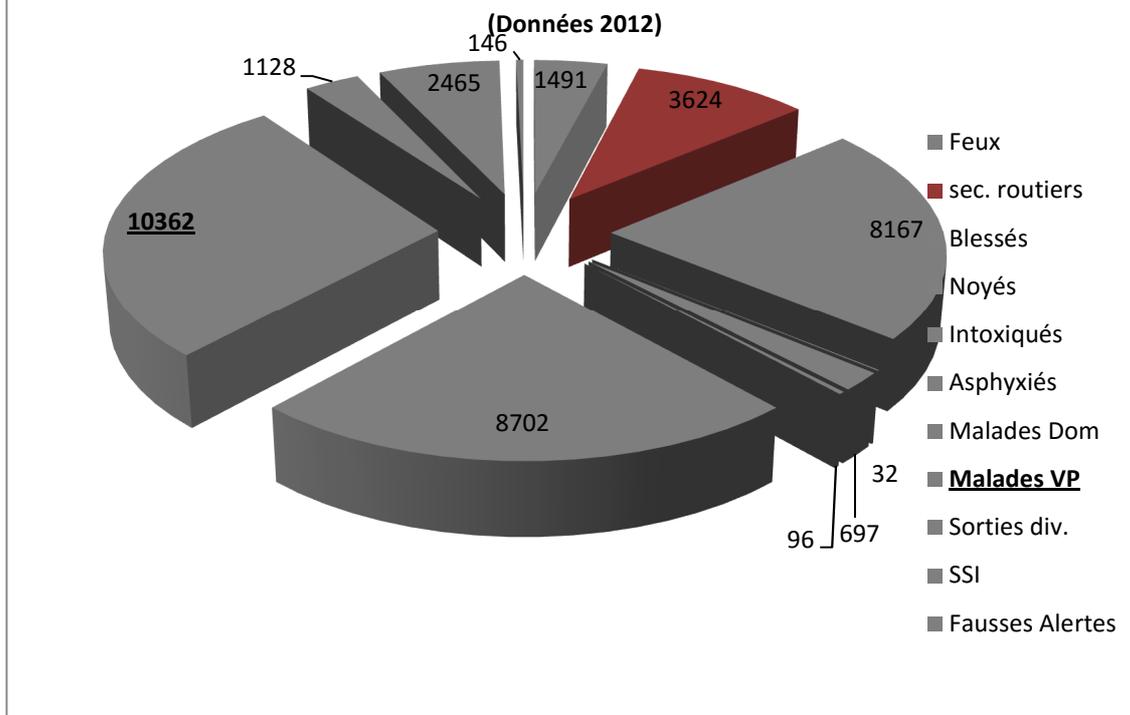
#### 4.1.4.3. Le secours routier

Le secours routiers représente sensiblement 10% des sorties de secours, stable en valeur absolue, mais dont le pourcentage diminue.



| Année | sec. routiers |
|-------|---------------|
| 2001  | 3425          |
| 2012  | 3624          |

## Répartition des interventions par nature Secours Routiers



### 4.1.4.3.1. ANALYSE

Durant la période observée (2011 à 2012), le secours routier sur chacune des communes a tendance à se stabiliser tout en gardant des valeurs absolues assez importantes pour les communes à forte densité.

A contrario, le secours-routier mis en œuvre par les CIS a tendance à augmenter, ce qui s'explique par l'absence d'implantation de CIS dans certaines communes.

La plus forte évolution enregistrée s'affirme au CIS de Sainte-Anne (zone de grands axes routiers et très touristique).

La forte diminution de l'activité du CIS de Pointe à Pitre / Les Abymes s'expliquent par les dotations récentes d'autres CIS en matériels adaptés, ce qui a permis de diminuer la sollicitation du centre de Pointe à Pitre.

**Cette part importante peut s'expliquer par :**

- La vitesse excessive, l'alcool ou les produits illicites.
- La fréquentation importante des routes par les usagers
- L'augmentation du parc automobile de la Guadeloupe et l'amélioration du réseau routier.
- L'absence de développement harmonieux des transports en commun.

**Les conséquences** sont les suivantes :

- Meilleure couverture à réaliser sur l'ensemble de l'archipel
- Adaptation du type de matériel ou véhicule
- Optimisation de la capacité d'intervention en secours routier en fonction des délais et volumes d'interventions

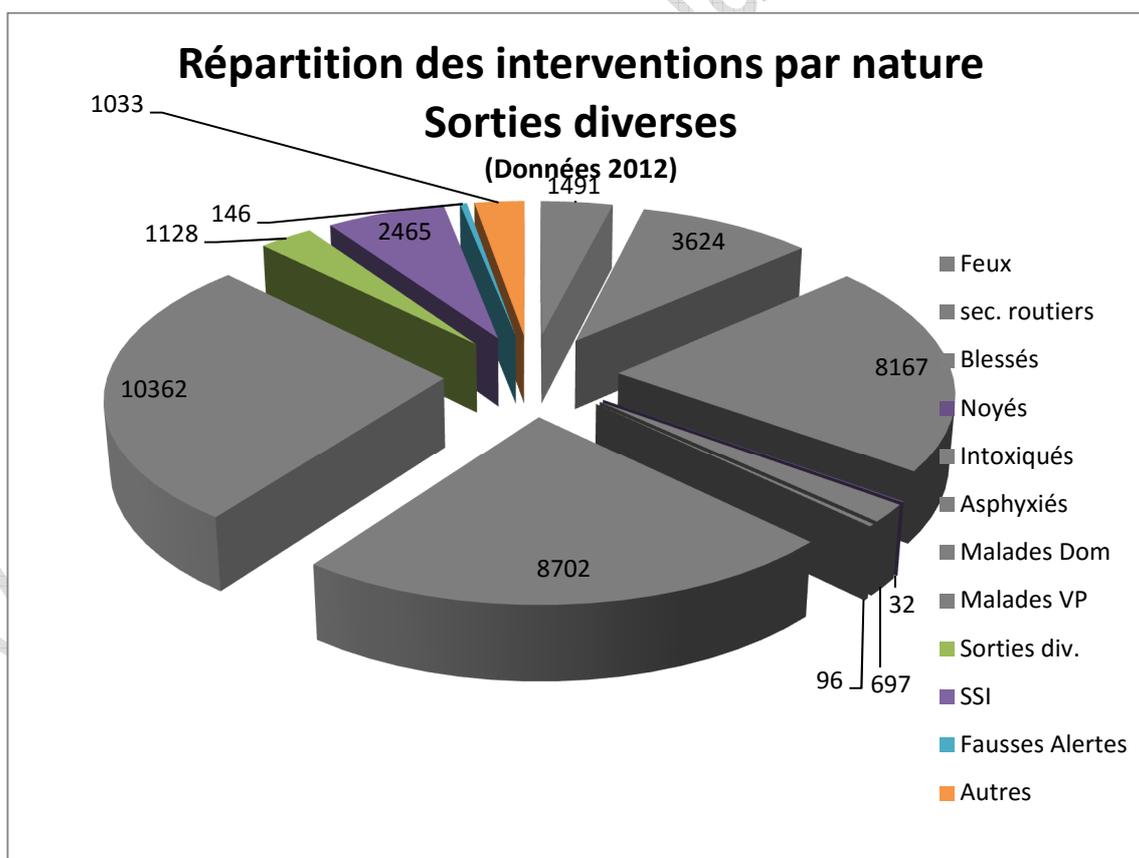
4.1.4.3.2. **Les préconisations** sont les suivantes :

- Augmentation des moyens d'intervention.
- Quadrillage du territoire en VSR avec des délais raisonnables.

#### 4.1.4.4. *Les opérations diverses*

Les sorties regroupées sous cette appellation comprennent les sorties diverses et autres, mais aussi les sorties sans interventions et les fausses alertes. Un focus particulier sera réalisé sur les interventions nautiques.

| Année | Sorties div. | SSI  | Fausses Alertes | Autres | Total |
|-------|--------------|------|-----------------|--------|-------|
| 2001  | 1106         | 3802 | 172             | 474    | 5554  |
| 2012  | 1128         | 2465 | 146             | 1033   | 4772  |



Les sorties diverses diminuent en proportion mais représentent toujours quelques 5000 sorties soit plus de 12% des interventions de l'année. Leur variété et leur fréquence influent sur la charge opérationnelle qu'il est nécessaire de prendre en compte :

- Les sorties sans intervention (SSI) mobilisent les effectifs et les véhicules au même titre qu'une sortie avec intervention ;
- Les sorties diverses nécessitent souvent des moyens exceptionnels.

#### 4.1.4.4.1. ANALYSE

Les opérations diverses se maintiennent à un niveau assez élevé de l'activité globale (interventions et sollicitations).

La partie « sans Intervention » (qui représente 68% des opérations diverses) correspond à celles pour lesquelles :

- Les victimes ont refusé leur transport
- Le problème a été réglé avant l'arrivée des sapeurs pompiers.

Il est cependant indispensable de comptabiliser ces sorties car elles provoquent une sollicitation identique aux interventions où l'action des sapeurs-pompiers est nécessaire.

Une diminution des fausses alertes est observée.

Ces évolutions s'expliquent par :

- Meilleure information du public :
- De moins en moins de fausses alertes. Le SDIS entame des poursuites si nécessaire et obtient des condamnations.
- Le public sait qu'il peut refuser un transport en VSAV dès lors qu'il est en situation psychologique de le faire.
- Le public sait qu'il peut appeler le 18 même s'il peut maîtriser la situation.

**Les conséquences** sont les suivantes :

- Prise en compte de la sollicitation en ce qui concerne l'amortissement des engins et du matériel, même si aucune action n'a été effectuée par les agents sur place.
- Adaptation des effectifs au niveau de sollicitation.

#### 4.1.4.4.2. Les préconisations **sont de :**

- Continuer le travail de prévention pour encore mieux informer la population.
- Se doter des moyens d'intervention contre les animaux dangereux

#### 4.1.4.4.3. Les risques liés aux activités nautiques et maritimes

La situation d'archipel du département nécessite que les îles soient couvertes par un dispositif de secours adapté. Le SDIS n'est pas en mesure le cas échéant, d'acheminer des renforts humains et matériels vers les îles du département.

Le développement d'activités nautiques de loisirs liées au tourisme, diversifie les situations auxquelles les secours se trouvent confrontés. Ainsi se sont développés ces dernières années des sports nautiques (kite surf, kayak, scooter de mer, compétition de nage en mer, etc....) conduisant leurs pratiquants très souvent au-delà des limites habituellement considérées comme zone de compétence des sapeurs-pompiers. **Le SDIS ne dispose pas encore de statistiques pertinentes** sur ce type d'interventions, mais la sollicitation des équipes spécialisées conduit à envisager une astreinte de jour en sauvetage aquatique notamment.

La fréquentation des plages, les nombreux bateaux de croisière de passage, les rotations quotidiennes des bateaux à passagers, les fréquents accidents dans lesquels des enfants sont souvent impliqués et l'impact médiatique associé génèrent un niveau de risque devenu plus difficilement acceptable pour les populations.

Les accidents et incendies des bateaux à passagers seront traités en risques graves

Il n'existe aucun vecteur capable de se rendre sur les lieux avec une mise en œuvre rapide

#### 4.1.4.4.3.1. Analyse :

Les moyens du SDIS sont :

- les embarcations SAV : 3 BSL avec une capacité de 10 personnes par embarcation soit un total de 30 personnes
- les embarcations Plongeurs: 10 CSL avec une capacité de 7 personnes par embarcation soit un total de 70 personnes avec de longs délais de mise en œuvre

Pour l'incendie

- Le SDIS vient d'acquérir une embarcation équipée de moyens hydrauliques (livraison décembre 2013).

En conclusion, les moyens existants sont sous dimensionnés vis-à-vis des risques identifiés, et une mise à niveau paraît nécessaire.

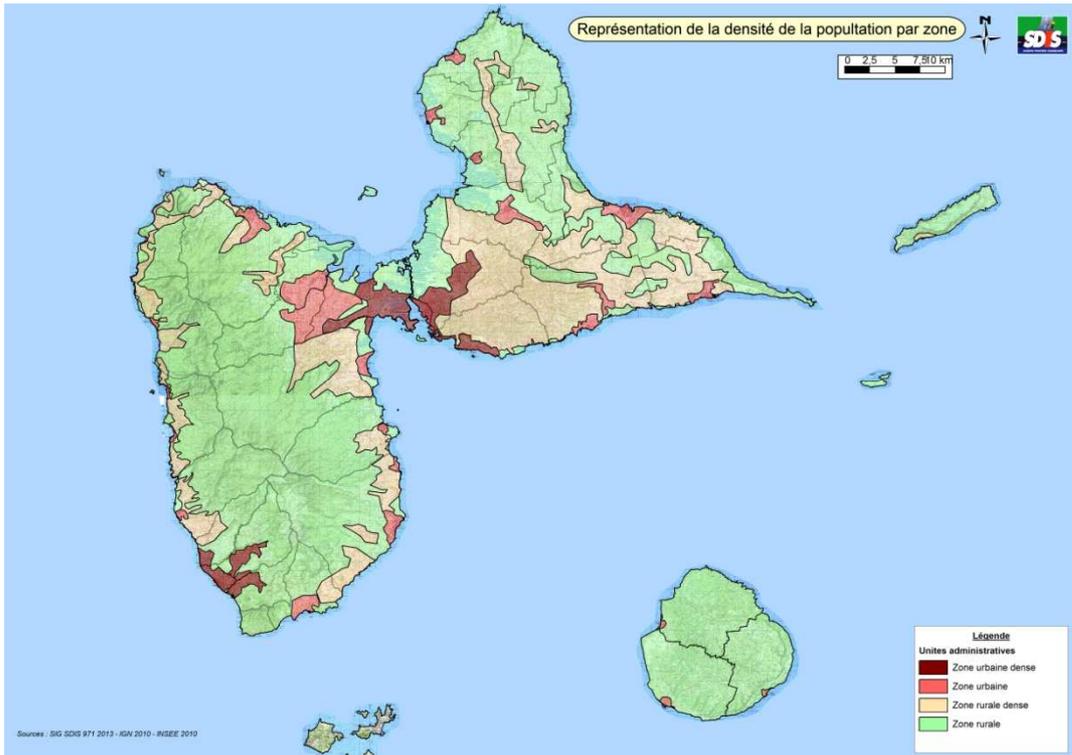
## 4.2. ANALYSE DE LA COUVERTURE ACTUELLE DES RISQUES COURANTS

### 4.2.1. Méthodologie

L'analyse des délais de couverture actuels repose sur les principes suivants :

- ne sont retenus que les véhicules ayant une forte sollicitation (90% des situations opérationnelles) : VSAV et VSAB (Ambulances sapeurs-pompiers), Engins-Feux et VSR (Véhicules de Secours Routier);
- Les cartes sont présentées pour les délais de couverture suivants : 5', 10', 15' et 20';
- Les cartes présentées sont issues des résultats obtenus lors d'essais réels effectués par tous les CIS, confirmés par une étude informatique réalisée par le service d'information géographique du SDIS;
- La Guadeloupe est divisée en trois catégories représentées dans la carte ci-dessous :
  - Zones urbaines denses en rouge : Abymes, Pointe-à-Pitre, Gosier, Baie-Mahault, Basse-Terre et Baillif;
  - Zones urbaines classiques en jaune : les centres bourg de la majorité des communes;
  - Zones rurales (reste du territoire);

Les données de densité sont celles du recensement de 2010.



| Commune           | Population Municipale 2010 | Population Municipale 1999 | Croissance annuelle moyenne de la population (en %) 1999-2010 | superficie m <sup>2</sup> | densité |
|-------------------|----------------------------|----------------------------|---|---------------------------|---------|
| Les Abymes        | 58 534                     | 63054                      | -0,67%  | 70                        | 836,20  |
| Anse-Bertrand     | 4775                       | 5023                       | -0,46%  | 64                        | 74,61   |
| Baie-Mahault      | 30251                      | 23389                      | +2,37%  | 46                        | 657,63  |
| Baillif           | 5214                       | 5837                       | -1,02%  | 24                        | 217,25  |
| Basse-Terre       | 11915                      | 12410                      | -0,37%  | 4                         | 2978,75 |
| Bouillante        | 7545                       | 7336                       | +0,26%  | 43                        | 175,47  |
| Capesterre-B-E    | 19321                      | 19568                      | -0,12%  | 103                       | 187,58  |
| Capesterre-de-M-G | 3381                       | 3559                       | -0,47%  | 46                        | 73,50   |
| Gourbeyre         | 7949                       | 7642                       | +0,36%  | 23                        | 345,61  |
| La Désirade       | 1579                       | 1620                       | -0,23%  | 21                        | 75,19   |
| Deshaies          | 4431                       | 4039                       | +0,85%  | 31                        | 142,94  |
| Grand-Bourg       | 5530                       | 5934                       | -0,64%  | 56                        | 98,75   |
| Le Gosier         | 26311                      | 25360                      | +0,34%  | 45                        | 584,69  |
| Goyave            | 8065                       | 5060                       | +4,33%  | 60                        | 134,42  |
| Lamentin          | 15913                      | 13434                      | +1,55%  | 65                        | 244,82  |
| Morne-à-L'Eau     | 16725                      | 17154                      | -0,23%  | 68                        | 245,96  |
| Le Moule          | 22381                      | 20827                      | +0,66%  | 83                        | 269,65  |
| Petit-Bourg       | 23199                      | 20528                      | +1,12%  | 131                       | 177,09  |
| Petit-Canal       | 8038                       | 7752                       | +0,33%  | 74                        | 108,62  |
| Pointe-à-Pitre    | 16427                      | 20948                      | -2,19%  | 3                         | 5475,67 |
| Pointe-Noire      | 7006                       | 7689                       | -0,84%  | 60                        | 116,77  |
| Port-Louis        | 5440                       | 5580                       | -0,23%  | 44                        | 123,64  |
| Saint-Claude      | 10467                      | 10237                      | +0,20%  | 34                        | 307,85  |
| Saint-François    | 14797                      | 10659                      | +3,03%  | 61                        | 242,57  |
| Saint-Louis       | 2650                       | 2995                       | -1,11%  | 57                        | 46,49   |
| Sainte-Anne       | 24192                      | 20410                      | +1,56%  | 80                        | 302,40  |
| Sainte-Rose       | 20155                      | 17574                      | +1,25%  | 123                       | 163,86  |
| Terre-de-Bas      | 1095                       | 1269                       | -1,33%  | 7                         | 156,43  |
| Terre-de-Haut     | 1787                       | 1729                       | +0,30%  | 6                         | 297,83  |
| Trois-Rivières    | 8755                       | 8738                       | +0,02%  | 21                        | 416,90  |
| Vieux-Fort        | 1824                       | 1601                       | +1,19%  | 7                         | 260,57  |
| Vieux-Habitants   | 7703                       | 7611                       | +0,11%  | 60                        | 128,38  |
| <b>Ensemble</b>   | <b>403355</b>              | <b>386566</b>              | <b>+0,39%</b>   |                           |         |
| Saint-Martin      | 36979                      | 29078                      | +2,21%  | 52                        | 711,13  |
| Saint-Barthélemy  | 8938                       | 6852                       | +2,45%  | 20                        | 446,90  |

4.2.1.1.1.2. *Tableau de qualification des zones*

|   |                 |                      |                      |                        |
|---|-----------------|----------------------|----------------------|------------------------|
| <b>Zones Denses</b>   | <b>Urbaines</b> | <b>LES ABYMES</b>    |                      | LE MOULE               |
|   |                 | LE GOSIER            |                      | PETIT-BOURG            |
|   |                 | BAIE-MAHAULT         |                      | PETIT- CANAL           |
|   |                 | POINTE-A-PITRE       |                      | BOUILLANTE             |
|   |                 | BASSE TERRE          |                      | POINTE- NOIRE          |
|   |                 | BAILLIF              |                      | PORT-LOUIS             |
|   |                 |                      |                      | SAINT - CLAUDE         |
| <b>Zones Classiques</b><br><br><b>(les bourgs des communes)</b> | <b>Urbaines</b> | CAPESTERRE M/GALANTE |                      | SAINT- FRANCOIS        |
|   |                 | DESHAIES             |                      | SAINT- LOUIS           |
|   |                 | LA DESIRADE          |                      | SAINTE -ANNE           |
|   |                 | ANSE BERTRAND        |                      | SAINTE-ROSE            |
|   |                 | GOURBEYRE            |                      | TERRE DE BAS           |
|   |                 | GOYAVE               |                      | TERRE DE HAUT          |
|   |                 | GRAND BOURG          |                      | TROIS-RIVIERES         |
|   |                 | LAMENTIN             | VIEUX FORT           |                        |
|   |                 | MORNE-A-l'EAU        | VIEUX HABITANTS      |                        |
|   |                 |                      | <b>Zones Rurales</b> | Le reste du territoire |

L'analyse des délais de couverture doit également tenir compte des interventions redondantes ou simultanées qui constituent un des éléments d'appréciation de la sollicitation. L'analyse de ces données permet une meilleure appréhension de la problématique du dimensionnement en matériels et en personnels des CIS.

| ZONES   | NOMBRE MAXIMUM D'INTERVENTION<br>SIMULTANÉES |                 |       |
|---|--|-----------------|-------|
|   | VSAB   | ENGINS-<br>FEUX | MIXTE |
| POINTE-A-PITRE<br>/ABYMES/GOSIER/<br>BAIE MAHAULT                 | 3,4  | 2,1             | 4     |
| GOSIER/<br>SAINTE-ANNE/<br>SAINT-<br>FRANCOIS                     | 2,02   | 1               | 2,5   |
| ABYMES/MORNE<br>-A-L'EAU<br>/MOULE/<br>PETIT-CANAL                | 2,32   | 1,56            | 3     |
| PETIT-CANAL/<br>PORT-LOUIS/<br>ANSE-<br>BERTRAND                  | 1,79   | 1               | 2     |
| BAIE-<br>MAHAULT/PETIT-<br>BOURG/<br>GOYAVE                       | 2,16   | 1,02            | 3     |
| GOYAVE/<br>CAPESTERRE-<br>BELLE-EAU /<br>TROIS- RIVIERES          | 1,84   | 1,06            | 2     |
| TROIS-RIVIERES<br>/GOURBEYRE/<br>BASSE-<br>TERRE/SAINT-<br>CLAUDE | 2,72   | 1,09            | 2     |
| BASSE-TERRE<br>/SAINT-<br>CLAUDE/BAILLIF                          | 2,89   | 1,24            | 3     |
| BAILLIF/<br>VIEUX-<br>HABITANTS /<br>BOUILLANTE                   | 1,64   | 1               | 1,94  |
| BOUILLANTE/<br>POINTE-NOIRE                                       | 1,11   | 1               | 1,23  |
| POINTE-NOIRE/<br>DESHAIES/<br>SAINTE-ROSE                         | 2,27   | 2,09            | 2     |
| SAINTE-ROSE/<br>DESHAIES/<br>LAMENTIN                             | 2,67   | 2,17            | 3     |

Enfin, il faut garder en mémoire que les interventions n'exigent pas toutes la même mobilisation de moyens. L'appréciation de la sollicitation est beaucoup plus objective en interprétant la donnée K. (K=Hommes X Heures), notamment en ce qui concerne les incendies, pour lesquels la durée et les effectifs revêtent une importance capitale.

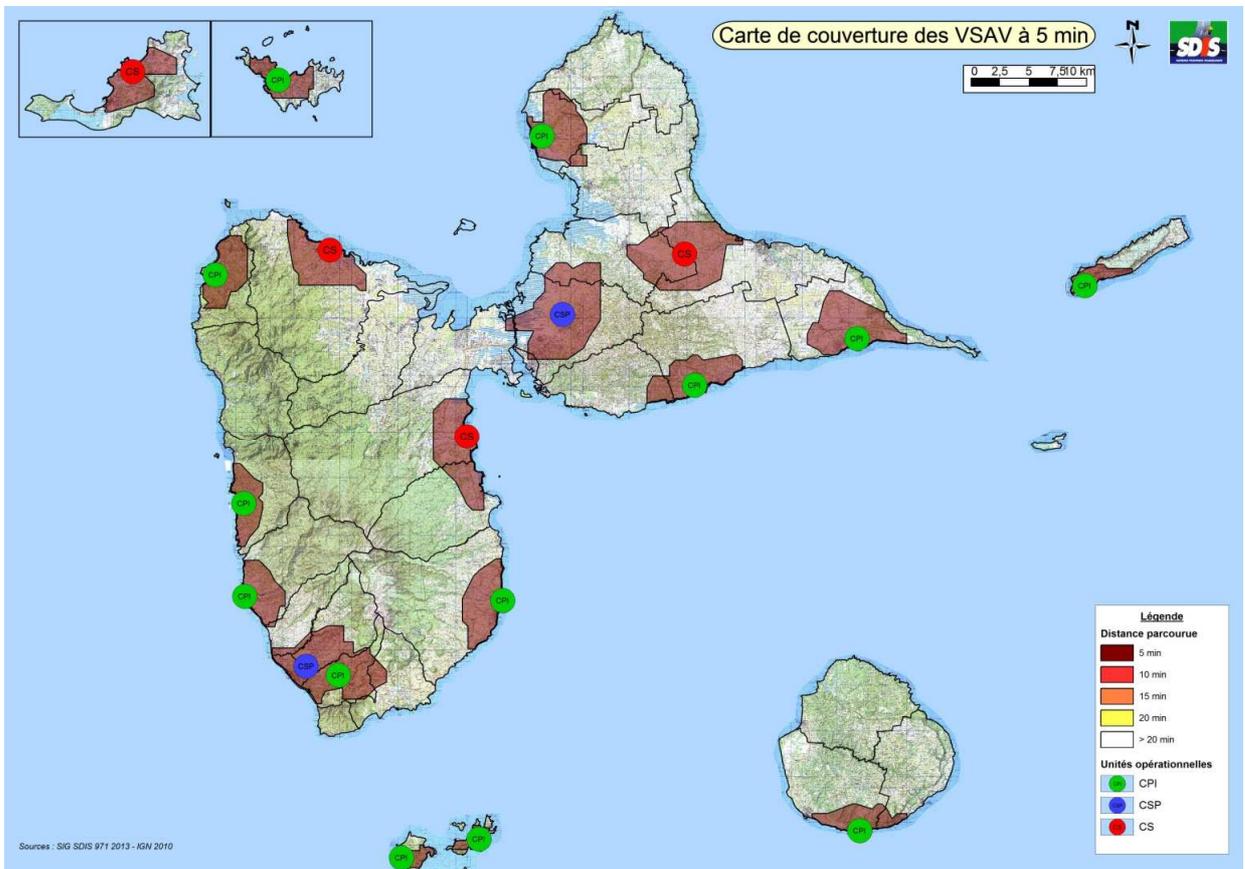
Pour les feux : le temps moyen (TM) passé en intervention est de 04 heures et le nombre moyen d'hommes (MH) est de 15.

Pour toutes les autres interventions : le temps moyen (TM) passé en intervention est de 1,27 heure et le MH est de 06

|             | <b>INTERVENTIONS</b> | <b>TM</b> | <b>Nbre M H</b> | <b>Intervention X<br/>TM x Nbre</b> | <b>Pourcentage</b> |
|-------------|----------------------|-----------|-----------------|-------------------------------------|--------------------|
| <b>FEUX</b> | 2077                 | 4         | 15              | <b>124620</b>                       | <b>36%</b>         |
| <b>SAP</b>  | 27080                | 1,40      | 5               | <b>189560</b>                       | <b>55%</b>         |
| <b>OD</b>   | 5111 X               | 1 X       | 4               | <b>30666</b>                        | <b>9,00%</b>       |

## 4.2.1.2. La couverture VSAV ET VSAB

### 4.2.1.2.1. Carte 1 Couverture VSAV.5'



#### Analyse Succincte :

A partir des centres existants, la couverture du département en 5 mn, laisse de nombreux trous opérationnels (zones non couvertes).

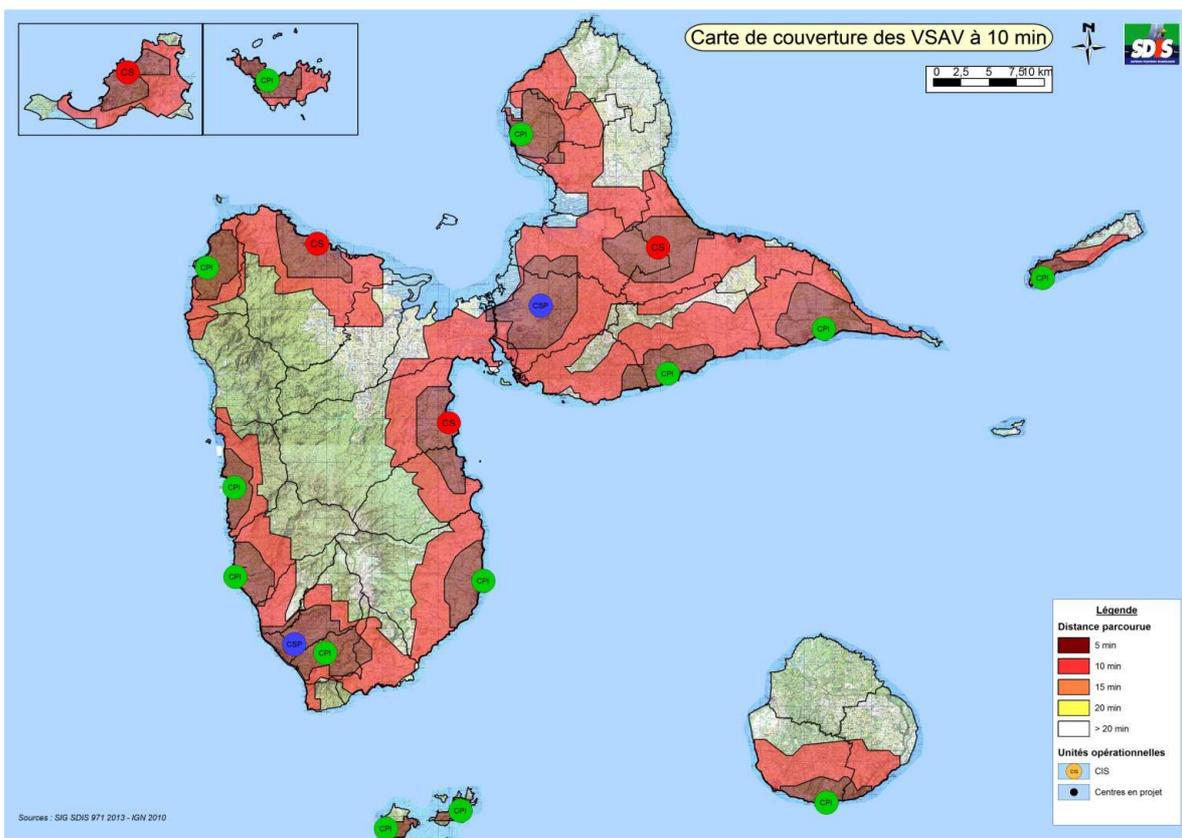
Les Zones Urbaines Denses sont couvertes en 5 mn, comme dans la majorité des départements français, **à l'exception notable de l'agglomération de Pointe-à-Pitre.**

Le contexte chez nous est le suivant :

- Peu de voies pénétrantes
- Pas de voies réservées aux urgences
- Étroitesse des voies
- Difficultés de circulation aux heures de pointe.

**Ces contraintes entraînent que, le délai de 5 mn ne pourrait être tenu par le SDIS qu'avec la création de nombreux nouveaux CIS pour assurer une couverture complète. Ces créations auraient des conséquences importantes sur les moyens matériels et humains à mettre en place pour assurer leur armement.**

#### 4.2.1.2.2. Carte 2 Couverture VSAV 10'



#### Analyse succincte :

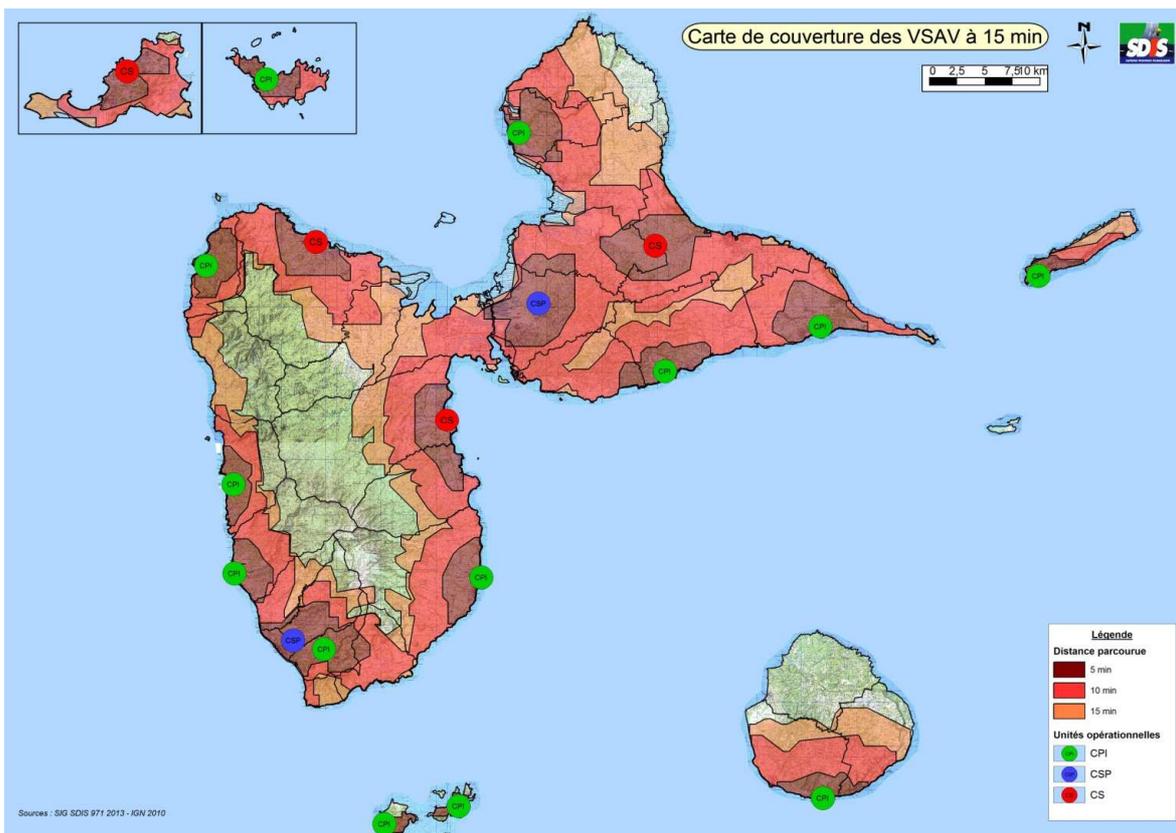
La majorité des zones urbaines, denses ou classiques, peuvent être couvertes en 10 minutes. Des trous opérationnels demeurent dans certaines zones urbaines classiques ou rurales : le Gosier, Pointe-Noire, le Lamentin.

En particulier, la zone urbaine dense de Pointe-à-Pitre ne peut être couverte complètement qu'avec la création d'une structure complémentaire située vers le quartier Darboussier.

Un trou opérationnel demeure sur Marie-Galante car une grande partie de son territoire (plus de la moitié) n'est pas couverte en 10 minutes. La couverture correcte de l'île de Marie-Galante peut être obtenue soit en déplaçant le CIS de Grand Bourg en position plus centrale, où à défaut en créant une nouvelle structure aux environs de Saint-Louis.

Pour une couverture complète des zones habitées, au moins 5 CIS nouveaux seraient à créer (Marie-Galante compris), avec les conséquences déjà identifiées en matière d'armement et de ressources humaines.

#### 4.2.1.2.3. Carte 3 Couverture VSAB 15'

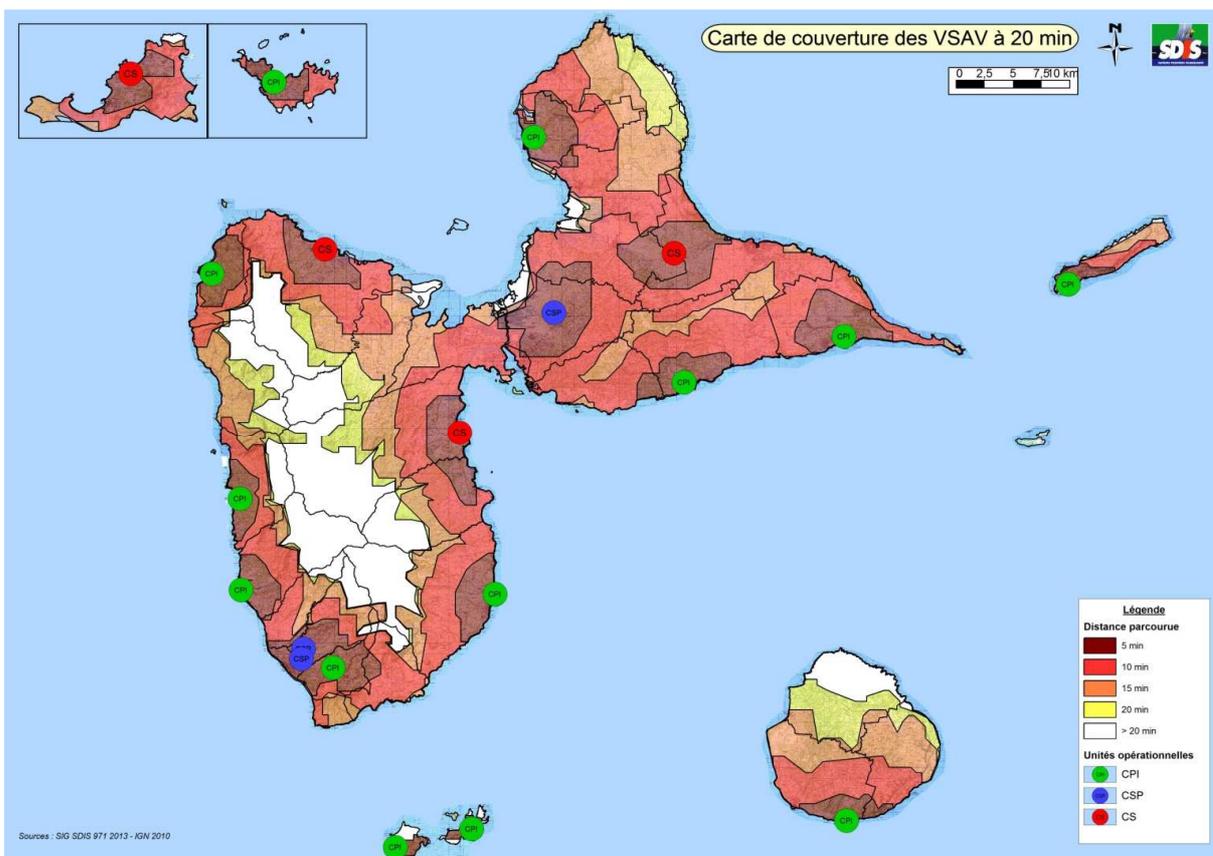


### Analyse succincte:

Toute la Guadeloupe Continentale est couverte, la couverture des opérations simultanées par une redondance de moyens n'est pas totalement assurée. Certaines zones (Pointe-Noire, Lamentin, Saint-Louis, Grands-fonds) ne sont défendues que dans un délai minimal de 15 mn, sans redondance possible.

La couverture correcte de l'île de Marie-Galante peut être obtenue soit en déplaçant le CIS de Grand Bourg en position plus centrale, où à défaut en créant une nouvelle structure aux environs de Saint-Louis.

#### 4.2.1.2.4. Carte 4 Couverture VSAV 20'



#### Analyse succincte :

La Guadeloupe est presque totalement couverte à partir des CIS existants, avec des redondances qui permettent de couvrir en grande partie les interventions simultanées. Il perdure des zones mal couvertes (route de la traversée, Nord Grande-Terre et Nord Marie-Galante), qui imposent la création ou le déplacement de CIS, pour les zones où il existe des enjeux humains, économiques ou environnementaux.

La couverture correcte de l'île de Marie-Galante peut être obtenue soit en déplaçant le CIS de Grand Bourg en position plus centrale, ou à défaut en créant une nouvelle structure aux environs de Saint-Louis.

#### 4.2.1.2.5. Conclusions pour les VSAV

- Toutes les agglomérations dotées d'un C.I.S ont leur partie dense qui peut être défendue dans un délai de 5 minutes à partir des CIS existants, sauf la conurbation Pointe-à Pitre/ Abymes /Gosier / Baie-Mahault. Les autres agglomérations sont couvertes dans des délais plus importants
- Toutes les zones denses et une bonne partie des zones diffuses peuvent être défendues en premier appel dans les 10 minutes à l'exception de Pointe-Noire, le Lamentin, Saint-Louis et le Gosier.

- Toute la Guadeloupe peut être défendue dans un délai de 15 minutes en premier appel, à partir des centres existants, sauf le nord de Marie-Galante, la route de la traversée et des zones mal viabilisées. Les opérations simultanées peuvent être couvertes dans ce délai, si une redondance de moyens humains et matériels est assurée.
- Toute la Guadeloupe peut être défendue en premier appel dans un délai de 20 minutes, à partir des centres existants, sauf une bande de 2 kilomètres environ aux Mamelles et la pointe nord de Marie-Galante. Il paraît possible de diminuer le nombre de centres en maintenant ce délai d'intervention (CPI Gourbeyre).

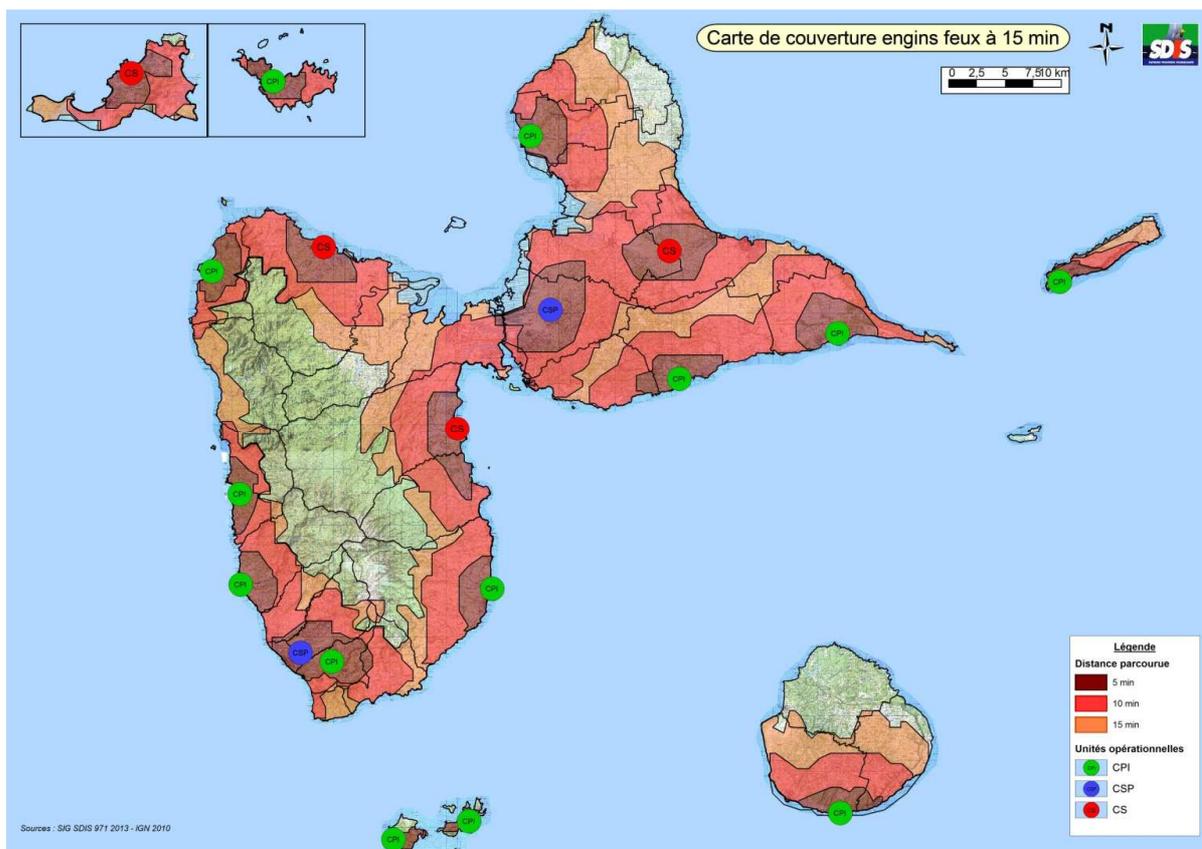
#### 4.2.1.2.6. Préconisations VSAV

**Pour maintenir, voire améliorer la situation actuelle, il est proposé de retenir un délai admissible d'intervention pour ces véhicules de 15 mn dans les zones urbaines denses, intégrant le délai d'alerte et le délai de route. Un délai de 20 mn est proposé pour les zones urbaines classiques et de 25 mn pour les zones rurales. Cette option nécessite quelques aménagements :**

- **Pour le Gosier** : Les difficultés à trouver une implantation foncière favorable à la reconstruction du centre existant défendant la commune, orientent les discussions avec la Mairie de Sainte-Anne vers la mise à disposition d'un terrain proche de l'emplacement actuel, pour une construction dont le financement est approuvé. Cette construction n'améliorera pas la situation du bourg du Gosier. Une évolution doit être recherchée, à partir d'une implantation à la sortie de Pointe à Pitre, par exemple.
- **Pour le Lamentin** : Le futur CIS de Sainte Rose pourrait être implanté à Nolivier Sainte-Rose, c'est-à-dire plus vers l'est de la Nationale 2 : l'exigence de 15mn pourra être satisfaite pour la défense du centre ville du Lamentin.
- **Pour Pointe-Noire** : Le futur CIS de Pointe-Noire sera implanté à peine 1km du bourg : l'exigence de la défense en 15 mn pourra être satisfaite.
- **Pour Saint-Louis** : L'amélioration de la couverture opérationnelle suppose une décision de construction ou de reconstruction d'un CIS, avec une localisation différente de l'actuelle, le centre étant soumis à plusieurs aléas météorologiques (inondation, cyclone).
- **Pour Pointe à Pitre** : L'amélioration suppose une décision de construction d'un nouveau CIS implanté vers la sortie sud de l'agglomération, ou le rapprochement du CIS de Sainte Anne vers le Gosier.



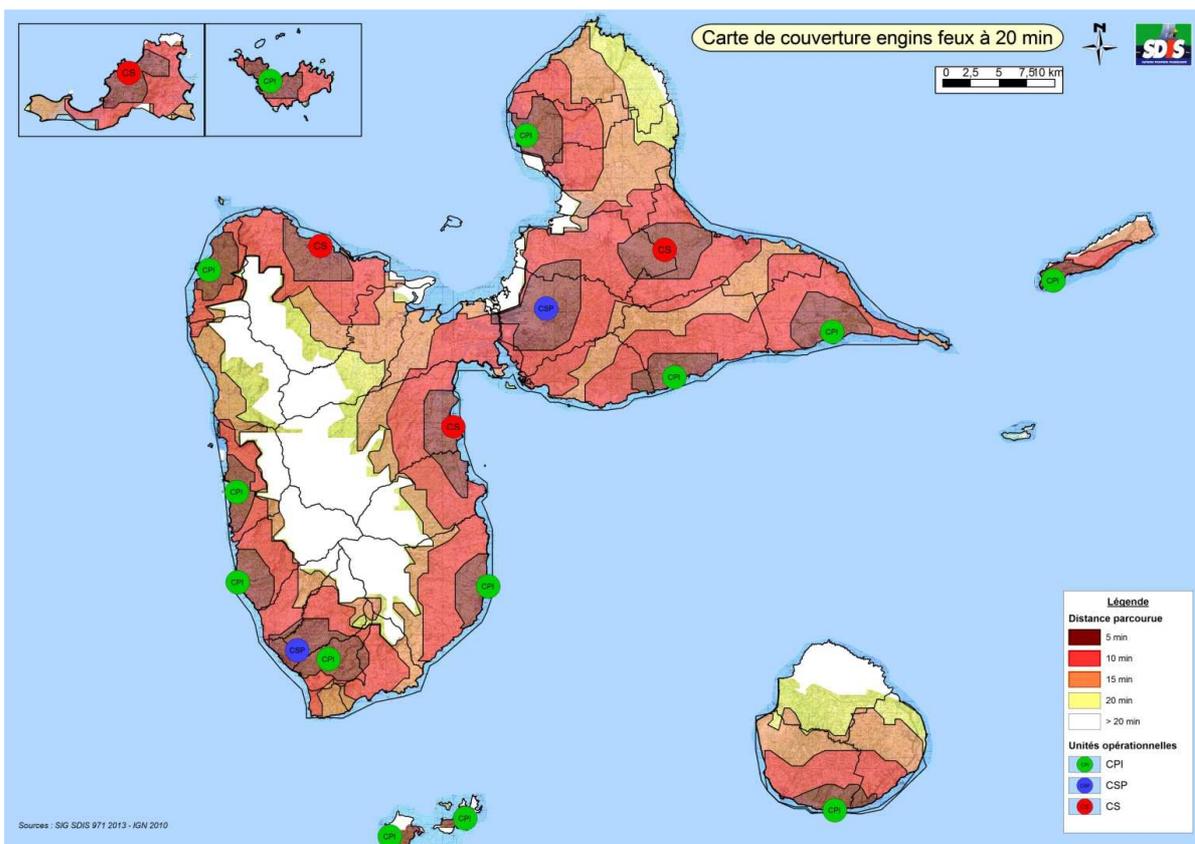
#### 4.2.1.3.2. Carte 2 Couverture Engins-feux 15'



#### Analyse succincte :

Dans ce cas de figure, la plus grande partie de la Guadeloupe est couverte par un véhicule d'incendie, à l'exception d'Anse Bertrand, de la route de la traversée, de Saint-Louis et dans une moindre mesure de Pointe-Noire (Zones Rurales) et des hauteurs de quelques communes de la Basse Terre. Des redondances sont possibles mais elles ne couvrent pas la simultanéité des interventions, beaucoup de sinistres nécessitant au moins 2 véhicules d'incendie pour leur extinction.

#### 4.2.1.3.3. Carte 3 Couverture Engins-feux 20'



#### Analyse succincte :

L'ensemble du territoire départemental est défendu en 20 mn, à l'exception de la route de la traversée, de la commune de Saint-Louis et des hauteurs de quelques communes de la Basse Terre.

Une partie du territoire de Marie-Galante n'est pas couverte.

#### 4.2.1.3.4. Conclusions pour les Engins-feux

La situation est identique à celle des VSAV, avec plus d'acuité compte tenu de la différence de gabarit des véhicules:

- les zones Urbaines denses ne peuvent être couvertes en 5 mn pour les raisons déjà évoquées (Analyse VSAV).
- Toutes les zones denses et une bonne partie des zones diffuses peuvent être défendues par un engin-feu, à partir des centres existants, en premier appel dans les 10 minutes à l'exception de Pointe-Noire, le Lamentin, Saint-Louis, le Gosier et Pointe-à-Pitre aux heures de pointe. Les redondances ne sont pas toujours possibles
- Toute la Guadeloupe peut être défendue dans un délai de 15 minutes en premier appel sauf le Nord de Marie-Galante, la route des Mamelles, le Nord Grande-Terre et les zones mal viabilisées. Il subsiste des zones qui ne peuvent être défendues que par un seul engin.

- Toute la Guadeloupe peut être défendue en premier appel dans les 20 minutes sauf une bande de 6 kilomètres environ aux Mamelles et la pointe Nord de Marie-Galante qui est habitée. Les zones de Pointe-Noire, Trois-Rivières, Anse-Bertrand et Saint-Louis ne sont défendues que par un seul engin dans un délai de 20 mn

Au regard des constats ci-dessus, on peut dire que les zones urbaines denses peuvent être défendues dans les 15 minutes en premier appel. Cependant, les communes de Gosier, le Lamentin, Pointe-Noire et Saint-Louis et Pointe-à-Pitre aux heures de pointes sont couvertes au-delà de ces délais.

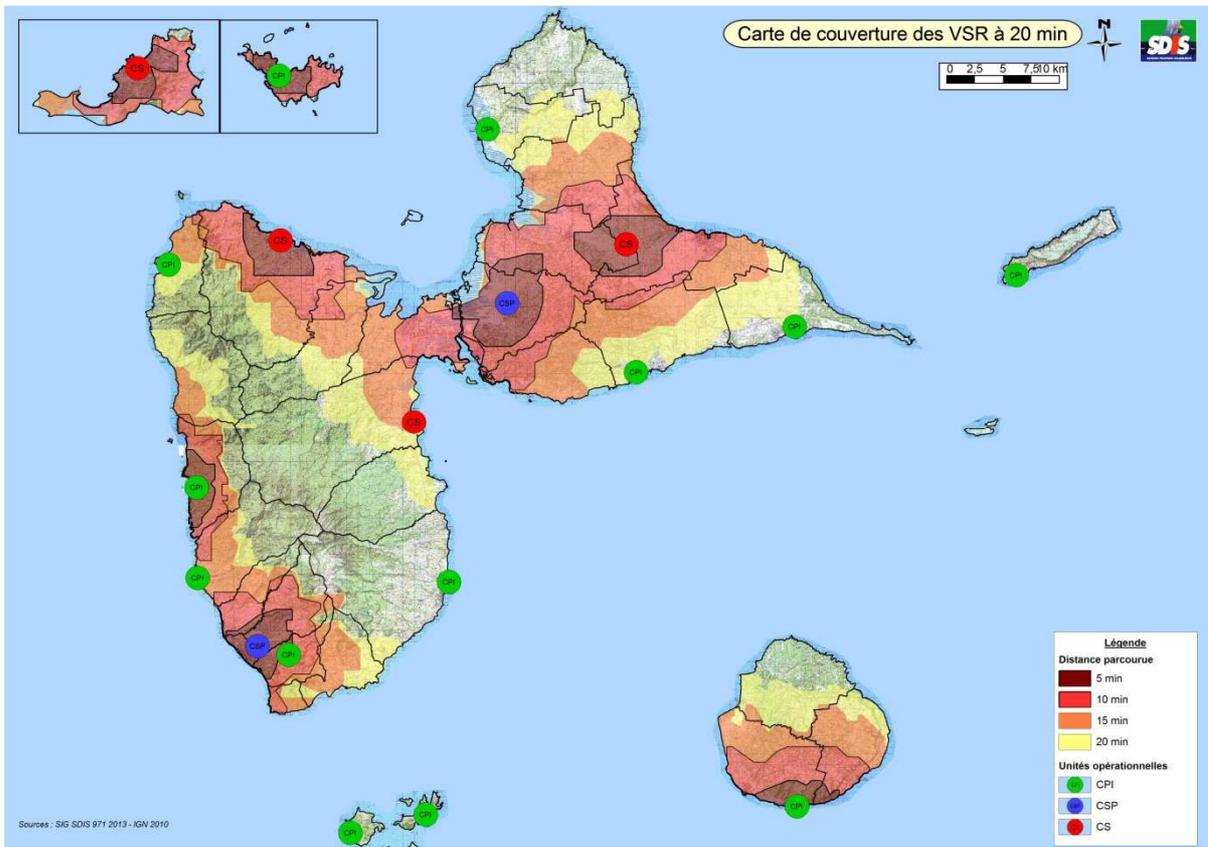
#### 4.2.1.3.5. Préconisations :

**Pour maintenir, voire améliorer la situation actuelle, il est proposé de retenir un délai admissible d'intervention pour ces véhicules de 20 mn dans les zones urbaines denses, intégrant le délai d'alerte et le délai de route. Un délai de 25 mn est proposé pour les zones urbaines classiques et de 30 mn pour les zones rurales. Cette option nécessite quelques aménagements :**

- **Pour le Gosier** : Les difficultés à trouver une implantation foncière favorable à la reconstruction du centre existant orientent les discussions avec la Mairie de Sainte-Anne vers la mise à disposition d'un terrain proche de l'emplacement actuel, pour une construction dont le financement est approuvé. Cette construction n'améliorera pas la situation du bourg du Gosier. Une évolution doit être recherchée, à partir d'une implantation à la sortie sud de Pointe à Pitre, par exemple.
- **Pour le Lamentin** : Le futur CIS de Sainte-Rose (reconstruction programmée) devrait être implanté à Nolivier Sainte-Rose, c'est-à-dire plus vers l'est, le long de la Nationale 2 : l'exigence de 10 mn pourra être satisfaite pour la défense du centre ville du Lamentin.
- **Pour Pointe-Noire** : Le futur CIS de Pointe-Noire (Nouvelle construction programmée) sera implanté à peine 1km du bourg : l'exigence de la défense en 10' pourra être satisfaite.
- **Pour Saint-Louis** : L'amélioration de la couverture opérationnelle suppose une décision de construction, ou de reconstruction du CIS existant sur l'île avec une localisation différente de l'actuelle, le centre étant soumis à plusieurs aléas météorologiques (inondation, cyclone).
- **Pour Pointe à Pitre** : L'amélioration suppose une décision de construction d'un nouveau CIS implanté vers la sortie de l'agglomération en direction du Gosier.
- **Pour le Sud Basse Terre** : L'amélioration suppose la création d'un centre dans la région de Trois-Rivières Pour une meilleure défense incendie de la zone.

#### 4.2.1.4. Couverture VSR

##### 4.2.1.4.1. Carte couverture VSR 20 mn



Le VSR n'est pas, par définition, un engin de 1er appel mais il est un engin indispensable pour traiter certains types d'interventions (désincarcération). Les VSR sont des véhicules intervenant pour 1% des interventions de secours routiers soit 381 interventions par an : cela veut dire que tous les jours en Guadeloupe un VSR intervient ou est sollicité. Ce sont des engins qui interviennent généralement après les VSAV, c'est-à-dire après l'abordage des victimes et très souvent après également leur prise en charge médicale.

L'implantation laisse apparaître sur les plans de couverture des zones couvertes dans un délai supérieur à 20 mn

Toutefois, le niveau de couverture devra être défini en fonction de

- la sollicitation de l'engin : sollicitation moyenne (1 fois/jour);
- la spécificité de ses missions : secours à personnes (cas de crise aiguë), interventions plus ou moins longues (après abordage et médicalisation des victimes);
- la zone à couvrir : réseau routier à grande circulation
- Enfin, Dans le délai de 20 minutes, tout le réseau routier n'est pas couvert, les zones accidentogènes concernées sont :
  - La Nationale 1 : entre le sommet de Salée et Petit-Bourg,
  - La Nationale 2 : entre la Coque (Deshaies) et Pointe-Noire,
  - La nationale 5 entre Gosier et Saint-François,
  - le Nord Grande-Terre depuis Port-Louis Anse-Bertrand et Petit-Canal

- le nord de Marie-Galante.
- Les îles des Saintes et de la Désirade ne sont pas équipées pour intervenir en secours routier.

#### 4.2.1.4.2. Conclusions pour les VSR :

Les VSR sont des véhicules lourds qui ont sensiblement le même délai d'intervention que les Engins-feux. Ils sont moins sollicités que les Engins-feux de gabarits comparables. Ils sont en nombre insuffisants pour répondre aux sollicitations dans des délais admissibles.

#### 4.2.1.4.3. Préconisations

**Pour maintenir, voire améliorer la situation actuelle, il est proposé de retenir un délai admissible d'intervention pour ces véhicules de 20 mn dans les zones urbaines denses, intégrant le délai d'alerte et le délai de route. Un délai de 25 mn est proposé pour les zones urbaines classiques et de 30 mn pour les zones rurales. Cette option nécessite quelques aménagements :**

- Il est nécessaire de renforcer les moyens matériels dédiés à ces missions.

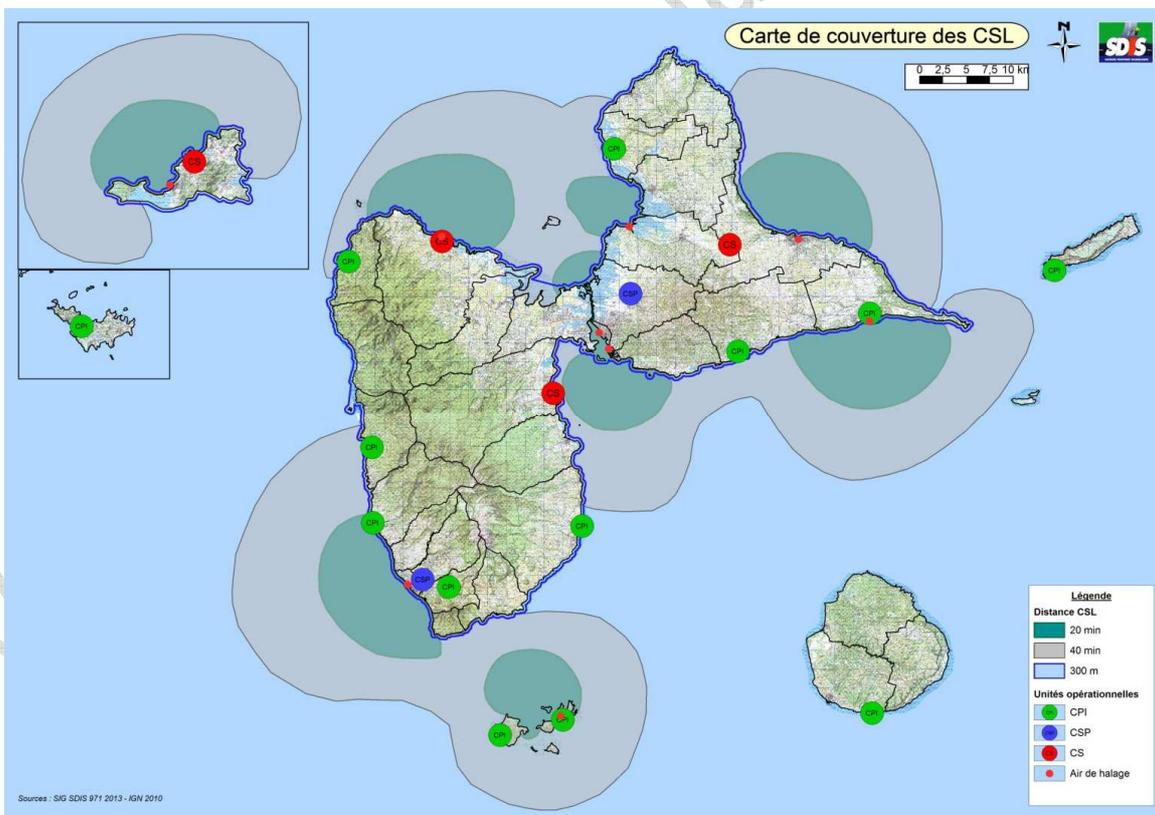
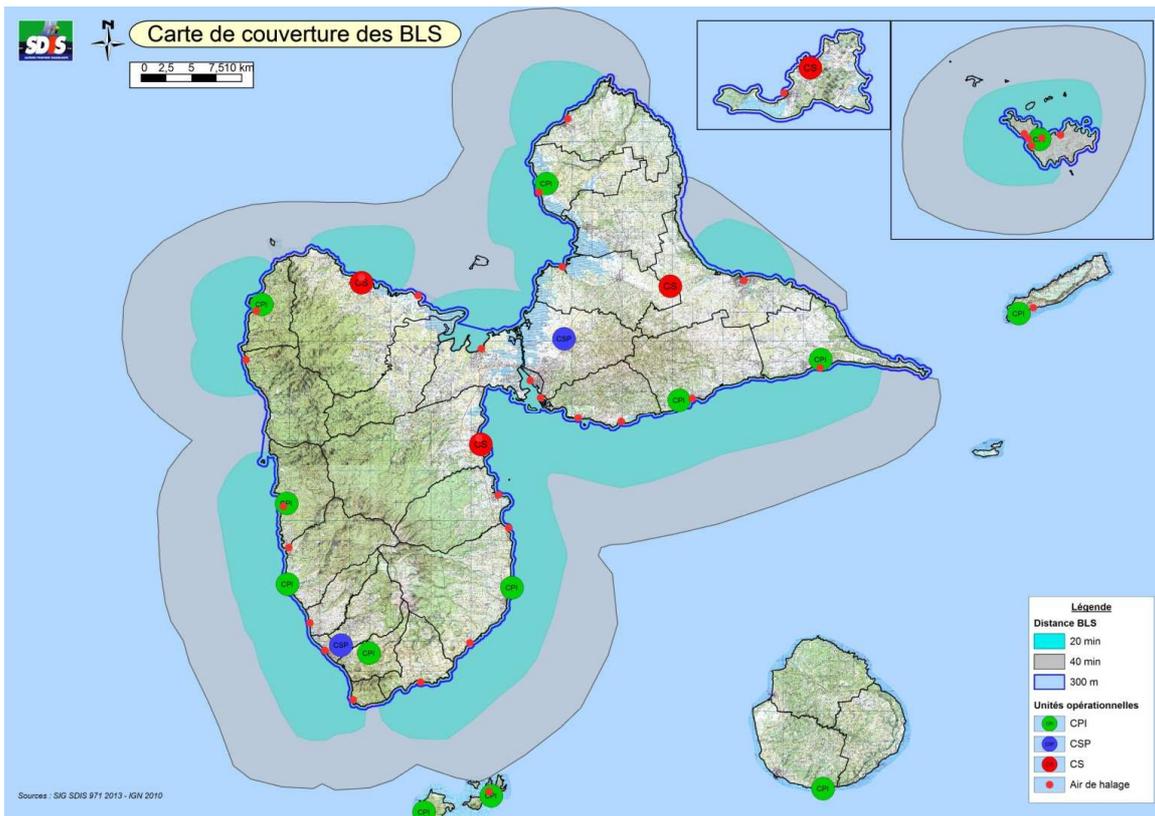
#### **4.2.1.5. Couverture des risques liés aux activités nautiques et maritimes**

Les départs pour secours en mer ne se font pas à partir d'engins immédiatement opérationnels, mais avec des BLS ou CSL qu'il convient de tracter puis de mettre à l'eau pour conduire l'intervention. Les spécialistes (SAV, PLG) ne sont pas systématiquement en garde. Ces contraintes conduisent à des délais d'opérations allongés par rapport aux interventions terrestres.

La carte BLS présente la capacité d'intervention pour secours à personnes en difficulté ou en train de se noyer (sauvetage de surface)

La carte des CSL présente la capacité d'intervention pour assistance à personnes (sur une embarcation ou dans une situation ne présentant pas une urgence vitale) et aux matériels, ainsi que la capacité à mettre en œuvre des recherches de personnes disparues (interventions subaquatiques).

Concernant les cartes des zones en mer, les BLS sont considérés comme naviguant à 10 nœuds, les CSL à 15 nœuds. Les délais sont considérés à la mise à l'eau de l'engin. La zone en bleue correspond à la limite des responsabilités communales (zone des 300m).



Les cartes montrent qu'il n'est pas possible de couvrir l'ensemble des côtes en 20 mn, et que la couverture en 40 mn reste partielle.

La carte de couverture du département par les BLS (Bateaux Légers de Sauvetages) est sensiblement identique à celle des CSL, laissant des zones parfois fréquentées avec une défense à plus de 40 mn.

#### 4.2.1.5.1. Préconisations

Pour une couverture acceptable de l'ensemble de l'archipel, **l'emplacement judicieux d'un centre nautique, doté de moyens nautiques d'interventions contre l'incendie et pour le secours à personnes, serait au centre de la GUADELOUPE**, avec des conditions de mise en œuvre rapide des vecteurs, c'est-à-dire dans la ville de BAIE-MAHAULT ou dans la ville de POINTE-A-PITRE.

Ces moyens devraient être en mesure d'assurer du secours à personnes, mais aussi la lutte contre l'incendie sur les zones côtières (accès par mer, point d'eau inépuisable) et sur les navires qui fréquentent les cotes de Guadeloupe. **Ces vecteurs doivent être renforcés par une meilleure implantation de moyens plus légers dans les CIS.**

#### 4.2.2. Conclusions sur la couverture actuelle

Il ressort de l'analyse des risques courants :

- Un nombre total d'interventions en constante augmentation sur tous les centres.
- Une très forte proportion du secours à la personne (66% de l'ensemble des interventions).
  - Compte tenu du nombre important d'interventions dans la ville de Pointe à Pitre, une structure avancée pour les secours intra-muros est indispensable.
- Des délais d'interventions inappropriés en fonction de la densité de la population.
  - La question des interventions aux heures de pointe à Pointe-à-Pitre
- Une inadéquation des moyens compte tenu de la répartition des interventions.
- Une situation d'archipel de la Guadeloupe qui implique une dotation particulière des «îles» afin de répondre de façon efficace aux risques courants ;
  - en raison des délais d'acheminement des renforts.
  - des solutions de « continuité territoriale » pour le renfort inter-îles
- Une problématique de secours nautique qui doit être prise en compte avec des moyens adaptés qui permettront :
  - De projeter des renforts en personnel et en matériel,
  - D'attaquer un incendie sur un bâtiment en mer,
  - D'assurer le secours aux personnes en mer,
  - De permettre l'évacuation des sinistrés (en mer ou ailleurs),
  - D'assurer la sécurité de manifestations en mer.
- Les deux problématiques, nautique et PAP intra-muros, peuvent trouver réponse dans la même réflexion

#### 4.2.2.1.1. Commentaires

- Le Secours à Personnes est véritablement, depuis les 2 dernières décennies, l'activité principale des Sapeurs Pompiers, et dans une moindre proportion les Incendies car même en nombre inférieur, ils sollicitent plus d'hommes et plus de temps par intervention.
- Toutes ces conclusions nous amènent à entrevoir une optimisation des moyens par :
  - La mise à niveau des bâtiments des armements en matériels et en effectifs.
  - La rationalisation de l'implantation des équipements et moyens

- L'emplacement stratégique des moyens spécialisés (VSR, nautiques, etc.....)

#### **4.3. LES DELAIS ADMISSIBLES RETENUS PAR LES AUTORITES (DARA) ET CONSEQUENCES POUR L'IMPLANTATION DES CIS ET DES MATERIELS**

La couverture des risques est le dispositif mis en place par le SDIS afin de répondre aux événements se produisant si les mesures de prévention des risques identifiés se sont révélées insuffisantes. Ce dispositif de couverture doit permettre une réponse adaptée à la nature, l'importance et à la fréquence de survenue des risques identifiés dans le département. .

L'objectif de la couverture est,

- d'une part, de mettre en adéquation les moyens d'intervention et les risques encourus ;
- d'autre part, la délivrance à la population des secours d'une qualité homogène sur tout le territoire dans les délais admissibles retenus par les autorités (D.A.R.A)

##### **4.3.1. Délais Admissibles Retenus par les Autorités (D.A.R.A)**

Les DARA sont définis par une délibération du bureau du Conseil d'administration du SDIS GUADELOUPE du 31 décembre 2009 (cf. Annexe). Après présentation des constats et conditions de distributions des secours dans le département (y compris les Iles de Saint-Martin et Saint-Barthélemy), le Bureau du CASDIS a décidé de retenir les DARA présentées dans le tableau ci-dessous.

Les délais d'intervention retenus comprennent le temps de traitement de l'appel et les délais de route des engins de 1er appel : Ils supposent des conditions normales de circulation des véhicules. Ces délais sont définis dans le cadre d'un effectif de sapeurs-pompiers professionnels et volontaires en garde postée dans les centres.

Actuellement, le temps de traitement de l'appel est de l'ordre de 3 minutes, et devrait diminuer avec la maîtrise du système informatisé de traitement de l'alerte récemment déployé. L'objectif est que le temps de traitement n'excède pas 2 mn.

|                                  | Secours à personnes          |                        | Incendie                     |                        | Opérations Diverses          |                        |
|----------------------------------|------------------------------|------------------------|------------------------------|------------------------|------------------------------|------------------------|
| <b>Zones urbaines denses</b>     | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> |
|                                  | <b>3mn</b>                   | <b>12mn</b>            | <b>3mn</b>                   | <b>17mn</b>            | <b>3mn</b>                   | <b>10mn</b>            |
|                                  | <b>15 mn</b>                 |                        | <b>20 mn</b>                 |                        | <b>15 mn</b>                 |                        |
| <b>Zones urbaines classiques</b> | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> |
|                                  | <b>3 mn</b>                  | <b>17 mn</b>           | <b>3 mn</b>                  | <b>22 mn</b>           | <b>3 mn</b>                  | <b>17 mn</b>           |
|                                  | <b>20 mn</b>                 |                        | <b>25 mn</b>                 |                        | <b>20 mn</b>                 |                        |
| <b>Zones rurales</b>             | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> | <i>Traitement de l'appel</i> | <i>Délais de route</i> |
|                                  | <b>3 mn</b>                  | <b>22 mn</b>           | <b>3 mn</b>                  | <b>27 mn</b>           | <b>3 mn</b>                  | <b>22 mn</b>           |
|                                  | <b>25 mn</b>                 |                        | <b>30 mn</b>                 |                        | <b>25 mn</b>                 |                        |

Les délais de route peuvent être allongés de façon significative pour les raisons suivantes :

- des conditions difficiles de circulation
- un nombre important d'interventions simultanées
- des pannes ou indisponibilités imprévues
- effectif insuffisant

De ces délais découlent les propositions d'implantation des moyens opérationnels pour assurer la couverture des risques.

#### 4.3.2. Propositions d'implantation des CIS

Compte tenu :

- Des Délais Admissibles Retenus par les Autorités
- De l'Analyse dont les éléments principaux sont:
  - Du nombre total d'interventions en constante augmentation sur tous les centres
  - De la très forte proportion du secours à la personne (66% de l'ensemble des interventions).
  - Des délais d'intervention inappropriés en fonction de la densité de la population.
  - De l'inadéquation des moyens compte tenu de la répartition des interventions.
  - De la situation d'archipel de la Guadeloupe qui implique une dotation particulière des « îles » afin de répondre efficacement aux risques courants ; en raison notamment des délais d'acheminement des renforts.
  - De la nécessité d'une prise en compte du risque lié aux activités nautiques
  - Des difficultés de circulation aux heures de pointe à Pointe-à-Pitre
- De la qualification réglementaire des Centres d'Incendie et de Secours (CIS) rappelées ci-dessous :

- Les Centres d'Incendie et de Secours (CIS) sont classés en trois catégories par la réglementation en vigueur, en fonction du nombre de départs simultanés qu'ils doivent assurer :
- Les Centre de Secours Principaux :
- Ils doivent assurer au moins 4 départs simultanés dont 1 départ pour incendie, 2 départs pour secours à personne et 1 départ pour opérations diverses.
- Les Centres de Secours (CS) :
- Ils doivent assurer au moins 2 départs simultanés dont 1 départ pour incendie, 1 départ pour secours à personne ou pour opérations diverses.
- Les Centres de Premières Interventions (CPI) :
- Ils doivent assurer au moins 1 départ.

**L'implantation existante à la date du 01/01/2012 des Centres d'Incendie et de secours est confirmée, cependant :**

- L'ensemble des Centres devrait faire l'objet d'un classement unique en Centre d'incendie et de Secours, favorisant une adaptation des effectifs au rythme opérationnel.

- Le centre de Sainte-Rose devra être reconstruit, sur un site qui reste à préciser, dans la zone de Nolivier – SAINTE ROSE,
- Le centre de Sainte Anne devra être reconstruit sur un site qui reste à préciser, entre Gosier et Sainte-Anne.
- La reconstruction d'un CIS remplaçant celui de Grand-Bourg et plus judicieusement placé, sur un terrain qui reste à identifier

**Cette implantation doit être renforcée par la proposition de création de nouveaux Centres d'incendie et de Secours :**

- Centre de Pointe Noire, sur le terrain de Rédeau, pour diminuer les délais d'intervention dans cette région
- Centre à vocation nautique, sur un terrain qui reste à identifier, dont les effectifs sont à mutualiser avec celui des Abymes
- Centre de Trois Rivières, pour améliorer notamment la défense incendie du secteur et dont les effectifs pourront faire l'objet d'une mutualisation avec le CIS de Basse-Terre et/ou celui de Gourbeyre

**Ces implantations et ont pour objectif de renforcer la qualité de la distribution des secours dans le département.**

**Par ailleurs la recherche de synergie avec le SAMU par la construction d'une plateforme commune de réception, de régulation et de gestion des appels, en remplacement du Centre de Traitement de l'Alerte du Centre de Réception et de Régulation des Appels (CRRA), serait à privilégier**

#### **4.3.2.1. Liste des CIS existants et à créer**

(Seule la localité d'implantation est précisée, la dénomination officielle des CIS est intercommunale, les nouvelles implantations sont en gras-italiques)

#### **4.3.2.2. Direction**

- CTA - CODIS

#### **4.3.2.3. Groupement Basse-Terre**

- CIS DE BASSE-TERRE
- CIS DE SAINTE ROSE
- CIS DE PETIT BOURG
- **CIS DE TROIS RIVIERES**
- CIS DE VIEUX HABITANTS
- CIS DE BOUILLANTE
- **CIS DE POINTE NOIRE**
- CIS DE DESHAIES
- CIS DE CAPESTERRE BELLE EAU
- CIS DE GOURBEYRE
- CIS DE TERRE DE HAUT
- CIS DE TERRE DE BAS

#### **4.3.2.4. Groupement Grande-Terre**

- CIS ABYMES
- CIS DE SAINTE ANNE
- CIS DE MORNE A L'EAU
- CIS DE SAINT FRANCOIS
- CIS DE PORT LOUIS
- CIS DE DESIRADE
- CPI DE GRAND BOURG
- **CIS MARIE GALANTE**
- **CIS NAUTIQUE**

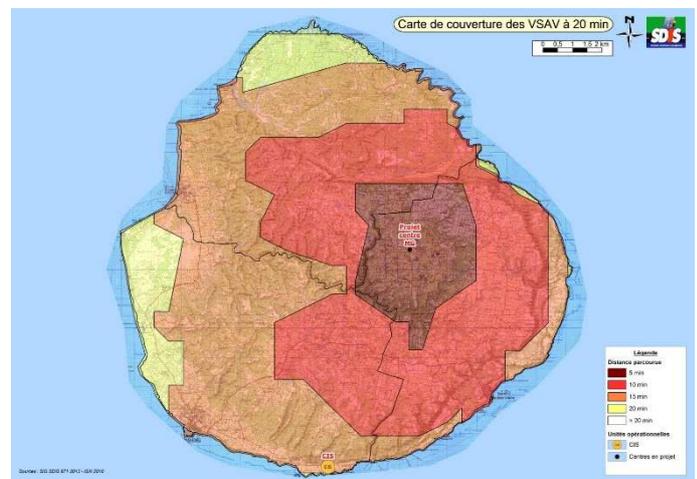
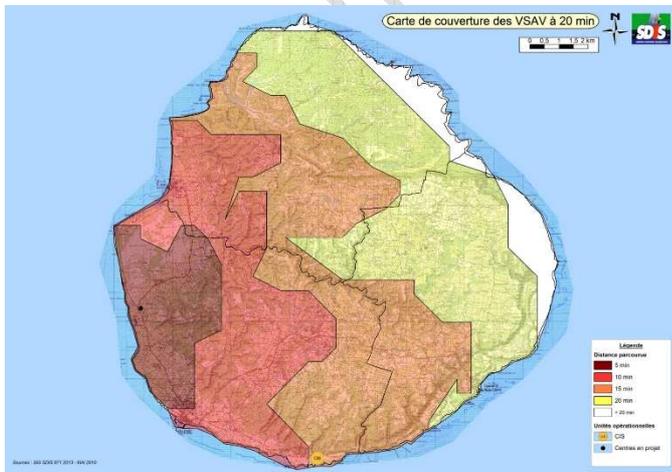
#### **4.3.2.5. Groupement des Collectivités d'Outre Mer**

- CIS SAINT MARTIN
- CIS SAINT BARTHELEMY

### 4.3.3. Cartes récapitulatives



Pour l'île de Marie-Galante, deux propositions d'implantations sont envisagées, l'une entre Grand Bourg et Saint Louis, qui améliore la situation de la commune de Saint Louis, qui laisse une zone importante mais très peu peuplée défendue dans des délais supérieurs aux attentes, l'autre sur un CIS en position centrale, avec des délais conformes sur la plus grande partie de l'île mais un centre très éloigné des centres de vie, et la ville de Grand Bourg défendue dans un délai de près de 20 mn. Il est préconisé de rechercher une solution foncière sur la route entre Grand-Bourg et Saint-Louis.



#### 4.3.3.1. Tableaux de couverture

Les CIS du tableau ci-dessous sont nécessaires pour respecter les DARA adoptés par le Conseil d'Administration.

Ces centres permettent une couverture des communes du département dans les délais ci-dessous (Conditions normales de circulations et Délai du CIS au centre de la commune concernée pour un VSAV, les implantations nouvelles sont en rouge) :

| COMMUNES                     | CIS situés à 15 mn<br>au plus                          | CIS situés à 20 mn<br>au plus      | CIS situés à 25 mn<br>au plus            | CIS situés<br>à plus de 25 mn |
|------------------------------|--|------------------------------------|--|-------------------------------|
| ABYMES                       | MORNE-A-L'EAU<br>Les ABYMES<br><b>NAUTIQUE</b>         | PETIT-BOURG                        | PORT-LOUIS<br>SAINTE-ANNE<br>SAINTE-ROSE | Tous les autres centres       |
| ANSE-BERTRAND                | PORT-LOUIS   | MORNE-A-L'EAU                      | SAINT-FRANCOIS<br>LES ABYMES             | Tous les autres centres       |
| BAIE-MAHAULT                 | Les ABYMES<br>PETIT-BOURG                              | SAINTE-ROSE<br><b>NAUTIQUE</b>     | DESHAIES<br>MORNE-A-L'EAU                | Tous les autres centres       |
| BAILLIF                      | VIEUX-HABITANTS<br>BASSE-TERRE                         | GOURBEYRE                          | <b>TROIS RIVIERES</b><br>BOUILLANTE      | Tous les autres centres       |
| BASSE-TERRE                  | BASSE-TERRE<br>VIEUX-HABITANTS<br>GOURBEYRE            | <b>TROIS RIVIERES</b>              | CAPESTERRE B/E<br>BOUILLANTE             | Tous les autres centres       |
| BOUILLANTE                   | BOUILLANTE<br>VX-HABITANTS                             | <b>POINTE NOIRE</b>                | DESHAIES<br>BASSE-TERRE                  | Tous les autres centres       |
| CAPESTERRE BELLE/EAU         | CAPESTERRE B/E<br>PETIT-BOURG<br><b>TROIS RIVIERES</b> | Les ABYMES<br><b>NAUTIQUE</b>      | GOURBEYRE                                | Tous les autres centres       |
| CAPESTERRE MARIE-GALANTE (*) | <b>MARIE-GALANTE</b>                                   |                                    |  | Tous les autres centres       |
| DESHAIES                     | DESHAIES   | SAINTE-ROSE<br><b>POINTE NOIRE</b> | PETIT-BOURG<br>BOUILLANTE                | Tous les autres centres       |
| DESIRADE (*)                 | DESIRADE   |                                    |  | Tous les autres centres       |
| GOSIER                       | Les ABYMES<br>SAINTE-ANNE<br><b>NAUTIQUE</b>           | SAINT-FRANCOIS<br>MORNE-A-L'EAU    | SAINTE-ROSE                              | Tous les autres centres       |
| GOURBEYRE                    | GOURBEYRE<br>BASSE-TERRE<br><b>TROIS RIVIERES</b>      | VX-HABITANTS                       | CAPESTERRE B/E                           | Tous les autres centres       |

|                               |   |   |                                      |                         |
|-------------------------------|---|---|--------------------------------------|-------------------------|
| GOYAVE                        | CAPESTERRE B/E<br>PETIT-BOURG               | Les ABYMES                                  | SAINTE-ROSE<br><b>TROIS RIVIERES</b> | Tous les autres centres |
| GRAND-BOURG (*)               | <b>MARIE-GALANTE</b>                        | -   |                                      | Tous les autres centres |
| LAMENTIN                      | SAINTE-ROSE<br>PETIT-BOURG                  | Les ABYMES                                  | DESHAIES<br><b>NAUTIQUE</b>          | Tous les autres centres |
| MORNE-A-L'EAU                 | MORNE-A-L'EAU<br>Les ABYMES                 | PORT-LOUIS                                  | SAINTE-FRANCOIS<br>SAINTE ANNE       | Tous les autres centres |
| MOULE                         | M/A-L'EAU<br>ST-FRANCOIS                    | PORT-LOUIS                                  | STE-ANNE<br>Les ABYMES               | Tous les autres centres |
| PETIT-BOURG                   | PETIT-BOURG Les<br>ABYMES<br>CAPESTERRE B/E | POINTE A PITRE                              | SAINTE-ROSE<br><b>TROIS RIVIERES</b> | Tous les autres centres |
| PETIT-CANAL                   | PORT-LOUIS<br>M-A-L'EAU                     |   | Les ABYMES<br>SAINTE-ANNE            | Tous les autres centres |
| POINTE-A-PITRE                | <b>NAUTIQUE</b><br>Les ABYMES               | SAINTE-ROSE<br>MORNE-A-L'EAU<br>PETIT BOURG | SAINTE-ANNE<br>PORT-LOUIS            | Tous les autres centres |
| POINTE-NOIRE                  | <b>POINTE NOIRE</b><br>BOUILLANTE           | DESHAIES                                    | SAINTE-ROSE<br>VIEUX-HABITANTS       | Tous les autres centres |
| PORT-LOUIS                    | PORT-LOUIS                                  | MORNE-A-L'EAU                               | LES ABYMES                           | Tous les autres centres |
| SAINTE-ANNE                   | SAINTE-ANNE<br>ST-FRANCOIS                  | Les ABYMES<br><b>NAUTIQUE</b>               | PETIT-BOURG                          | Tous les autres centres |
| SAINTE<br>BARTHELEMY(*)       | ST-BARTHELEMY                               |   |                                      | Tous les autres centres |
| SAINTE-CLAUDE                 | BASSE-TERRE                                 | GOURBEYRE<br>VIEUX-HABITANTS                | <b>TROIS RIVIERES</b>                | Tous les autres centres |
| ST-FRANCOIS                   | ST-FRANCOIS<br>STE-ANNE                     | MORNE-A-L'EAU                               | Les ABYMES<br>PORT-LOUIS             | Tous les autres centres |
| SAINTE-LOUIS<br>M/GALANTE (*) | <b>MARIE-GALANTE</b>                        |   |                                      | Tous les autres centres |
| SAINTE-MARTIN (*)             | SAINTE-MARTIN                               |   |                                      | Tous les autres centres |

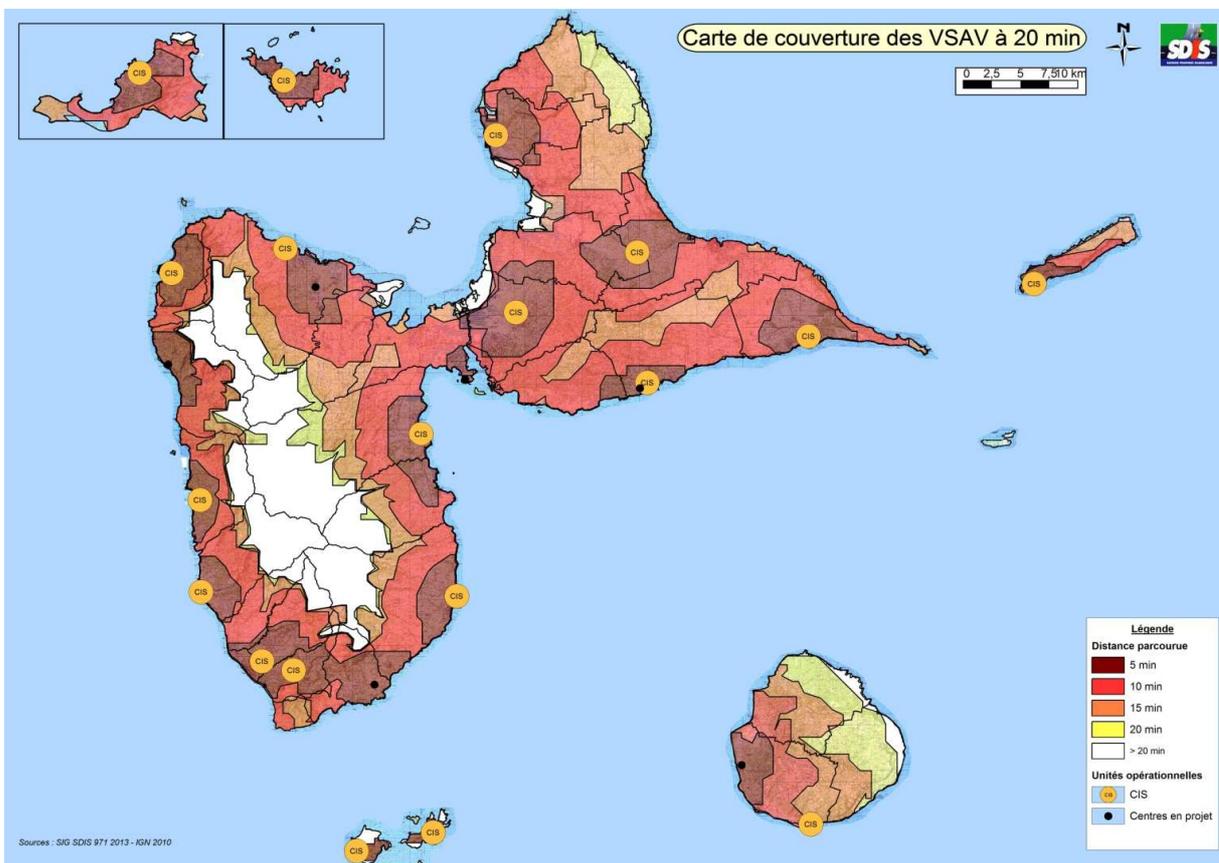
|                          |  |                        |                                    |                         |
|--------------------------|--|------------------------|------------------------------------|-------------------------|
| <b>SAINTE-ROSE</b>       | SAINTE-ROSE  | DESHAIES<br>Les ABYMES | PETIT-BOURG<br><b>POINTE-NOIRE</b> | Tous les autres centres |
| <b>TERRE-DE-BAS (*)</b>  | TERRE-DE-BAS   |                        |                                    | Tous les autres centres |
| <b>TERRE-DE-HAUT (*)</b> | TERRE-DE-HAUT  |                        |                                    | Tous les autres centres |
| <b>TROIS-RIVIERES</b>    | <b>TROIS RIVIERES</b><br>GOURBEYRE<br>CAPESTERRE B/E | BASSE-TERRE            | PETIT-BOURG<br>VIEUX-HABITANTS     | Tous les autres centres |
| <b>VIEUX-FORT</b>        | BASSE-TERRE<br><b>TROIS RIVIERES</b>                 | GOURBEYRE              | VIEUX-HABITANTS<br>CAPESTERRE B/E  | Tous les autres centres |
| <b>VIEUX-HABITANTS</b>   | VIEUX-HABITANTS<br>BOUILLANTE                        | BASSE-TERRE            | GOURBEYRE<br><b>TROIS RIVIERES</b> | Tous les autres centres |

#### 4.3.3.2. Nouvelles cartes de couverture en respect des DARA

##### 4.3.3.2.1. Carte 1 - Carte de couverture du territoire par les VSAV

Compte tenu des implantations de CIS proposées, la carte de couverture pour les VSAV s'établirait ainsi

- Les nouvelles constructions sont représentées par un point noir (●)

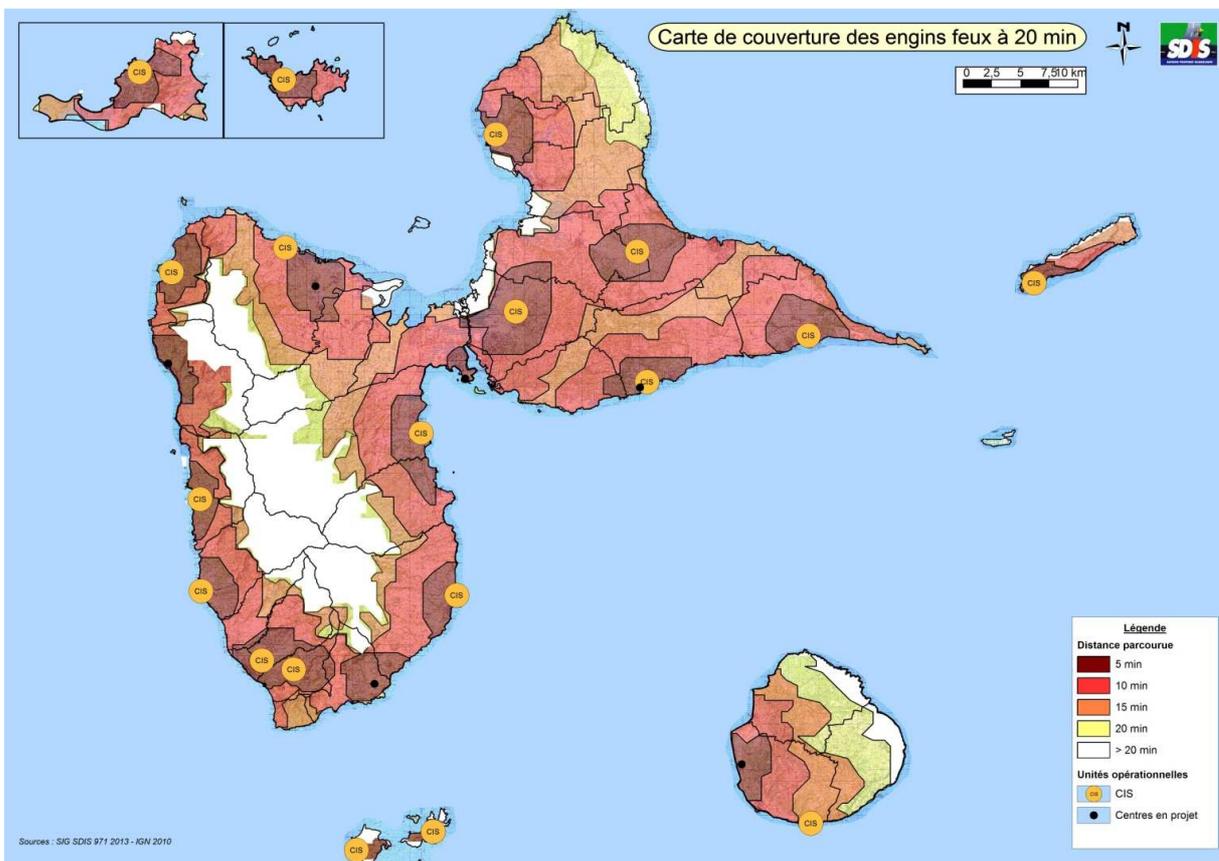


Avec les implantations nouvelles la couverture VSAV de l'ensemble de la Guadeloupe continentale est assurée dans des délais conformes au DARA (15 à 25 mn), à l'exception persistante de la route de la traversée, de l'Est de Marie-Galante et du Nord Grande Terre, peu urbanisés.

#### 4.3.3.2.2. Carte 2 - Carte de couverture du territoire par les Engins-feux

Compte tenu des implantations de CIS proposées, la carte de couverture pour les Engins-feux s'établirait ainsi :

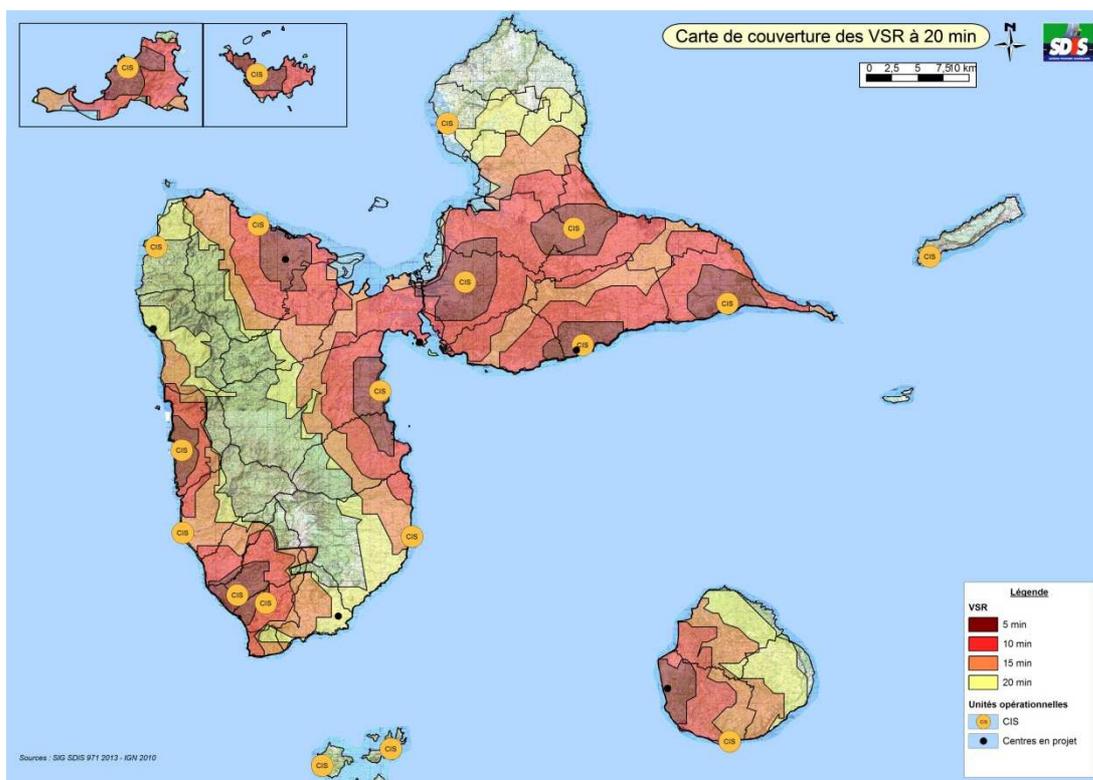
- Les nouvelles constructions sont représentées par un point noir



Avec les implantations nouvelles, la couverture Engins-feux de l'ensemble de la Guadeloupe continentale est assurée dans des délais conformes au DARA (20 à 30 mn).

#### 4.3.3.2.3. Carte 3 - Carte de couverture du territoire par les VSR

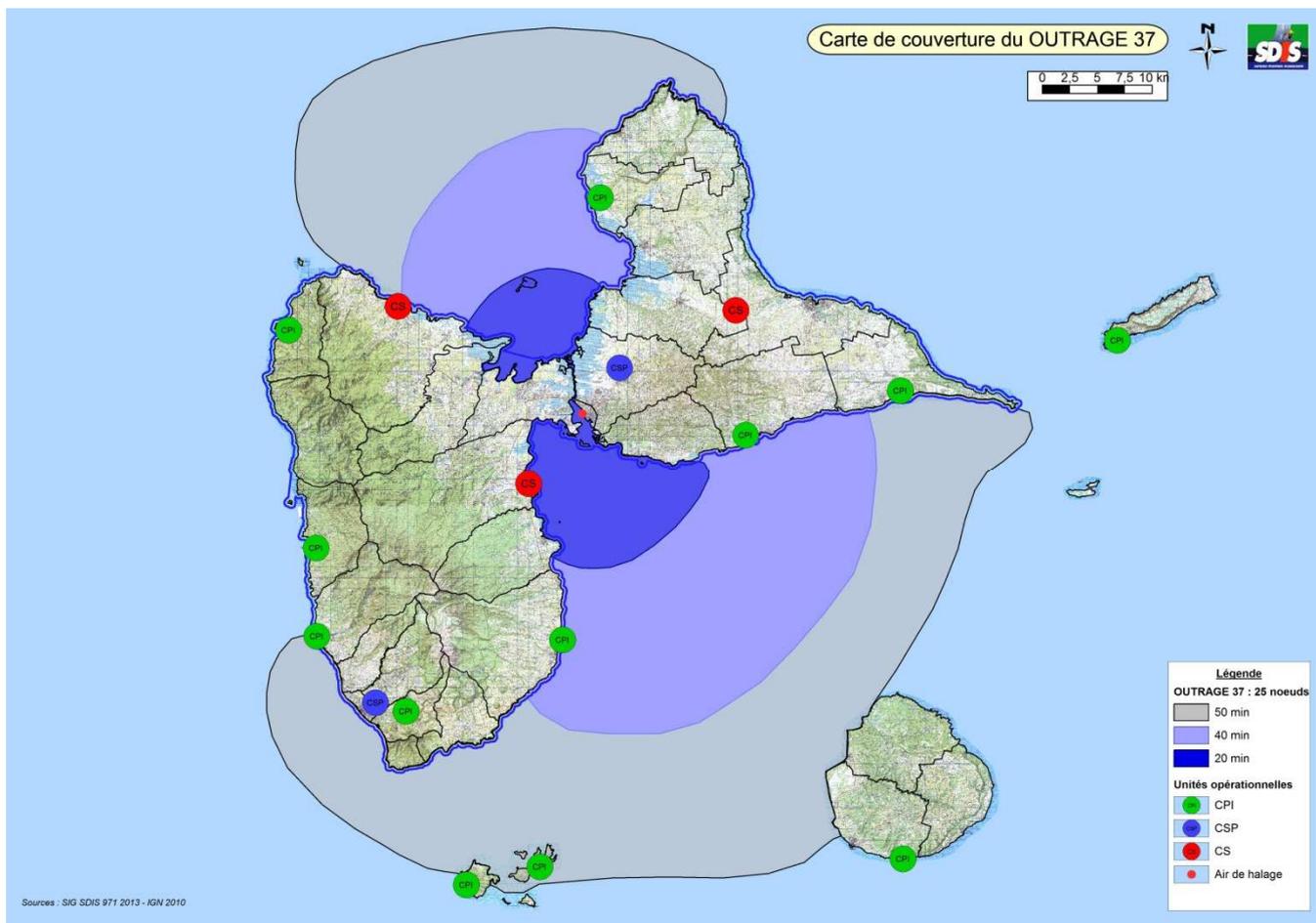
Compte tenu des éléments d'analyse, la nouvelle implantation des centres, des engins et des matériels, la couverture VSR est la suivante.



#### 4.3.3.2.4. Carte 4 - Carte de couverture du territoire par les vecteurs nautiques

En complément de la couverture actuelle des risques nautiques, il est préconisé de renforcer les moyens par un vecteur susceptible d'intervenir pour feux et secours à personnes en zone centrale du département. La vitesse de déplacement de ce moyen est fixée à 25 nœuds, pour tenir compte des conditions météorologiques aléatoires. Il devra à moyenne échéance être renforcé par deux engins semblables à Basse-Terre et Saint-François.

**Par ailleurs il est préconisé de renforcer le nombre de CSL et de BLS sur le département, de façon à ce que chaque centre soit susceptible d'assurer un départ nautique.** Ce départ pourrait être assuré par un engin type scooter de mer, plus léger et moins onéreux.



#### 4.4. PROPOSITIONS POUR LES DEPARTS TYPES ET L'ARMEMENT DES CIS

##### 4.4.1. Les départs types

Afin de répondre aux attentes de la population selon les règlements en vigueur, il est également important d'adapter les moyens matériels qui arment les CIS. Selon la nature des opérations, les départs –types devront correspondre au tableau ci-dessous, adapté selon l'importance de l'intervention. Le règlement de Mise en œuvre opérationnelle fixe de façon précise la nature des départs et le nombre d'engins concernés en fonction de chaque type d'intervention.

| <b>QUALIFICATION DES OPERATIONS</b>                       | <b>DEPARTS- TYPES ENVISAGES</b>  |
|---|--|
| <b>SECOURS A PERSONNES</b>                                |  |
| *Les accidents de sports ou de loisirs                    | <b>VSAV ou Groupes SAP (2 VSAV+VL SSSM+ VL CDG) en fonction du nombre de victimes et de leur état (1 victime grave par VSAV)</b>             |
| *Les blessés par chute                                    |  |
| *Les intoxications et asphyxies                           |  |
| *Les brûlures   |  |
| *Les malades  |  |
| *Les malaises cardiaques                                  |  |
| *Les personnes en péril                                   |  |
| *Les tentatives de suicide                                |  |
| *Les accidents de circulation                             |  |
| Les accidents de circulation avec tracteur ou engin ou PL | <b>VSAV+VSR+VL CDG ou Groupes SAP en fonction du nombre de victimes et de leur état (1 victime grave par VSAV) + Conseiller Technique SD</b> |
| Les accidents de transport aérien                         | <b>Groupes SAP+VL CDG + Engins Pompes+VL CDG</b>   |
| Les accidents de transport aérien                         | <b>Cf. Plan spécialisé</b>   |
| Les accidents de circulation avec 2 roues                 | <b>VSAV ou Groupes SAP+VL CDG</b>  |
| <b>INCENDIES</b>  |  |
| *Les explosions   | <b>Engins-Pompe+VSR+VL CDG + VSAV ou Groupe SAP+VL CDG</b>   |
| *Les feux d'ERP (Établissement Recevant du public)        | <b>Engins Pompe+VSR+EPSA+VL CDG + VSAV ou Groupe SAP +VL CDG</b>   |
| *Les feux d'immeubles et bureaux                          |  |
| *Les feux de locaux à usage d'habitation                  |  |
| *Les feux de locaux industriels                           | <b>Engins-Pompe+VSR+EPSA+DA+MPR+VLCDG + VSAV ou Groupe SAP+ VL CDG</b>   |
| *Les feux de véhicules                                    | <b>Engins Pompe</b>  |
| *Les feux de broussaille ou de champs de canne            | <b>Engins Pompe type CCF+ Porteurs d'eau+VL CDG</b>  |
| *Les feux de dépôt d'hydrocarbure                         | <b>Cf. plan spécialisé</b>   |
| *Les feux d'aéronefs                                      | <b>Cf. plan spécialisé</b>   |
| <b>OPERATIONS DIVERSES</b>                                |  |
| *Les interventions pour crues ou orages                   | <b>Engins-Pompe type CCF+VTU+VL CDG</b>  |
| *Les inondations et protections de locaux                 | <b>Engins-Pompe ou VTU+ VL CDG</b>   |
| *Les interventions impliquant des animaux                 | <b>Engins-Pompe +VL vétérinaire+ VL CDG</b>  |
| *Les interventions sur voie publique                      | <b>VTU ou Engins-Pompe +VTU+ VL CDG</b>  |
| *Les reconnaissances                                      | <b>Vecteurs routier, aquatique ou aérien</b>   |
| *Les récupérations de matériels divers                    | <b>VTU ou Engins-Pompe +VTU+VL CDG</b>   |
| *Ascenseur bloqué   | <b>Engin-Pompe</b>   |
| *Ouverture de portes                                      | <b>Engin-Pompe ou VSR</b>  |
| *Odeur suspecte   | <b>Engin-Pompe</b>   |

#### **4.4.1.1. Les Matériels**

Chaque CIS devra être équipé pour assurer le nombre de départs en intervention prévu par la réglementation en vigueur. Ce matériel pourra être complété par d'autres adaptés, qui seront définis dans le règlement de mise en œuvre opérationnelle.

Par ailleurs les CIS des îles du département devraient voir leur armement renforcé en matière d'incendie et de secours à personnes pour tenir compte des difficultés d'acheminement de renforts ou de véhicules de remplacement.

A titre indicatif, le tableau ci-dessous présente les matériels opérationnels prévus pour assurer la défense du département de la Guadeloupe.

*Version adoptée Janvier 2017*

| Type                        | Moyens existants<br>EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélemy | Moyens prévisionnels risques courants |                  |                  |                 |                           |                                 | Total départemental risques courants |
|-----------------------------|---|---------------------------------------|------------------|------------------|-----------------|---------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|
|                             |   | CIS POJ JO > 40                       | CIS POJ JO >= 30 | CIS POJ JO >= 10 | CIS POJ JO >= 7 | Complément CIS insulaires | Autres Matériels départementaux |                                      |
| Engins Feux                 |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
| FPT                         | 10  | 1                                     | 1                | 1                |                 |                           | 2                               | 10                                   |
| FPTL                        | 10  | 1                                     | 1                | 1                |                 |                           | 2                               | 10                                   |
| FPTGP                       | 0   | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |
| CCF 2000                    | 16  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| CCF ou CCR                  | 6   |                                       | 1                | 1                | 1               |                           | 1                               | 20                                   |
| VPI                         | 4   |                                       |                  |                  |                 | 1                         | 1                               | 5                                    |
| FMOGP                       | 0   | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |
| CCI/CCGC                    | 2   |                                       |                  |                  | 1               |                           |                                 | 12                                   |
| Engins élévateur            |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
| BEA                         | 0   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| EPSA 18                     | 1   |                                       |                  | 1                |                 |                           |                                 | 4                                    |
| EPSA 24/32                  | 4   | 1                                     | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    |
| Véhicule de secours         |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
| VSAV/VSAB                   | 52  | 4                                     | 3                | 2                | 1               | 1                         | 3                               | 40                                   |
| VSAVTT                      | 1   |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 3                                    |
| VSR                         | 4   |                                       | 1                | 1                |                 |                           | 1                               | 8                                    |
| FSR                         | 3   | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |
| RSR                         | 4   |                                       |                  |                  |                 | 1                         |                                 | 4                                    |
| VLM                         | 1   |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 3                                    |
| Moyens nautique             |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
| CSL                         | 8   |                                       | 1                | 1                |                 |                           |                                 | 7                                    |
| BSL(pneumatique)            | 4   |                                       |                  |                  | 1               |                           | 1                               | 13                                   |
| ScOOTer de mer              | 0   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| Bateau - pompe 20 personnes | 0   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| Bateau-pompe 6 personnes    | 0   |                                       |                  |                  |                 | 1                         |                                 | 4                                    |
| Remorques                   | 3   |                                       | 1                | 1                | 1               |                           |                                 | 19                                   |
| Véhicule de soutien         |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
| DAHR                        | 3   | 1                                     | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    |
| FEV                         | 0   | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |
| VAR                         | 3   | 1                                     |                  | 1                |                 |                           | 1                               | 6                                    |
| CTU (PLATEAU)               | 2   | 1                                     | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    |
| VTU 4*4                     | 10  | 1                                     | 1                | 1                |                 |                           | 3                               | 11                                   |
| CTU Tolé                    | 2   |                                       | 1                |                  |                 |                           | 1                               | 4                                    |
| VPC                         | 1   | 1                                     |                  |                  |                 |                           | 1                               | 2                                    |
| CAMION ATELIER              | 0   | 1                                     |                  |                  |                 |                           | 1                               | 2                                    |
| Porte Berce                 | 1   |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 3                                    |
| Véhicules de spécialités    |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
| CGSD                        | 1   |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |
| VRT                         | 1   |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |
| VS GRIMP                    | 1   |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |
| VS SAV                      | 2   |                                       |                  |                  |                 |                           | 2                               | 2                                    |
| VS PLG                      | 1   |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |
| VS CYNO                     | 1   |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |
|                             |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| Transport personnel         |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
| VL                          | 51  | 3                                     | 2                | 2                | 1               |                           | 35                              | 64                                   |
| Minibus/VTP                 | 10  | 1                                     | 1                | 1                |                 |                           | 3                               | 11                                   |
| VL Chaîne ops               | 7   |                                       |                  |                  |                 |                           | 5                               | 5                                    |
| Moyens remorquables         |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
| MPR                         | 14  |                                       | 1                | 1                | 1               |                           |                                 | 19                                   |
| MPR GP                      | 1   | 1                                     |                  |                  |                 |                           | 1                               | 2                                    |
| GER 40KVA                   | 1   | 1                                     | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    |
| GEV                         | 1   | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |
| BEMUL                       | 0   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| CEVAR                       | 1   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| BESD                        | 1   |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |
| BE ELEC 150KVA              | 0   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |
| B PRO                       | 0   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| BPMA                        | 0   |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 3                                    |
| BEPOL                       | 0   | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |
| B INOND                     | 0   |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |
| B BAR FLO                   | 0   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |
| Total véhicules             |   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |
|                             | 249   | 25                                    | 23               | 15               | 7               | 4                         | 71                              | 326                                  |

#### 4.4.2. Prévision de départs simultanés par CIS

Compte tenu des **effectifs en garde et astreinte**, et des moyens matériels alloués, les centres d'incendie et de secours de la Guadeloupe assureront les départs conformément aux dispositions ci-dessous :

|  | Nombre minimal de départs simultanés | VSAV | Engins-feu | Divers | Engins Nautiques |
|--|--------------------------------------|------|------------|--------|------------------|
| CIS PAP-ABYMES / Centre nautique   | 5                                    | 3    | 1          |        | 1                |
| CIS DE BASSE-TERRE – ST CLAUDE   | 4                                    | 2    | 1          |        | 1                |
| CIS DE SAINTE ANNE<br>CIS DE MORNE A L'EAU<br>CIS DE SAINTE ROSE<br>CIS DE PETIT BOURG   | 3                                    | 1    | 1          |        | 1                |
| CIS DE GRAND BOURG   | 2                                    | 1    |            | 1      |                  |
| CIS NAUTIQUE DE POINTE A PITRE (Mutualisé avec les ABYMES)   | 2                                    |      | 1          |        | 1                |
| CIS DE SAINT FRANCOIS<br>CIS DE PORT LOUIS<br>CIS DE DESIRADE<br>CIS SAINT LOUIS<br>CIS DE VIEUX HABITANTS<br>CIS DE BOUILLANTE<br>CIS DE POINTE NOIRE<br>CIS DE DESHAIES<br>CIS DE TERRE DE HAUT<br>CIS DE TERRE DE BAS<br>CIS DE CAPESTERRE<br>BELLE EAU<br><br>CIS DE GOURBEYRE / CIS DE TROIS RIVIERES (Sur les 2 CIS) | 2                                    | 1    | 1          |        |                  |

#### 4.4.3. Effectif dans les CIS en 1er appel (Risques courants)

Pour assurer les départs ci-dessus, les CIS organisent la présence des sapeurs-pompiers professionnels ou volontaires en garde et en astreinte, selon le principe d'un potentiel opérationnel journalier (POJ), présenté ci-dessous :

- Sont considérées ici les unités opérationnelles indistinctement appelées Centres d'Incendie et de Secours dont une projection intégrant la création d'une unité opérationnelle à Pointe-Noire.
- La définition du POJ porte sur les objectifs suivants :
  - Départs immédiats d'engins à partir des Centres d'Incendie et de Secours avec les équipes en garde nécessaires pour armer les engins.
  - Départs décalés d'engins avec des équipes en astreinte pour armer les engins.
- Le POJ correspond au niveau de service à la population assuré par le SDIS à partir de ses différents Centres d'Incendie et de Secours.
- Il correspond au nombre de Sapeurs-Pompiers prêt à intervenir dans des engins. Il tient compte des situations locales particulières de besoin opérationnel.
- Le POJ définit par tranches de 12h, de jour et de nuit (précisions des horaires dans le RI et RO) des niveaux de garde et d'astreinte distincts pour :
  - 249 Journées ouvrées par an.
  - 117 Journées non ouvrées
  - **et** 366 nuits par an.
- La réalisation des niveaux de garde et d'astreinte peut résulter de la mutualisation des moyens entre plusieurs Centres d'Incendie et de Secours.
- Le POJ remplace les notions précédentes d'effectif minimal et d'effectif maximal.
- Les chefs de Centres d'Incendie et de Secours auront pour mission de planifier les effectifs en garde et en astreinte pour atteindre tous les jours, exactement le POJ, sans plus, ni moins.
- Pour chaque CIS, l'évaluation du respect du POJ portera sur le nombre de jours où la garde et l'astreinte est égale au POJ, supérieure / inférieure au POJ.

**Le POJ pour le département de la Guadeloupe et hors risques particuliers, est évalué à 246 agents de jour dont 154 en garde et 92 en astreinte et de 217 agents de nuit dont 128 en garde et 93 en astreinte.**

Selon ces principes, le Règlement de mise en œuvre opérationnel fixe les effectifs appropriés pour tenir compte de la sollicitation opérationnelle, des obligations de service, des demandes extérieures aux nécessités opérationnelles, des contraintes exceptionnelles, afin d'assurer en toutes circonstances, la continuité du service public.

L'effectif global du SDIS intègre l'ensemble des éléments retenus dans l'organigramme, le règlement intérieur et le potentiel opérationnel journalier tel que défini dans le règlement opérationnel.

#### 4.5. CONCLUSIONS POUR LES RISQUES COURANTS

L'évolution de la gestion des emplois opérationnels vers la mise en œuvre du potentiel opérationnel journalier (POJ), véritable production du SDIS, permet d'améliorer la couverture opérationnelle du département en optimisant la disponibilité des ressources humaines notamment pour les sapeurs-pompiers volontaires. Ce dispositif présente un consensus entre les besoins de pérennité du dispositif de secours et les disponibilités financières des collectivités.

Les moyens matériels, notamment roulant doivent être adaptés avec comme objectif le tableau récapitulatif [page 78](#), qui intègre les moyens nécessaires à la défense des seuls risques courants.

Les CIS existants continuent de concourir à la défense opérationnelle du département. **Des adaptations sont à prévoir sur ces centres. D'une part des travaux de reconstruction (Sainte Anne, Sainte-Rose, Capesterre Belle Eau et Marie Galante) doivent être menés pour les CIS qui ne peuvent répondre aux exigences attendues pour ces bâtiments. D'autre part un confortement parasismique doit être envisagé pour les centres dont la conformité peut être améliorée.**

**Cette défense opérationnelle doit être renforcée par la construction de plusieurs CIS :**

- **CIS de Trois-Rivières dont l'effectif sera mutualisé avec Gourbeyre,**
- **CIS de Pointe-Noire,**
- **CIS NAUTIQUE dans la périphérie de Pointe à Pitre** permettant de prendre en compte, trois problématiques :
  - Le risque nautique
  - Les interventions dans Pointe à Pitre aux heures de pointe
  - L'évacuation par mer des personnes à partir du port de Jarry en cas de déclenchement du PPI (plan particulier d'intervention).

## 5. ANALYSE ET COUVERTURE DES RISQUES PARTICULIERS

Les risques particuliers correspondent à des aléas à faible occurrence, mais pour lesquels les enjeux sont très importants. Ces risques peuvent avoir une origine naturelle ou technologique

Ils comprennent les risques particuliers graves et les risques particuliers majeurs.

- Les risques particuliers graves tout en pouvant avoir des conséquences importantes doivent être traités par une organisation départementale adaptée.
- Les risques particuliers majeurs ont des conséquences si importantes que les moyens de secours et repères habituels locaux sont dépassés. Ces conséquences doivent être alors traitées avec l'appui d'une mobilisation extérieure zonale, nationale voire internationale.

La Guadeloupe est un département soumis simultanément à plusieurs risques naturels majeurs ainsi qu'à des risques technologiques importants. Son insularité dans la Caraïbe pose à l'évidence le problème des délais d'intervention de l'éventuelle aide extérieure. Il convient alors d'identifier le seuil des conséquences à partir duquel l'aide extérieure serait automatiquement sollicitée.

L'analyse conduite détaille :

- Les risques naturels qui sont tous des risques particuliers majeurs, même si les circonstances de survenue peuvent en limiter l'impact. En effet les enjeux humains, mais aussi économiques et environnementaux dans les zones soumises à ces aléas sont suffisamment importants pour justifier de façon préventive le recours à des renforts extérieurs au département, ce qui n'exclut évidemment pas une organisation locale performante.
- Les risques technologiques, considérés comme majeurs en raison des enjeux humains et économiques.
- Les risques graves qui ne relèvent pas directement des catégories précédentes dans leurs effets mais proviennent très souvent du même aléa. Ces risques justifient d'une organisation particulière sans que leur impact économique ou humain n'entraîne un recours à des moyens de renforts extérieurs au département.

### 5.1. LES TYPES DE RISQUES PARTICULIERS

#### 5.1.1. Les risques naturels

##### 5.1.1.1. Le risque cyclonique

###### 5.1.1.1.1. Définition

Le Cyclone est une perturbation atmosphérique, spécifique des zones tropicales. Il est constitué d'un enroulement de nuages très développés et puissants autour d'un centre, provoqué par un système de basses pressions atmosphériques. Outre les pluies fortes ou parfois diluviennes provoquées par ces formations nuageuses, le cyclone se caractérise par des vents violents. Si la zone pluvieuse peut atteindre 300 à 400 km de diamètre, celle des vents forts excède rarement 100 à 150 km. Le centre du cyclone est la zone où la pression atmosphérique est la plus basse. Cette zone est généralement dépourvue de nuages (cas des cyclones les plus puissants) et appelée "œil du cyclone".

La classification des cyclones est rappelée en **annexe 1**

#### 5.1.1.1.2. Aléa et Enjeux

La Guadeloupe est concernée chaque année par une saison cyclonique, qui s'étend de juin à novembre. La moyenne des cyclones (au-delà de la dépression tropicale) par saison dans la région Caraïbes est de 11, dont 6 au stade d'ouragans. Le cyclone le plus important ayant touché la Guadeloupe au cours des trente dernières années est Hugo en 1989 (ouragan classe 4).

En cas de phénomène majeur (ouragan de classes > 2), toute la population peut être menacée (environ 450 000 hbts) et les enjeux économiques, sociaux et environnementaux peuvent être considérables.

En cas de phénomène grave (dépression tropicale, tempête tropicale, ouragan de classes <= 2), une partie plus ou moins importante de la population peut être menacée en fonction de l'envergure du phénomène. Tous les secteurs de la Guadeloupe peuvent être impactés, toutefois le bâti est d'assez bonne qualité d'une manière générale dans le département sauf quelques poches d'habitat insalubres ou précaires qui sont identifiées par les communes.

#### 5.1.1.1.3. Adéquation et évaluation des moyens existants

##### **Moyens existants :**

##### **Le SDIS dispose :**

- D'un bâti (CIS) d'assez bonne qualité d'une manière générale sauf quelques cas particuliers où le risque principal est l'inondation en bordure de mer (Grand-Bourg, Bouillante, Sainte-Anne, Capesterre Belle Eau).
- De moyens matériels spécialisés (matériel de déblaiement, de coupe, etc...), en quantité appréciable mais insuffisante.
- De matériel traditionnel des sapeurs-pompiers (secours à personnes, incendies et opérations diverses).

##### **Hors SDIS :**

- Les moyens des autres services (Routes de Guadeloupe, Forces Armées aux Antilles, Communes) en particulier ceux qui participent à la mise en œuvre du plan ORSEC, ainsi que ceux du privé existent pour appréhender ce risque.

##### **Adéquation :**

En cas d'évènement majeur, les capacités d'intervention sur le département seront très probablement dépassées et les moyens humains et matériels existants seront pour partie non opérationnels que ce soit dans le domaine du secours à personnes ou tout autre domaine. Il faudra obligatoirement faire appel à l'aide extérieure.

En cas d'évènement grave, les mesures d'urgence seront assurées. Les capacités départementales doivent être dimensionnées pour faire face pendant 72 heures à un phénomène cyclonique grave (Classe 2) intéressant au plus la Grande-Terre ou la Basse-Terre

#### 5.1.1.1.4. Améliorations

Les améliorations doivent porter essentiellement sur les points suivants :

- Le renforcement des moyens spécialisés et courants
- Le maintien des acquis et la mobilisation des SPV
- L'activation et le fonctionnement des Postes de Commandement communaux
- la fiabilité des moyens de communication
- la création des réserves communales de sécurité civile
- l'élaboration et la mise en œuvre des Plans communaux de Sauvegarde
- Le pré-positionnement zonal de matériels de secours et de logistique (en particulier traitement de l'eau)

### 5.1.1.2. Le risque inondation

#### 5.1.1.2.1. Définition

Une inondation est une submersion plus ou moins rapide d'une zone, avec des hauteurs d'eau variables ; elle dépend directement de la conformation du bassin versant, de la quantité et de la durée des pluies.

Le climat tropical, maritime et humide des Antilles en fait une région à haut risque d'inondation : la pluviométrie annuelle varie de 1100 mm/an en zone "sèche" à 12000 mm/an au sommet de la Soufrière. Cette abondance est due en grande partie à des pluies de forte intensité dont certaines, à caractère exceptionnel, ont des effets désastreux.

Les événements météorologiques à l'origine des inondations sont aussi bien des orages violents stagnant plusieurs heures au même endroit que des zones perturbées très actives de grande dimension. Malgré la forte saisonnalité des pluies, aucune période ne peut être considérée comme sans risque d'inondation.

#### 5.1.1.2.2. Aléas et Enjeux

En Guadeloupe, la plupart des inondations proviennent de crues torrentielles : elles sont donc très rapides. Les inondations « majeures » sont rares, ce risque s'apparente donc plus à un risque « grave ».

La population concernée est potentiellement importante en raison des très nombreux constructions en zone rouge (> 15 000 bâtiments). Les enjeux seront d'ordre économique (ils concerneront les biens tels que les maisons, les bâtiments divers), avec une dimension environnemental et sociale : en cas d'association à des phénomènes de pollutions des nappes phréatiques, l'alimentation en eau des populations de zones non concernées peut être affectée.

#### 5.1.1.2.3. Adéquation et évaluation des moyens existants

##### **Moyens existants :**

##### **SDIS :**

- De matériels de déblaiement, de coupe etc.
- De matériels traditionnels des sapeurs-pompiers (secours à personnes, incendies et opérations diverses).
- Quelques embarcations légères.

**Hors SDIS :** des moyens des autres services (Routes de Guadeloupe, Forces Armées aux Antilles, communes, etc.), en particulier ceux qui participent à la mise en œuvre du plan ORSEC, ainsi que ceux du privé existent pour appréhender ce risque.

### **Adéquation :**

En cas de phénomène majeur, Les mesures d'urgence seront assurées, mais les capacités d'intervention à moyen et long terme sur le département seront dépassées. Un appel à l'aide extérieure peut se révéler nécessaire.

En cas de phénomène grave, les mesures d'urgence seront assurées, les moyens de gérer une crise de cette envergure existent, à l'exception de moyens de stockage d'eau, pour l'extinction des incendies et le ravitaillement des populations. Les capacités départementales peuvent être adaptées pour faire face efficacement et dans le temps à un phénomène grave.

#### 5.1.1.2.4. Améliorations

Les améliorations devraient porter essentiellement sur les points suivants :

- Le renforcement des moyens de pompage;
- Le pré-positionnement zonal de matériels de secours et de logistique :
  - embarcations légères,
  - moyens de production d'eau, d'électricité,
  - camion-citerne grande capacité,
  - hébergement temporaire
  - hôpital de campagne
  - etc.....
- La création des réserves communales de sécurité civile;
- L'élaboration et la mise en œuvre des Plans communaux de sauvegarde (en cours d'élaboration pour la plupart des communes);
- L'activation et le fonctionnement des Poste de Commandement Communaux;

#### 5.1.1.3. Le risque sismique

##### 5.1.1.3.1. Définitions

La plupart des séismes sont dus à la rupture brutale, en profondeur, des roches formant les couches froides et fragiles de l'enveloppe terrestre, le long d'un plan appelé "plan de faille". La rupture libère de l'énergie sous forme d'ondes élastiques qui se propagent à l'intérieur de la terre. L'arrivée de ces ondes en surface provoque des déplacements du sol, responsables de la plus grande partie des dommages.

La magnitude est un paramètre lié à la quantité d'énergie libérée par un tremblement de terre. On la calcule, soit à partir de l'amplitude du signal enregistré par un sismographe, soit à partir de la durée de ce signal. La célèbre et ancienne "magnitude sur l'échelle de Richter" est aujourd'hui remplacée par différents calculs plus précis de magnitude.

L'intensité est un paramètre évaluant les effets et dommages produits en surface par un tremblement de terre. Elle ne se calcule donc pas. Sa valeur varie de 1 à 12 sur l'échelle MSK (MEDVEDEV, SPONHEUVER et KARNIC) 1964, en fonction de l'ampleur des effets et dégâts produits. Il n'existe aucune véritable relation entre magnitude et intensité de deux séismes de même magnitude pouvant donner en surface des intensités maximales très différentes.

Le Foyer (ou hypocentre) est l'endroit où, sur une faille, la rupture s'initie. Sa profondeur peut varier entre 0 et environ 700 kilomètres. L'épicentre est le point de la surface du sol le plus proche du foyer, Il est défini par ses coordonnées géographiques, latitude et longitude.

Un séisme principal est toujours suivi d'un cortège de séismes plus petits et plus diffus (pouvant néanmoins être destructeurs) qu'on appelle « répliques ». Ces répliques peuvent se produire pendant plusieurs semaines à plusieurs mois après le séisme principal, en général dans une zone un peu plus grande que celle affectée par le séisme principal.

Un même séisme sera ressenti avec des intensités différentes selon la distance par rapport à l'épicentre et selon les caractéristiques du terrain (effet de site).

#### 5.1.1.3.2. Aléas et Enjeux

La Guadeloupe est située à la jonction entre la plaque Caraïbes et les plaques Nord Amérique et Sud Amérique. La zone de subduction est située à 150 km de la Guadeloupe : la lithosphère atlantique s'enfonce sous l'arc antillais. L'archipel guadeloupéen correspond donc à un niveau élevé de l'aléa sismique. Ceci est dû non seulement aux séismes lointains de la zone de subduction Amérique / Caraïbe, mais aussi à l'activité sismique intra plaque Caraïbe.

Au niveau ou à proximité des îles de la Guadeloupe, les principaux séismes historiques ressentis sont les suivants :

- Le séisme du 8 février 1843, d'intensité estimée à IX-X, est le plus important ressenti dans l'archipel. Il causa la mort de 1500 personnes environ et la destruction de Pointe-à-Pitre.
- Le séisme du 16 mai 1851, d'intensité épicentrale égale à VII, épicentre proche de la ville de Capesterre.
- Le séisme du 29 avril 1897, d'intensité épicentrale VIII, dont l'épicentre est situé dans la baie de Pointe-à-Pitre.

Le 3 août 1992 un séisme de magnitude 5,6 a été enregistré à 40 km à l'est de l'île de Marie-Galante.

Très récemment, le tremblement de terre du 21 novembre 2004, localisé à environ au sud-est des Saintes, a atteint la magnitude 6,3.

Les enjeux sont très importants : toute la population peut être concernée, ainsi que l'activité économique et l'environnement. En cas de séisme exceptionnel, des effets systémiques sont à craindre en raison de l'effondrement des réseaux (électricité, gaz, eau, téléphone, internet, etc.).

#### 5.1.1.3.3. Adéquation des moyens existants

##### **Moyens existants :**

Le SDIS dispose :

- De bâtiments de classe D ou IV (les plus récents : CTA-CODIS, CSP des Abymes, futur CSP de Basse-Terre, etc.).
- De matériels de déblaiement, de coupe etc.
- De matériels traditionnels des sapeurs-pompiers (secours à personnes, incendies et opérations diverses).

Hors SDIS : des moyens des autres services, en particulier ceux qui participent à la mise en œuvre du plan ORSEC, ainsi que ceux du privé, existent pour appréhender ce risque.

##### **Adéquation :**

En cas d'évènement majeur, les capacités d'intervention sur le département seront très probablement dépassées et les moyens humains et matériels existants seront pour partie non opérationnels que ce soit dans le domaine du secours à personnes ou tout autre domaine. Il faudra obligatoirement faire appel à l'aide extérieure.

En cas de phénomène grave, même si les capacités d'intervention sur le département ne sont pas dépassées en matière de secours, il faudra envisager un appel à l'aide extérieure compte tenu de l'ampleur des dispositions à prendre très rapidement pour sauver le maximum de vies humaines, d'éviter les épidémies, d'assurer de l'hébergement et de favoriser le retour à la normale. Toutefois le savoir-faire des acteurs locaux permettra d'assurer les secours d'urgence et la coordination des moyens de renforts.

#### 5.1.1.3.4. Améliorations envisageables

Les améliorations devraient porter essentiellement sur les points suivants :

- Renforcement des moyens et des personnels spécialisés, notamment par la formation de l'ensemble des Sapeurs-Pompiers locaux à la spécialité sauvetage déblaiement.
- La poursuite du confortement parasismique des centres existants
- La fiabilité des moyens de communication
- L'activation et le fonctionnement des Poste de Commandement communaux
- La création des réserves communales de sécurité civile
- L'élaboration et la mise en œuvre des Plans communaux de Sauvegarde (en cours d'élaboration pour la plupart des communes)
- Le pré positionnement zonal de matériels de secours et de logistique

#### 5.1.1.4. Le risque mouvement de terrain

##### 5.1.1.4.1. Définition

Un mouvement de terrain est un déplacement plus ou moins brutal du sol ou du sous-sol ; Il est fonction de la nature et de la disposition des couches géologiques. Sous l'expression générique "mouvements de terrain" sont regroupés plusieurs phénomènes dont le détail est exposé en **annexe 1**:

##### 5.1.1.4.2. Aléas et Enjeux

La Guadeloupe est concernée en de nombreux points de son territoire, notamment en Basse-Terre et dans la zone des Grands Fonds. Lors d'épisodes de fortes pluies, notamment en cas de cyclone, des glissements de terrains sont très souvent observés.

Les manifestations observées ces dernières années permettent de penser que les moyens de secours et d'intervention locaux sont adaptés à ce type de risque. Toutefois, on ne peut écarter un mouvement de terrain majeur nécessitant un renfort zonal.

##### 5.1.1.4.3. Adéquations des moyens existants :

#### **Moyens existants :**

Le SDIS dispose:

- De bâtiments de classe D ou IV (les plus récents : CTA-CODIS, CSP des Abymes, futur CSP de Basse-Terre, etc.).
- De matériels de déblaiement, de coupe etc.

- De matériels traditionnels des sapeurs-pompiers (secours à personnes, incendies et opérations diverses).
- HORS SDIS : les moyens des autres services, en particulier ceux qui participent à la mise en œuvre du plan ORSEC, ainsi que ceux du privé existent pour appréhender ce risque

### **Adéquation:**

Les capacités départementales sont dimensionnées pour faire face efficacement et dans le temps à un phénomène mouvement de terrain qui relève du risque grave dans le département de la Guadeloupe.

#### 5.1.1.4.4. Améliorations envisageables

Les améliorations devraient porter essentiellement sur les points suivants :

- Le renforcement des moyens matériels
- l'activation et le fonctionnement des PC communaux;
- la création des réserves communales de sécurité civile;
- l'élaboration et la mise en œuvre des Plans communaux de Sauvegarde (en cours d'élaboration pour la plupart des communes).

#### 5.1.1.5. *Le risque volcanique*

##### 5.1.1.5.1. Définition

Un volcan est un relief plus ou moins prononcé, dans une zone fragile de la croûte terrestre qui met en relation la dynamique interne du globe avec la surface et l'atmosphère.

Le volcanisme permet à des matériaux à des hautes températures (magma) provenant de la fusion partielle de la croûte terrestre et du manteau supérieur de s'épancher à la surface du soi ou du fond des océans sous forme d'effusion de lave, ou bien de manière explosive, sous forme d'une multitude de fragments incandescents accompagnés de gaz (eau, dioxyde de carbone, hydrogène sulfuré, dioxyde de soufre, monoxyde de carbone, chlore, hydrogène, oxygène, azote, etc.).

Un volcan vivant alterne des périodes d'activité et d'inactivité, pendant lesquelles on pourra le qualifier d'endormi. Son réveil peut être très brusque, tel celui de Soufrière Hills en 1995 sur l'île de Montserrat.

Un volcan éteint est un volcan dont la période d'inactivité magmatique actuelle est bien supérieure à toutes ses autres périodes d'inactivité telles qu'elles auront pu être définies par les recherches scientifiques (le Houëlmont, dans les Monts Caraïbes du sud de la Basse-Terre sur lequel a été construit l'Observatoire Volcanologique de la Soufrière de Guadeloupe s'est éteint il y a environ 500 000 ans).

##### 5.1.1.5.2. Aléas et Enjeux dans la zone de manifestation du risque

Le volcan de la Soufrière, qui domine la Basse-Terre, est toujours en activité. La dernière éruption importante remonte à 1976. Il fait l'objet d'un suivi par l'observatoire volcanologique et sismique.

Populations concernées : 7 communes sont directement concernées, de CAPESTERRE-BELLE-EAU à VIEUX-HABITANTS, ce qui représente une population d'environ 80 000 habitants

Autres Enjeux : humains, économiques et environnementaux et sociaux à l'échelle du département (transit aérien perturbé).

#### 5.1.1.5.3. Adéquation et évaluation des moyens existants

##### **Moyens :**

Le SDIS dispose:

- De bâtiments de classe D ou IV (les plus récents : CTA-CODIS, CSP des Abymes, futur CSP de Basse-Terre, etc.).
- De matériels de déblaiement, de coupe etc.
- De matériels traditionnels des sapeurs-pompiers (secours à personnes, incendies et opérations diverses).

Hors SDIS : les moyens des autres services, en particulier ceux qui participent à la mise en œuvre du plan ORSEC, ainsi que ceux du privé existent pour appréhender ce risque.

##### **Adéquation :**

En cas d'évènement majeur, les capacités d'intervention sur le département seront très probablement dépassées et les moyens humains et matériels existants seront pour partie non opérationnels que ce soit dans le domaine du secours à personnes ou tout autre domaine.

La question de l'évacuation sera posée et dans ce cas, les moyens du département seront inadaptés. Il faudra obligatoirement faire appel à l'aide extérieure.

#### 5.1.1.5.4. Améliorations envisageables

Les améliorations devraient porter essentiellement sur les points suivants :

- L'élaboration d'un plan de transfert d'urgence des principales institutions vers le reste du territoire de la GUADELOUPE (révision en cours de l'annexe ORSEC Volcan);
- L'activation et le fonctionnement des Poste de Commandement communaux;
- La création des réserves communales de sécurité civile;
- L'élaboration et la mise en œuvre des Plans communaux de Sauvegarde (en cours d'élaboration pour la plupart des communes);
- Le pré positionnement zonal de matériels de secours et de logistique.

#### **6.3.1.6 Le Risque TSUNAMI**

Considéré comme réel pour le département depuis 2010.

Des études sont en cours au niveau du département et de la zone, un exercice cadre a eu lieu en mars 2011 au niveau de la Caraïbe.

L'insertion dans le présent document fera l'objet d'un avenant.

## 5.1.2. Le risque technologique

### 5.1.2.1. Le risque industriel

#### 5.1.2.1.1. Définition

Le risque industriel concerne tout événement accidentel susceptible de se produire sur un site industriel et d'entraîner des conséquences immédiates graves pour le personnel, les riverains, les biens ou l'environnement.

Les sites industriels peuvent être :

- des installations classées pour la protection de l'environnement (livre V-Titre 1er du code de l'environnement codifiant la loi n°76-663 du 19 juillet 1976), soumises à autorisation;
- des installations soumises à la directive européenne Seveso II du 9 décembre 1996, transcrite en droit français par l'arrêté du 10 mai 2000.

Les principales manifestations du risque industriel sont :

- L'incendie par inflammation d'un produit au contact d'un autre, d'une flamme ou d'un point chaud, avec risque de brûlures et d'asphyxie ;
- L'explosion par mélange entre certains produits, libération brutale de gaz avec risque de traumatismes directs ou par onde de choc ;
- La dispersion dans l'air, l'eau ou le sol de produits dangereux avec toxicité par inhalation, ingestion ou contact ;

#### 5.1.2.1.2. Aléas et Enjeux en Guadeloupe

Les risques technologiques majeurs en Guadeloupe sont associés à 3 catégories de produits

- Les hydrocarbures liquides ;
- les gaz combustibles liquéfiés (butane)
- les autres gaz sous pression

Deux établissements relèvent de la directive SEVESO II :

- Le dépôt d'hydrocarbures liquides SARA. Par ce dépôt transitent tous les hydrocarbures liquides consommés en Guadeloupe continentale.
- Le dépôt de butane SIGL (Rubis), centre de mise en Bouteille pour tout le gaz butane utilisé en Guadeloupe.

La commune de BAIE-MAHAULT, et plus précisément la Zone de Jarry, englobe à elle seule plus de 90% du stock de ces produits dangereux. Elle regroupe dans un rayon d'1 km une dizaine d'établissements à risque dont les principaux sont : SARA, la centrale EDF, SIGL, GMA et le pipe-line de Total Caraïbes GPAP ;

De plus l'apportement pétrolier de la SARA, qui permet les réceptions maritimes d'hydrocarbures, est également dans ce rayon.

Les accidents industriels les plus récents sont :

- Le 26 mai 1989, incendie ayant impliqué un transformateur au pyralène, à la société SOFRIGEL, à Jarry.
- En 1987, fuite de chlore aux établissements CHLOREX dans la ville des ABYMES

- Le 09 octobre 1983, fuite de 800 kg d'ammoniac à la Société SOCREMA, à Jarry.

La population directement soumise aux risques technologiques dans l'environnement proche des installations en question est estimée à 1500 personnes travaillant dans la zone et environ 3 à 5000 dans la zone de dangers (Jarry)

En cas de catastrophe industrielle, les enjeux humains et économiques, voire environnementaux (mangrove) peuvent être considérables, compte tenu de la dépendance de la Guadeloupe envers son « poumon économique » que constitue la zone industrielle et commerciale de Jarry.

L'extrémité de cette zone, la « pointe de Jarry » fait l'objet d'un PPI qui a été réactualisé en 2011. Ce PPI prévoit notamment un dispositif d'alerte de la population et un plan d'évacuation de la zone.

#### 5.1.2.1.3. Adéquation des moyens existants

##### **Moyens:**

Le SDIS dispose:

- De matériels d'extinction, de protection, de déblaiement, de coupe, etc.
- De matériels traditionnels des sapeurs-pompiers (secours à personnes, incendies et opérations diverses) en quantité insuffisante pour pallier une défaillance de la protection au niveau de la SARA.
- Des personnels formés.

Hors SDIS : Les moyens des autres services, en particulier ceux qui participent à la mise en œuvre du plan ORSEC (Forces Armées aux Antilles, Communes, etc.), ainsi que ceux du privé, existent pour appréhender ce risque, à l'exception d'un volume d'émulseur suffisant pour éteindre un incendie de cuvette dans le cadre du scénario majorant.

L'emploi de ces moyens est coordonné par le Préfet en cas de déclenchement du PPI de la zone de Jarry, réactualisé en 2011.

##### **Adéquation :**

En cas d'évènement majeur, les capacités d'intervention sur le département seront à peine suffisantes que ce soit dans le domaine du secours à personnes ou tout autre domaine. La cinétique de développement d'un sinistre (incendie, explosion) limite le recours à l'aide extérieure, qui ne peut être espérée avant plusieurs heures. Ce recours sera cependant utile compte tenu de l'ampleur des dispositions à prendre très rapidement dans le but de préserver le maximum d'entreprises et d'éviter les conséquences de type pollution, problèmes de santé publique, etc.....

En cas de phénomène grave, même si les capacités d'intervention sur le département ne sont pas dépassées en matière de secours, il pourrait être fait appel à l'aide extérieure, notamment en matière de conseil technique, et pour renforcer les moyens du SDIS.

#### 5.1.2.1.4. Améliorations envisageables

Les améliorations devraient porter essentiellement sur les points suivants :

- Renforcement des moyens d'extinction et de lutte contre les différents types de sinistres;
- Diminution des délais d'intervention des secours par le positionnement d'un CIS à proximité de la principale zone à défendre;
- Augmentation des capacités hydrauliques du SDIS et de la zone;
- L'activation et le fonctionnement des Postes de Commandement communaux;
- La fiabilité des moyens de communication;
- L'intégration des risques industriels dans la mise en œuvre des Plans communaux de Sauvegarde;
- L'amélioration du système d'alerte des populations;
- L'amélioration des dispositifs d'évacuation de la zone (refonte du PPI en 2011);
- L'annualisation d'une campagne d'information préventive;
- Le pré positionnement zonal de matériels de secours et de logistique.

#### 5.1.2.2. *Le risque Transport de Matières Dangereuses (TMD)*

##### 5.1.2.2.1. Définition

Une matière dangereuse est une substance qui, par ses propriétés ou par les réactions qu'elle peut entraîner, est susceptible de présenter un danger grave pour l'homme, les biens ou l'environnement : Elle peut être inflammable, toxique, explosive, corrosive ou radioactive.

Aux conséquences habituelles des accidents de transports, peuvent venir s'ajouter les effets du produit transporté. Alors, l'accident combine un effet primaire, immédiatement ressenti (incendie, explosion, déversement) et des effets secondaires (propagation aérienne de gaz ou de fumées toxiques, pollutions des eaux ou des sols).

##### 5.1.2.2.2. Aléas et Enjeux en Guadeloupe

En l'absence de réseau ferroviaire et de voies intérieures navigables, le transport terrestre des matières dangereuses est principalement routier et maritime. Il concerne à plus de 95 % des produits pétroliers et pour le reste, du rhum, des produits phytosanitaires et des gaz industriels (chlore, ammoniac). Des précisions sur les produits et quantités transportées sont présentées en **annexe 1**.

##### 5.1.2.2.3. Adéquation et évaluation des moyens existants

#### **Moyens :**

Le SDIS dispose :

- De matériels d'extinction, de protection, de déblaiement, de coupe, etc.
- De matériels traditionnels des sapeurs-pompiers (secours à personnes, incendies et opérations diverses)
- Des personnels formés.

Hors SDIS : Les moyens des autres services, en particulier ceux qui participent à la mise en œuvre du plan ORSEC, ainsi que ceux du privé, existent pour appréhender ce risque.

#### **Adéquation :**

Les capacités d'intervention du département doivent permettre de faire face à un phénomène de cette envergure, mais nécessitent quelques adaptations.

#### 5.1.2.2.4. Améliorations envisageables

Les améliorations devraient porter essentiellement sur les points suivants :

- Renforcement des moyens hydrauliques et spécifiques du SDIS
- l'activation et le fonctionnement des PC communaux
- la fiabilité des moyens de communication
- La possibilité de mobiliser une réserve importante d'émulseur sur les lieux d'un tel phénomène

Version adoptée janvier 2017

## Tableau de synthèse des risques particuliers majeurs

| ALEAS<br>COMMUNES | Ouragan | Séisme | Inondation | Mouvements<br>de terrain | Volcan | Technologiqu<br>es | Nombre<br>d'aléas |
|-------------------|---------|--------|------------|--------------------------|--------|--------------------|-------------------|
| ABYMES            | X       | X      | X          | X                        |        | X                  | 5                 |
| ANSE-BERTRAND     | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| BAIE-MAHAULT      | X       | X      | X          | X                        |        | X                  | 5                 |
| BAILLIF           | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |
| BASSE-TERRE       | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |
| BOUILLANTE        | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| CAPESTERRE B/E    | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |
| CAPESTERRE M/G    | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| DESHAIES          | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| DESIRADE          | X       | X      | X          | X                        |        | X                  | 5                 |
| GOSIER            | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| GOURBEYRE         | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |
| GOYAVE            | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |
| GRAND-BOURG       | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| LAMENTIN          | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| MORNE-A-L'EAU     | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| MOULE             | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| PETIT-BOURG       | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| PETIT-CANAL       | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| POINTE-A-PITRE    | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| POINTE-NOIRE      | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| SAINTE-ANNE       | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| SAINT-CLAUDE      | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |
| SAINT-FRANCOIS    | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| SAINT-LOUIS       | X       | X      | X          | X                        |        | X                  | 5                 |
| SAINTE-ROSE       | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| TERRE-DE-BAS      | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| TERRE-DE-HAUT     | X       | X      | X          | X                        |        |                    | 4                 |
| TROIS-RIVIERES    | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |
| VIEUX-FORT        | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |
| VIEUX-HABITANTS   | X       | X      | X          | X                        | X      |                    | 5                 |

### 5.1.3. Le risque grave

#### 5.1.3.1. Définition

Le risque grave correspond à des aléas ponctuels dont l'occurrence est faible mais pour lesquels les enjeux sont suffisamment importants pour justifier une couverture adaptée au niveau du département.

La nature de l'aléa est varié et va du feu très important de Centre Commercial ou d'entrepôt à la chute d'aéronef dans une zone de montagne en passant par l'accident de car et le feu en zone périurbaine ou urbaine, etc.

Pour ces risques, pouvant occasionner une sollicitation qui dépasse l'organisation quotidienne et locale des secours, sans excéder les capacités départementales, une efficacité de l'organisation et la capacité d'attendre efficacement une éventuelle aide extérieure seront recherchées.

Cette analyse concernera plus particulièrement les risques suivants :

- Le risque naturel grave (séisme ou cyclone)
- Les risques technologiques
- Les risques liés au transport de personnes (voie aérienne, voie terrestre, voie maritime)
- Les risques liés transport et au stockage de marchandises (Grands entrepôts, terminaux portuaires et aéroportuaires)
- Les risques sociologiques et plus particulièrement ceux occasionnés par les mouvements de foule lors des grands rassemblements mais aussi lors des mouvements sociaux
- Les risques liés aux activités nautiques, devant faire l'objet d'une attention particulière

#### 5.1.3.1.1. Risques liés au transport de personnes

##### 5.1.3.1.1.1. Transport de personnes par voie aérienne

L'aéroport Pôle Caraïbe est le 10ème aéroport national. Il génère un important trafic de passagers auquel s'ajoute celui des aérodromes régionaux.

Les risques liés à ce type de transports sont essentiellement liés à la chute d'un aéronef, à proximité des pistes, mais aussi en mer, en phase d'atterrissage ou de décollage, avec l'éventualité de très nombreuses victimes ( $\geq$  à 300 passagers).

Ils se combinent aux risques d'incendie liés à l'épandage de kérosène en cas de chute.

L'aéroport Pôle Caraïbe étant situé dans l'agglomération de Pointe-à-Pitre, la chute d'un aéronef est susceptible de concerner un grand nombre de victimes, très au-delà du nombre déjà important de passagers des gros porteurs.

Les risques dans les autres agglomérations sont plus limités, en raison de la taille des aéronefs pouvant utiliser les aérodromes régionaux.

##### 5.1.3.1.1.2. Transport de personnes par voie terrestre

Les risques liés à ce type de transport sont essentiellement ceux liés à la présence de nombreuses victimes, suite à l'accident de transport en commun.

En l'absence de transport ferroviaire, toutes les liaisons interurbaines sont organisées par les autorités en charge au moyen de bus, mini bus, taxis, très nombreux sur l'île.

La récente réorganisation du transport par le Conseil Général suscite le rajeunissement d'un parc de véhicules qui a longtemps été caractérisé par sa vétusté, et donc par le risque d'accident généré avec de nombreuses victimes (50 à 80 passagers par véhicule).

#### 5.1.3.1.1.3. *Transport de personnes par voie maritime*

Les risques sont essentiellement ceux liés à la présence de nombreuses victimes en milieu aquatique.

Les vecteurs de transports rapides et peu onéreux ont attirés une clientèle nombreuse ( $\geq 300$  passagers par navire) vers l'ensemble des îles de l'archipel. L'exemple d'accidents en mer ou d'incendie à bord nécessitant l'évacuation des navires justifie la prise en compte de ce risque par les moyens de secours locaux.

Par ailleurs l'augmentation du nombre d'escale de navires de croisières, transportant une très importante clientèle ( $\geq 3000$  passagers par navire) justifie également, malgré la présence d'équipages formés, la prise en compte du risque incendie et des risques de nombreuses victimes lorsque ces navires sont à quai ou à proximité des îles de l'archipel.

#### 5.1.3.1.2. Les risques liés au transport et au stockage de marchandises (Grands entrepôts, terminaux portuaires et aéroportuaires)

Le transport maritime et le stockage en grande quantité ( $\geq 3000$  T) de denrées combustibles génère un potentiel calorifique, qui associé à une configuration des entrepôts qui autorise des propagations de sinistres, représente un risque particulier grave.

L'impact économique est particulièrement à prendre en compte. La localisation de ce risque est principalement sur la zone portuaire de Jarry, mais d'autres peuvent ponctuellement exister.

#### 5.1.3.1.3. Les risques sociologiques

Les grands rassemblements représentent une sollicitation importante en personnel et en matériel, afin de mettre en place un dispositif de secours adapté à un nombre de victimes élevé ( $\geq 20$  victimes) et pour lutter contre un départ d'incendie alors que les voies d'accès sont réputés encombrés.

Si ce type d'événements ne présente pas de difficultés de gestion particulière, il convient de les prendre en compte comme un risque particulier grave pour dimensionner le dispositif de secours.

Les mouvements sociaux, Avec les phénomènes de barrages routiers, parfois enflammés, et le rassemblement de très nombreuses personnes, nous sommes en face de phénomènes s'apparentant aux grands rassemblements. Des moyens spécifiques pour le franchissement des barrages notamment, avec le concours des Forces de l'ordre, peuvent s'avérer nécessaires pour assurer la continuité des secours.

#### 5.1.3.1.4. Les risques liés aux activités nautiques

Le développement d'activités nautiques de loisirs liées au tourisme, diversifie les situations auxquelles les secours se trouvent confrontés. Ainsi se sont développés ces dernières années des sports nautiques (kite surf, kayak, scooter de mer, compétition de nage en mer, etc...) conduisant leurs pratiquants très souvent au-delà des limites habituellement considérées comme zone de compétence des sapeurs-pompiers.

La fréquentation des plages génère également un niveau de risque devenu inacceptable pour les populations, alors la prise en compte par l'organisation des secours est indispensable.

La gravité de ce risque est davantage liée à l'impact médiatique des accidents qui touchent souvent des enfants, qu'aux enjeux économiques ou humains. Le feu dans un bateau à passagers (400) et un accident de ce vecteur, au large, constitue les plus graves sinistres maritimes prévisibles auxquels les secours puissent être confrontés.

Actuellement le SDIS de GUADELOUPE ne possède pas les moyens pour une intervention en cas d'incendie dans un navire et d'évacuation des passagers

#### 5.1.4. Conclusion de l'analyse des risques particuliers

Le département de la Guadeloupe est soumis à divers risques qui relèvent chacun du risque particulier grave et du risque majeur :

- le risque cyclonique
- les Inondations
- le risque sismique
- les mouvements de terrain
- le risque volcanique
- **le risque de tsunami (non traité)**
- le risque industriel
- le risque de transport de matières dangereuses

Il convient de souligner que :

- chaque année à la Guadeloupe, le risque cyclonique est une réalité que nul ne peut ignorer (de juin à Novembre).
- en matière de sismicité, les Antilles sont classées zone III soit le niveau le plus élevé du territoire national.
- Le risque volcanique permanent est symbolisé par la SOUFRIERE, volcan avec une activité importante, émanation de vapeur d'eau acide, dégagement de gaz soufré toxique, projection d'eau en ébullition, etc.).
- La manifestation majeure des risques entraînerait, comme partout, la demande de l'aide extérieure au département qui ne pourrait être effective qu'après quelques heures

**Il n'est pas envisageable de dimensionner les moyens humains et matériels pour assurer une réponse opérationnelle autonome du département face aux risques majeurs, pour des raisons économiques, mais aussi en raison de la faible sollicitation de ces moyens qui rendrait leur fiabilité aléatoire. L'aide zonale, nationale et internationale sera sollicitée comme c'est le cas dans la très grande majorité des catastrophes.**

Il convient donc de dimensionner les moyens pour assurer une réponse pendant le délai d'acheminement des renforts. Ce délai est fixé au plus à 72 h, temps nécessaire pour dégager les ports et aéroports, et acheminer les secours en sécurité.

La véritable préoccupation est la survenue d'événements relevant du risque grave pour lesquels l'organisation départementale doit pouvoir apporter des réponses. Le dimensionnement des moyens, en hommes et matériels, sera optimisé pour faire face au risque grave.

## 5.2. COUVERTURE DES RISQUES PARTICULIERS

Comme le montre l'analyse des risques, la Guadeloupe est confrontée à plusieurs aléas naturels et technologiques. Sa position d'archipel de 6 îles habitées, dans la caraïbe, à 185 Km de la Martinique, 1600 Km de la Guyane française et à 7000 km de la Capitale française, pose à l'évidence le problème des délais d'intervention d'une éventuelle aide extérieure.

Il convient alors :

- Dans un premier temps, d'identifier le seuil à partir duquel l'aide extérieure serait sollicitée.
- Dans un deuxième temps, d'étudier les effets majorants des risques graves, afin de dimensionner les moyens à mettre en œuvre en équipements et en personnels pour que la réponse apportée par le SDIS permette l'efficacité souhaitée par les autorités

### 5.2.1. Identification des seuils pour le mode de couverture

#### 5.2.1.1. Le risque cyclonique

Compte tenu des dégâts occasionnés par le passage d'un ouragan, la conception de la couverture est résumée dans le tableau ci-après :

| ZONE TOUCHÉE<br>CLASSE CYCLONE | MARIE-GALANTE | DESIRADE | TERRE- DE-HAUT | TERRE-DE-BAS | BASSE-TERRE | GRANDE-TERRE | TOTALITE 971 |
|--------------------------------|---------------|----------|----------------|--------------|-------------|--------------|--------------|
| CLASSE 1                       | 971           | 971      | 971            | 971          | 971         | 971          | 971          |
| CLASSE 2                       | 971           | 971      | 971            | 971          | 971         | 971          | EXT.         |
| CLASSE 3                       | 971           | 971      | 971            | 971          | EXT.        | EXT.         | EXT.         |
| CLASSE 4                       | EXT.          | EXT.     | EXT.           | EXT.         | EXT.        | EXT.         | EXT.         |
| CLASSE 5                       | EXT.          | EXT.     | EXT.           | EXT.         | EXT.        | EXT.         | EXT.         |

Légende : **971**: les moyens départementaux suffisants

**EXT.** : nécessité de faire appel à l'aide extérieure

**Un cyclone de classe 2 touchant l'une des îles principales de la Guadeloupe représente un risque grave au regard des enjeux humains (200 000 personnes) et socio-économiques et correspond à la situation qui sollicitera le plus les moyens de l'organisation départementale.**

Version adoptée janvier 2017

### 5.2.1.2. Autres risques naturels

| Couverture<br>Risques       | <b>COUVERTURE GUADELOUPE<br/>(Risque Grave)</b>   | <b>COUVERTURE GUADELOUPE + AIDE<br/>EXTERIEURE<br/>(Risque majeur)</b>  |
|-----------------------------|---|---|
| <b>INONDATION</b>           | Le risque inondation seul, peut être traité sur le plan départemental   | Inondation survenant au cours de la manifestation du risque cyclonique ou en cas d'embâcle sur plusieurs sites  |
| <b>RISQUE SISMIQUE</b>      | Pour des séismes de faible intensité et ne touchant qu'une zone restreinte de la Guadeloupe, l'organisation départementale a des possibilités d'intervention, notamment en mettant en œuvre les équipes cynophiles, les équipes sauvetage-déblaiement (S.D) et ainsi que le Groupe d'intervention en milieu périlleux (G.R.I.M.P) et les autres spécialités opérationnelles | Pour tout séisme de moyenne et forte intensité, donc occasionnant des dégâts importants sur l'ensemble de l'archipel, il sera nécessaire de faire appel à l'aide extérieure.  |
| <b>MOUVEMENT DE TERRAIN</b> | Les accidents de ce type n'ont jamais occasionné jusqu'à présent l'intervention extérieure. D'une façon générale, compte tenu du risque dans le département l'organisation départementale devrait suffire.  | S'il survient au cours de la manifestation d'un risque primaire du type cyclonique, sismique ou volcanique  |
| <b>RISQUE VOLCANIQUE</b>    | Tant qu'il n'est pas question d'évacuer de population, les moyens du département devraient suffire  | En cas d'éruption majeure et même de manifestations qui entraînerait l'évacuation de populations, les conséquences directes devraient intéresser au moins 07 communes (70000 personnes) et les dispositions à prendre, toutes les autres communes de la Guadeloupe, (processus devant durer dans le temps)<br><br>l'intervention extérieure pourrait être nécessaire. |

### 5.2.1.3. Aléas Technologiques

L'aide d'extérieure pourrait se révéler nécessaire dans les cas suivants :

- Feu important d'hydrocarbures aux établissements SEVESO
- Explosion majeure avec plus de 300 victimes
- Tout phénomène d'origine technologique, non prévu, dont l'envergure et l'impact justifieraient une demande d'aide extérieure par les autorités préfectorales

### 5.2.1.4. Les effets majorants des risques graves

Le risque grave se définit comme étant celui pour lequel la réponse opérationnelle sollicite l'ensemble des moyens départementaux, et que ceux-ci sont réputés proportionnés au dimensionnement du sinistre.

Selon les résultats de l'analyse, la couverture sera déterminée en fonction des principaux risques, dans leur aspect majorant, à savoir :

- Les risques naturels graves
- Les risques technologiques
- Les risques liés au transport de personnes
  - voie aérienne,
  - voie terrestre,
  - voie maritime
- Les risques liés transport et au stockage de marchandises (Grands entrepôts, terminaux portuaires et aéroportuaires)
- Les risques liés aux activités nautiques,
- Les risques sociologiques et plus particulièrement ceux occasionnés par les mouvements de foule lors des grands rassemblements mais aussi lors des mouvements sociaux

Les scénarios prévisibles sont les suivants :

- **Séisme ou cyclone intéressant une des îles principales du département**
- **Feu dans la Zone de Commerce internationale à Jarry**
- **Feu de structure industrielle dans les îles**
- **Feu de distillerie (Basse Terre)**
- **Un accident de gros porteur avec ou sans explosion (>300 victimes)**
- **Un feu généralisé à l'aéroport « pole caraïbe »**
- **Accident de cars transportant en moyenne 50 à 80 personnes**
- **Accident de bateau de transport de personnes au large ou à quai**

Pour répondre aux objectifs de lutte contre des sinistres de cette importance, les moyens mobilisés tiendront compte des moyens spécifiques pour notamment les établissements SEVESO. Les études hydrauliques ont été conduites au moyen de l'instruction D9 sur les besoins en eau et sur la base de la circulaire sur la défense incendie des communes en vigueur (circulaire de 1951).

#### 5.2.1.4.1. Scénario ; Cyclone ou Séisme sur une des îles principales du département

##### 5.2.1.4.1.1. Descriptif du scénario

**Un cyclone catégorie 2 traverse l'une des îles principales de la Guadeloupe avec des vents de plus de 170 km/h. La population touchée est estimée à 200 000 personnes, de très nombreux ERP sont endommagés ou détruits.** Il est retenu que 20 sites abritant chacun entre 50 et 200 personnes seront fortement touchés, soit plus de 300 victimes et de nombreux effets induits, tels qu'incendie, effondrements d'immeubles, explosion, etc.....

Le nombre de blessés ou tués est évalué entre 5 et 20 par site, déclenchant l'envoi de moyens conséquents sur chacun des sites. Des reconnaissances larges doivent être effectuées, y compris en mer. L'alimentation en eau est interrompue en de nombreux secteurs, de même que l'alimentation électrique.

#### 5.2.1.4.1.2. Proposition de réponse opérationnelle :

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise l'ensemble des moyens du département et est dimensionnée comme suit :

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| Véhicules Incendie            | 25         |
| Véhicules Secours à personnes | 46         |
| Autres véhicules              | 78         |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>149</b> |
|                               |            |
| <b>Personnels</b>             | <b>457</b> |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, met en difficulté l'organisation départementale, ce qui est justifié par l'importance du sinistre et de ses conséquences. **Compte tenu de la mobilisation d'un tiers de l'effectif total du SDIS, il n'est pas envisageable de tenir au-delà de 72 heures.**

#### 5.2.1.4.1.3. Evaluation et adéquation de l'existant

Un scénario d'une telle importance représente les limites de l'organisation départementale, dans l'hypothèse du renforcement des moyens existants selon les propositions formulées ci-après, dans le tableau [page 116](#), notamment dans le domaine des moyens spécialisés.

Le phénomène représentant par son importance un signal d'alerte pour tous les sapeurs-pompiers, l'effectif nécessaire devrait pouvoir être atteint. **Une réponse de ce niveau n'est envisageable que si le réseau routier reste praticable.**

Une partie des effectifs pourraient provenir du RSMA G avec lequel des conventions de formations existent. L'ensemble des services du département seraient mobilisés à un niveau comparable. L'appui des réserves communales serait précieux dans ces situations.

#### 5.2.1.4.2. Scénario : Feu dans la Zone de Commerce Internationale (ZCI Jarry)

##### 5.2.1.4.2.1. Description du scénario :

**La ZCI est victime d'un incendie dont les circonstances conduisent à un embrasement généralisé de la structure. Compte tenu de sa localisation, une évacuation de la zone est mise en place, avec le concours des forces de l'ordre. Les informations reçues laissent supposer que les employés du site ne sont pas touchés.**

##### 5.2.1.4.2.2. Proposition de réponse opérationnelle :

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise les moyens suivant :

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Véhicules Incendie            | 9         |
| Véhicules Secours à personnes | 3         |
| Autres véhicules              | 25        |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>37</b> |
|                               |           |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, est cohérente avec une organisation départementale. Elle suppose notamment la coopération des forces de l'ordre avec un assez haut niveau d'engagement pour assurer l'évacuation préventive de la zone.

#### 5.2.1.4.2.3. *Evaluation et adéquation de l'existant*

Le SDIS de Guadeloupe, en l'état actuel, ne peut faire face à ce genre de sinistre qu'en mobilisant la totalité des moyens de la conurbation centre Guadeloupe, rendant la réponse à un autre sinistre en simultané impossible.

L'analyse du risque industriel montre que :

- Les enjeux sont importants : forte population, zone industrielle et commerciale importante, zone importante de mangrove
- L'aléa est très important : 2 établissements SEVESO, plusieurs établissements dangereux dans le même périmètre (GMA, 2 EDF)
- La zone est empreinte d'une forte vulnérabilité, compte tenu du rôle stratégique des entreprises implantées dans la situation socio-économique de la Guadeloupe

Les hydrants nécessaires pour une extinction de cette importance n'étant pas disponibles dans un avenir prévisible, le SDIS devra disposer de groupes d'alimentation pour l'utilisation de l'eau de mer toute proche permettant d'assurer au moins la moitié du débit d'eau nécessaire à l'extinction.

La problématique de l'accès aux lieux d'intervention est rapidement pénalisante pour les secours en cas de sinistre, car le moindre incident, accident ou perturbation dans cette zone provoque, quasi instantanément un blocage complet de la circulation.

Il est nécessaire de prendre en compte toutes les dispositions visant à :

- Mettre en œuvre toute intervention, dès le déclenchement du POI, afin d'éviter celui du PPI (les résultats de l'étude montre qu'une partie des moyens reste à acquérir)
- Faciliter la protection et l'évacuation de la population le plus tôt possible
- Permettre une circulation rapide de la juste information aux autorités préfectorales et municipales
- Anticiper une projection d'aide extérieure sur la Guadeloupe, avec l'appui de l'EMIZA

**Toutes ces contraintes mènent à proposer l'implantation d'un Centre d'Incendie et de Secours spécialisé dans les risques technologiques, non loin des établissements SEVESO, dans ou à proximité de la zone de la pointe Jarry pour :**

- la problématique de l'accès aux lieux
- la rapidité d'intervention indispensable à l'efficacité requise dans ce type de sinistre

#### 5.2.1.4.3. Scénario : feu à l'usine sucrière SRMG à MARIE-GALANTE :

#### 5.2.1.4.3.1. Description du scénario

L'usine de production de sucre de Marie Galante est entièrement embrasée, dans des circonstances qui font craindre la présence de nombreux ouvriers sur le site de production.

#### 5.2.1.4.3.2. Proposition de réponse opérationnelle :

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise les moyens suivant :

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Véhicules Incendie            | 5         |
| Véhicules Secours à personnes | 2         |
| Autres véhicules              | 6         |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>13</b> |
|                               |           |
| <b>Personnels</b>             | <b>44</b> |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, est cohérente avec une organisation départementale, mais difficilement envisageable sur l'île de Marie-Galante. Elle suppose notamment l'envoi de renforts depuis la Guadeloupe.

#### 5.2.1.4.3.3. Evaluation et adéquation de l'existant

L'île de Marie Galante ne dispose pas des moyens et effectifs nécessaire à la réponse opérationnelle adaptée. **Cependant dans le cadre d'une réponse départementale, une partie de ces moyens peuvent être acheminés vers l'île dans des délais compatibles avec la cinétique du sinistre, au moyen du vecteur nautique basé en Guadeloupe** dont la nécessité a été démontrée dans l'analyse des risques courants, ou par le vecteur aérien de la sécurité civile.

Les moyens hydrauliques manquants sur l'île peuvent être compensés par l'emploi du bateau pompe déjà évoqué supra. Ce vecteur est susceptible de rejoindre Marie Galante dans l'heure. **Néanmoins le renfort par des moyens mobiles affectés de type motopompe paraît indispensable.**

**Par ailleurs, il est indispensable d'élaborer un POI ou PII (plan d'intervention interne) pour les différentes distilleries sur l'île.**

Le RMO déterminera à partir de ces données l'organisation de couverture à partir :

- Des moyens des usiniers
- Des moyens du SDIS sur l'île
- Et de l'organisation de l'envoi des renforts

**Enfin, dans l'hypothèse ou de nombreuses victimes seraient découvertes, un échelon du scénario NOVI devra être mis en œuvre, renforçant encore le recours à l'aide départementale, notamment en moyens nautiques et aériens.**

#### 5.2.1.4.4. Scénario 3 : Feu au dépôt d'hydrocarbure à LA DESIRADE :

##### 5.2.1.4.4.1. Description du scénario

L'entreprise Total dispose d'un site de stockage d'hydrocarbures situé sur le débarcadère de la marina de Beauséjour, commune de la Désirade.

Un incendie survient dans le dépôt et un dysfonctionnement empêche la mise en œuvre du système d'asservissement du système de sécurité incendie.

Le dépôt contient : 1 cuve de 30 000 l, 2 cuves de 20 000 l et 2 cuves de 10 000 l.

Le CPI de la Désirade se situe à 3 kms du dépôt d'hydrocarbures.

##### 5.2.1.4.4.2. Proposition de réponse opérationnelle :

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise les moyens suivant :

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Véhicules Incendie            | 3         |
| Véhicules Secours à personnes | 1         |
| Autres véhicules              | 2         |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>6</b>  |
|                               |           |
| <b>Personnels</b>             | <b>25</b> |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, est cohérente avec une organisation départementale, mais difficilement envisageable sur l'île de Désirade. Elle suppose notamment l'envoi de renforts depuis la Guadeloupe.

##### 5.2.1.4.4.3. Evaluation et adéquation de l'existant

Compte tenu du faible nombre d'interventions par an, de la disproportion entre les moyens pour couvrir les risques courants et ceux pour couvrir le risque industriel, les objectifs de couverture seront adaptés pour l'armement du CPI de la DESIRADE. Le dispositif renforcé des risques courants pour les îles sera complété au titre du risque particulier par les moyens suivants :

- 1 MPR
- Un point d'aspiration aménagé
- Matériels spécifiques (Lances remorquables, EPI adaptés, etc....)

Les moyens hydrauliques manquants sur l'île peuvent être compensés par l'emploi du bateau pompe déjà évoqué supra. Ce vecteur est susceptible de rejoindre la Désirade dans l'heure.

#### 5.2.1.4.5. Scénario : Feu généralisé sur le site industriel à la distillerie Bologne à Basse-Terre

##### 5.2.1.4.5.1. Description du scénario

La distillerie BOLOGNE est un site de production de rhum agricole. Elle est implantée dans la zone sud de la ville de BASSE-TERRE à la cité Bologne, Rivière des Pères dans une zone en cours d'urbanisation.

Le centre de secours le plus proche, le CSP de BASSE-TERRE est à environ 2 km.

L'établissement est touché par un embrasement généralisé, dans des circonstances qui permettent d'écarter la présence de nombreuses victimes

##### 5.2.1.4.5.2. Proposition de réponse opérationnelle :

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise les moyens suivant :

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Véhicules Incendie            | 8         |
| Véhicules Secours à personnes | 3         |
| Autres véhicules              | 20        |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>31</b> |
| <b>Personnels</b>             | <b>91</b> |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, est cohérente avec une organisation départementale.

##### 5.2.1.4.5.3. Evaluation et adéquation de l'existant

Les moyens départementaux prévus pour les risques courants sont adaptés pour faire face à ce type de sinistre, qui oblige cependant à envisager le pré positionnement d'une partie de la réserve départementale sur le CIS de Basse-Terre, afin de limiter les délais de transit des moyens de secours, et d'éviter que l'ensemble de la zone ne soit démunie de moyens d'extinction en cas d'interventions simultanées.

Les moyens humains sont disponibles pour assurer la réponse à ce type de sinistre, avec l'acheminement de renfort en provenance d'autres centres du département.

#### 5.2.1.4.6. Scénario : Accident de gros porteur avec ou sans explosion

##### 5.2.1.4.6.1. Description du scénario

**L'accident envisagé est un gros porteur qui vient s'écraser sur une agglomération importante. En raison de l'impact médiatique et économique d'une telle situation, une réponse adaptée doit être disponible au niveau départemental.** Les renforts extérieurs ne peuvent être disponibles avant plusieurs heures.

Au-delà des moyens du SDIS, une crise de cette nature reste susceptible de saturer les capacités du département, notamment pour la prise en charge des blessés, mais aussi pour assurer le maintien de l'ordre en raison de l'afflux des familles et de la population.

#### 5.2.1.4.6.2. Proposition de réponse opérationnelle :

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise les moyens suivant :

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| Véhicules Incendie            | 4          |
| Véhicules Secours à personnes | 30         |
| Autres véhicules              | 30         |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>64</b>  |
|                               |            |
| <b>Personnels</b>             | <b>172</b> |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, est cohérente avec une organisation départementale.

#### 5.2.1.4.6.3. Evaluation et adéquation de l'existant

Pour ce niveau de risque, les moyens du SDIS prévus pour les risques courants sont adaptés mais doivent progressivement être complétés par des moyens spécialisés. Ces moyens viendront renforcer l'armement type des centres, la répartition en étant fixée par le règlement de mise en œuvre opérationnelle.

Les moyens humains s'inscrivent dans le cadre du potentiel opérationnel journalier (POJ) prévu pour les risques courants, mais mobilise la quasi-totalité des personnels disponibles. Un renfort au delà du POJ est indispensable.

**L'un des enjeux important pour une opération de ce type sera le contrôle des voies de circulations pour laisser le libre accès aux secours et empêcher que la population ne vienne perturber leur action. La coopération avec les forces de l'ordre sera essentielle.**

**Les moyens de communication devront permettre une liaison permanente. Le déploiement d'une infrastructure partagée doit à ce titre être une priorité du SDIS et de l'Etat.**

#### 5.2.1.4.7. Scénario : Accident de cars transportant en moyenne 50 à 80 personnes

##### 5.2.1.4.7.1. Description du scénario

Le scénario envisagé est celui de la chute d'un car de touristes dans un ravin sur la route de la traversée.

##### 5.2.1.4.7.2. Proposition de réponse opérationnelle :

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise les moyens suivant :

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| Véhicules Incendie            | 2          |
| Véhicules Secours à personnes | 19         |
| Autres véhicules              | 25         |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>46</b>  |
|                               |            |
| <b>Personnels</b>             | <b>111</b> |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, est cohérente avec une organisation départementale.

5.2.1.4.7.3. *Evaluation et adéquation de l'existant*

Pour ce niveau de risque, les moyens du SDIS prévus pour les risques courants sont adaptés mais doivent progressivement être complétés par des moyens spécialisés. Ces moyens viendront renforcer l'armement type des centres, la répartition en étant fixée par le règlement de mise en œuvre opérationnelle.

Les moyens humains s'inscrivent dans le cadre du potentiel opérationnel journalier (POJ) prévu pour les risques courants. L'intervention des équipes spécialisées GRIMP sera sollicitée à un niveau inhabituel mais cohérent avec les moyens existants.

**L'un des enjeux important pour une opération de ce type sera le contrôle des voies de circulations pour laisser le libre accès aux secours et empêcher que la population ne vienne perturber leur action. La coopération avec les forces de l'ordre sera essentielle.**

**Les moyens de communications devront permettre une liaison permanente. Le déploiement d'une infrastructure partagée doit à ce titre être une priorité du SDIS et de l'Etat.**

5.2.1.4.8. Scénario : Feu de navire à passagers,

5.2.1.4.8.1. *Description du scénario*

**Le scénario envisagé est celui de l'incendie d'un navire à passagers assurant les liaisons inter îles, à proximité du port de Pointe-à-Pitre.** De nombreuses personnes sont à bord, et l'équipage est mobilisé pour la lutte contre le sinistre.

5.2.1.4.8.2. *Proposition de réponse opérationnelle :*

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise les moyens suivant :

|                               |            |
|-------------------------------|------------|
| Véhicules Incendie            | 4          |
| Véhicules Secours à personnes | 30         |
| Autres véhicules              | 28         |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>62</b>  |
| <b>Personnels</b>             | <b>217</b> |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, est cohérente avec une organisation départementale.

5.2.1.4.8.3. *Evaluation et adéquation de l'existant*

Le dispositif opérationnel doit permettre à la fois l'extinction du sinistre et l'évacuation des personnes à bord. **Cet objectif ne peut être atteint avec les seuls moyens du SDIS et les moyens nautiques de l'ensemble des administrations devront être associés à la l'intervention.** Le recours à des moyens nautiques privés réquisitionnés est probable pour faire face à un tel sinistre.

Les moyens nautiques intègrent des sauveteurs aquatiques et subaquatiques, pour assurer la sécurité des victimes pendant l'évacuation, mais aussi celle des personnels engagés pendant toute la durée des opérations.

**La spécialisation d'agents dans la lutte contre les feux de navires est à inscrire au plan de formation du SDIS, de même que celle de conducteur de vecteur nautique pour disposer de personnels formés aux conditions d'intervention.**

5.2.1.4.9. Scénario : Feu généralisé à l'aéroport « Pôle Caraïbe » dans le bâtiment principal

5.2.1.4.9.1. Description du scénario

**Le scénario envisagé est celui de l'incendie de l'ensemble de l'aérogare « Pôle Caraïbe », Le sinistre intervient dans des conditions qui écartent l'hypothèse de nombreuses victimes.**

La Répartition des surfaces s'effectue sur trois niveaux :

- 13600 m2 de surfaces publiques,
- 2300 m2 de surfaces commerciales,
- 4600 m2 de bureaux,
- 2680 m2 de locaux techniques

5.2.1.4.9.2. Proposition de réponse opérationnelle :

La réponse opérationnelle face à ce type de risque mobilise les moyens suivant :

|                               |           |
|-------------------------------|-----------|
| Véhicules Incendie            | 8         |
| Véhicules Secours à personnes | 4         |
| Autres véhicules              | 21        |
| <b>Total véhicules</b>        | <b>33</b> |
| <b>Personnels</b>             | <b>79</b> |

Cette réponse détaillée en **annexe 2**, est cohérente avec une organisation départementale.

5.2.1.4.9.3. Evaluation et adéquation de l'existant

Pour ce niveau de risque, les moyens du SDIS prévus pour les risques courants sont adaptés mais doivent progressivement être complétés par des moyens spécialisés. Ces moyens viendront renforcer l'armement type des centres, la répartition en étant fixée par le règlement de mise en œuvre opérationnelle.

Les moyens humains s'inscrivent dans le cadre du potentiel opérationnel journalier (POJ) prévu pour les risques courants.

**L'un des enjeux important pour une opération de ce type sera le contrôle des voies de circulations pour laisser le libre accès aux secours et empêcher que la population ne vienne perturber leur action. La coopération avec les forces de l'ordre sera essentielle.**

**Les moyens de communications devront permettre une liaison permanente. Le déploiement d'une infrastructure partagée doit à ce titre être une priorité du SDIS et de l'Etat.**

Un sinistre de ce type aura de nombreuses conséquences sur la vie économique et sociale du département, retardant notamment le départ et l'arrivée des secours mais aussi des touristes et de nombreuses marchandises qui transitent par fret aérien. Un dispositif de prise en charge adapté devra être maintenu sur une longue durée (plusieurs jours), mobilisant également les moyens du SDIS.

## **5.2.2. Conclusions de la couverture des risques particuliers**

### **5.2.2.1. Risques naturels majeurs**

La manifestation majeure des différents Risques Naturels, auxquels est soumis l'archipel, impliquera, dans la plupart des cas, l'intervention de l'aide extérieure dans des délais plus au moins longs (36 H minimum) compte tenu de l'insularité et l'éloignement.

En cas de survenue d'un événement naturel majeur, l'ensemble des moyens disponibles seront mobilisés pour permettre d'assurer une première réponse locale qui limite les effets immédiats sur les populations, dans l'attente des secours extérieurs indispensables.

Le SDIS s'attachera à obtenir une capacité de résilience de l'ordre de 72 H.

### **5.2.2.2. Les Risques Technologiques majeurs**

Compte tenu de la problématique posée par :

- Le haut niveau de risque (SEVESO II) ;
- La congestion rapide des routes, 10mn après tout incident, de la zone commerciale et industrielle de Jarry ;
- La rapidité d'intervention requise pour éviter que les conséquences d'un événement ne dépassent les limites du site concerné ;
- La situation stratégique sur le plan socio-économique des établissements de la pointe Jarry, poumon économique de la Guadeloupe ;

**Il est préconisé l'implantation d'un Centre d'Incendie et de Secours pour répondre à ces risques dans un périmètre permettant une intervention rapide.** L'armement matériel de ce centre doit correspondre à la nature particulière des interventions de la zone.

### **5.2.2.3. Les Risques Graves**

**Malgré l'importance du risque Technologique majeur, le risque grave détermine l'organisation Départementale.**

Les efforts consentis dans les domaines suivants :

- Infrastructures (CIS et Direction) ;
- Renouvellement des équipements et matériels ;
- Personnel opérationnel des centres d'incendie et de secours ;

Doivent être poursuivis par l'acquisition de moyens spécifiques adaptés à chaque type de risque.

**Il est préconisé l'implantation d'un Centre d'Incendie et de Secours pour répondre à la problématique des risques technologiques dans un périmètre permettant une intervention rapide, soit dans la zone de Jarry. Son implantation doit coïncider avec celle du centre à vocation nautique identifié pour la couverture des risques courants.**

**L'armement en personnel de ce centre impose une évolution du POJ tel que définie dans la proposition de couverture des risques courants.** L'armement matériel de ce centre doit correspondre à la nature particulière des interventions de la zone en matière de risque courant, et intégrer les moyens spécifiques évoqués dans les scénarios étudiés. Ces moyens ne sont pas exhaustifs et pourront être complétés à l'aune de l'évolution des risques et de celle des techniques et moyens de lutte contre ces sinistres.

**L'armement en personnel est évalué à une augmentation du POJ de treize (13) agents en Garde de jour et dix (10) agents en garde de nuit et astreintes.**

Le tableau des moyens ([page 118](#)), identifie les priorités à mettre en œuvre pour ces matériels spécifiques.

## 6. CONCLUSIONS DU SDACR

### 6.1. LES RISQUES COURANTS,

#### 6.1.1. Mesures départementales :

Pour faire face aux risques courants, le SDIS doit réaliser :

- L'optimisation de l'utilisation des ressources humaines (SPP, SPV et PATS) par la mise en œuvre du dispositif « potentiel opérationnel journalier » pour atteindre les objectifs d'efficacité et de maîtrise des coûts que s'est fixé le SDIS.
- L'implantation des centres nouveaux (Pointe-Noire, Trois-Rivières et Jarry/Nautique) et reconstruits (Sainte-Rose, Sainte-Anne, Capesterre Belle Eau, Marie-Galante) selon un plan pluriannuel d'investissement à finaliser avec les partenaires institutionnels du SDIS, pour respecter les impératifs opérationnels et les conditions de travail des agents.
- La poursuite des efforts concernant les moyens d'intervention (engins courants, engins spécifiques, EPI, Transmissions), pour améliorer la qualité des interventions et la sécurité des agents engagés.
- La formation adaptée des agents selon la nature et l'importance des risques identifiés

#### 6.1.2. Mesures spécifiques pour les CIS insulaires

Les CIS implantés dans les îles doivent être dotés en personnel et matériel de façon à maintenir une capacité opérationnelle, administrative et technique, en cas de panne d'un engin, ou d'événements graves leur permettant d'assurer la continuité dans la mise en œuvre des secours.

#### 6.1.3. Interventions Nautiques et Continuité Territoriale

La mise à niveau de la capacité d'intervention dans le domaine nautique, compte tenu du nombre croissant des sollicitations durant les 10 dernières années, demeure également une priorité.

Cette préoccupation doit se traduire par l'ouverture d'un Centre Nautique avec le matériel adapté situé en périphérie immédiate de Pointe-à-Pitre, une implantation dans la zone de Jarry étant à Privilégiée pour une cohérence de la réponse opérationnelle.

### 6.2. LES RISQUES PARTICULIERS,

La prise en compte du Risque Technologique à Jarry nécessite l'implantation d'un Centre de Secours spécialisé, mais disponible pour tous les risques courants dans la zone. **Une réalisation rapide de ce centre permettrait de respecter l'importance particulière que revêtent ces risques pour la vie économique du département**, et mettant le Service Départemental Incendie et Secours de la Guadeloupe (SDIS) en mesure de répondre de façon rapide et efficace aux risques graves.

Les tableaux suivants récapitulent les objectifs de couverture en Centre d'incendie et de Secours, en Moyens d'interventions et en effectifs, tenant compte des risques courants et particuliers. **La progression vers ces objectifs de couverture se réalisera par l'adoption de plans pluriannuels d'équipement, de construction, de formation, d'équipement informatique, etc....**

Version adoptée janvier 2017

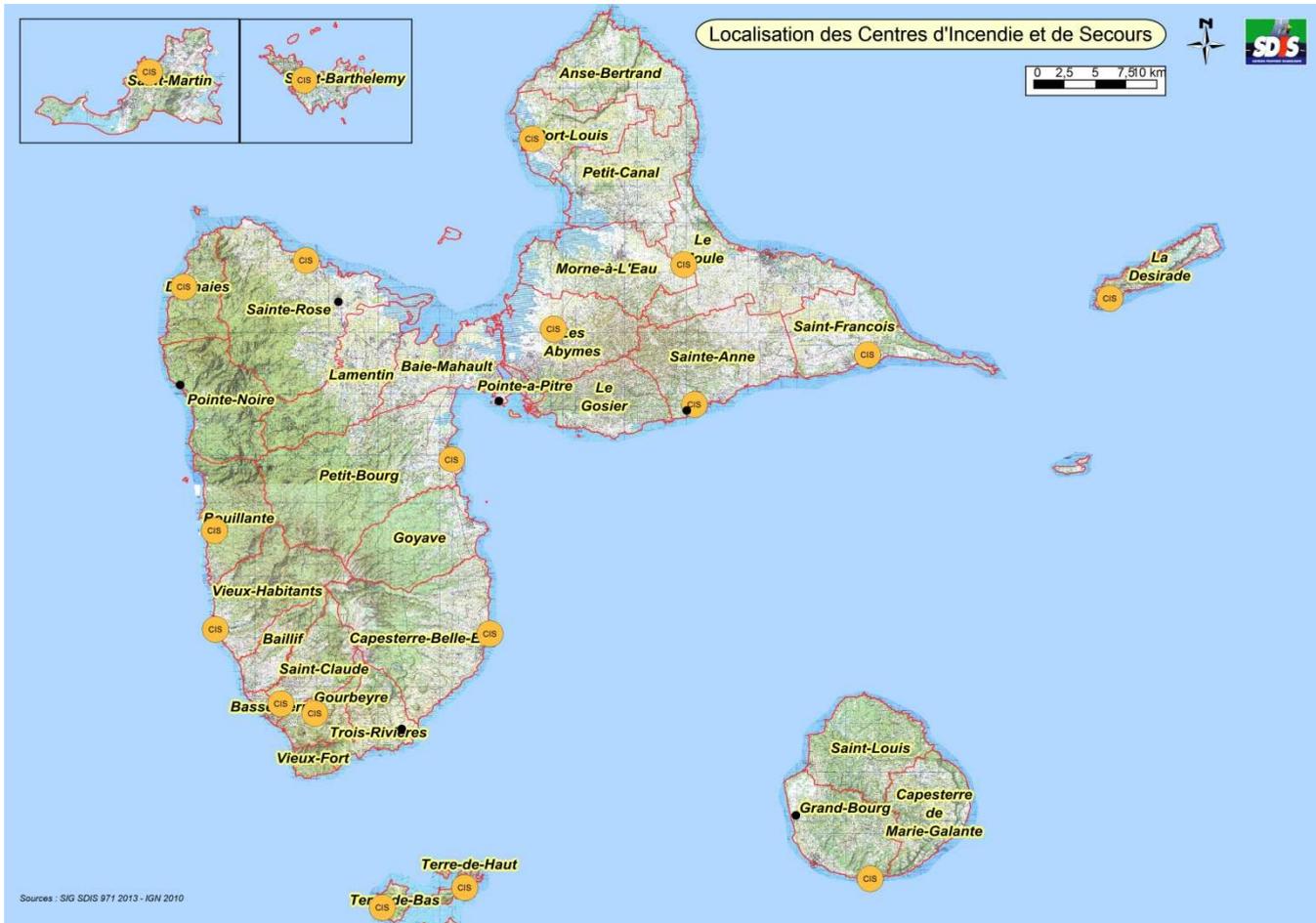
## 6.2.1.Objectifs de couverture : Les CIS

### 6.2.1.1. Tableaux des implantations proposées

| Liste des CIS nécessaires à la couverture opérationnelle      | OBSERVATIONS  |
|---|---|
| CIS PAP-ABYMES  |   |
| CIS DE BASSE-TERRE – SAINT-CLAUDE                             | En cours de reconstruction  |
| CIS DE MORNE A L'EAU-MOULE                                    |   |
| CIS DE SAINTE ROSE - LAMENTIN                                 | CIS A RECONSTRUIRE  |
| CIS DE PETIT BOURG- GOYAVE                                    |   |
| CIS DE SAINTE ANNE- GOSIER                                    | CIS A RECONSTRUIRE  |
| CIS DE TROIS RIVIERES   | <b>CIS A CONSTRUIRE</b> Mutualisation des effectifs avec Gourbeyre et Basse Terre   |
| CIS DE SAINT FRANCOIS   |   |
| CIS DE PORT LOUIS   |   |
| CIS DE VIEUX HABITANTS  |   |
| CIS DE BOUILLANTE   |   |
| CIS DE DESHAIES   |   |
| CIS DE CAPESTERRE BELLE EAU                                   | CIS A RECONSTRUIRE  |
| CIS DE GOURBEYRE  | Mutualisation des effectifs avec Trois-Rivières et Basse Terre  |
| CIS DE DESIRADE   |   |
| CIS DE TERRE DE HAUT  |   |
| CIS DE TERRE DE BAS   |   |
| CIS DE POINTE NOIRE   | <b>CIS A CONSTRUIRE</b>   |
| CIS DE GRAND BOURG  | L'hypothèse de reconstruction d'un centre unique à Marie Galante est privilégiée pour améliorer la réponse sur la commune de Saint louis. |
| CIS de Jarry (Baie-Mahault)                                   | <b>CIS A CONSTRUIRE</b> Mutualisation des Effectifs avec le CIS PAP Abymes et le centre nautique  |
| CPI NAUTIQUE DE POINTE A PITRE (et couverture sortie sud PAP) | <b>CIS A CONSTRUIRE</b> Mutualisation des Effectifs avec le CIS PAP Abymes et le centre de Jarry  |

### 6.2.1.2. Carte d'implantation des CIS Tous risques confondus

La carte ci-dessous présente les centres existants (jaune) et les centres à créer (noir), permettant une couverture quasi complète du département en 20mn par les moyens de secours.



## 6.2.2. Objectifs de couverture: Les Matériels

Le tableau ci-dessous présente les objectifs d'armements des centres retenus pour la couverture du département en moyens de secours. Ce tableau n'est pas exhaustif et est susceptible d'évoluer en fonction des technologies nouvelles ou de l'évolution des risques identifiés.

| Type                        | Moyens existants<br>EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Barthélemy | Moyens prévisionnels risques courants |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      | Moyens prévisionnels risques particuliers |            | Besoin Total départemental | Différentiel |
|-----------------------------|--|---------------------------------------|------------------|------------------|-----------------|---------------------------|---------------------------------|--------------------------------------|---|------------|----------------------------|--------------|
|                             |  | CIS POJ JO > 40                       | CIS POJ JO >= 30 | CIS POJ JO >= 10 | CIS POJ JO >= 7 | Complément CIS insulaires | Autres Matériels départementaux | Total départemental risques courants | Armement CIS Jarry                        | Autres CIS |                            |              |
| Engins Feux                 |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
| FPT                         | 10   | 1                                     | 1                | 1                |                 |                           | 2                               | 10                                   | 1   | 2          | 13                         | 3            |
| FPTL                        | 10   | 1                                     | 1                | 1                |                 |                           | 2                               | 10                                   |   | 0          | 10                         | 0            |
| FPTGP                       | 0  | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    | 1   | 0          | 2                          | 2            |
| CCF 2000                    | 16   |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |   | 0          | 0                          | -16          |
| CCF ou CCR                  | 6  |                                       | 1                | 1                | 1               |                           | 1                               | 20                                   |   | 0          | 20                         | 14           |
| VPI                         | 4  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 5                                    |   | 0          | 5                          | 1            |
| FMOGP                       | 0  | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    | 1   | 0          | 2                          | 2            |
| CCI/CCGC                    | 2  |                                       |                  |                  | 1               |                           |                                 | 12                                   |   | 0          | 12                         | 10           |
| Engins élévateur            |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
| BEA                         | 0  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    | 1   | 0          | 1                          | 1            |
| EPSA 18                     | 1  |                                       |                  | 1                |                 |                           |                                 | 4                                    |   | 0          | 4                          | 3            |
| EPSA 24/32                  | 4  | 1                                     | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    |   | 0          | 4                          | 0            |
| Véhicule de secours         |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
| VSAV /VSAB                  | 52   | 4                                     | 3                | 2                | 1               | 1                         | 3                               | 40                                   | 1   | 2          | 43                         | -9           |
| VSAVTT                      | 1  |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 3                                    |   | 0          | 3                          | 2            |
| VSR                         | 4  |                                       | 1                | 1                |                 |                           | 1                               | 8                                    |   | 0          | 8                          | 4            |
| FSR                         | 3  | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    | 1   | 0          | 2                          | -1           |
| RSR                         | 4  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 4                                    |   | 0          | 4                          | 0            |
| VLM                         | 1  |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 3                                    |   | 3          | 6                          | 5            |
| Moyens nautique             |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
| CSL                         | 8  |                                       | 1                | 1                |                 |                           |                                 | 7                                    |   | 4          | 11                         | 3            |
| BSL (pneumatique)           | 4  |                                       |                  |                  | 1               |                           | 1                               | 13                                   | 1   | 0          | 14                         | 10           |
| Scotter de mer              | 0  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    |   | 0          | 0                          | 0            |
| Bateau - pompe 20 personnes | 0  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    | 1   | 0          | 1                          | 1            |
| Bateau-pompe 6 personnes    | 0  |                                       |                  |                  |                 | 1                         |                                 | 4                                    |   | 0          | 4                          | 4            |
| Remorques                   | 3  |                                       | 1                | 1                | 1               |                           |                                 | 19                                   | 1   | 0          | 20                         | 17           |
| Véhicule de soutien         |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
| DAHR                        | 3  | 1                                     | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    | 1   | 1          | 6                          | 3            |
| FEV                         | 0  | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    | 1   | 0          | 2                          | 2            |
| VAR                         | 3  | 1                                     |                  | 1                |                 |                           | 1                               | 6                                    |   | 0          | 6                          | 3            |
| CTU (PLATEAU)               | 2  | 1                                     | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    |   | 0          | 4                          | 2            |
| VTU 4*4                     | 10   | 1                                     | 1                | 1                |                 |                           | 3                               | 11                                   | 1   | 0          | 12                         | 2            |
| CTU Tolé                    | 2  |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    |   | 0          | 4                          | 2            |
| VPC                         | 1  | 1                                     |                  |                  |                 |                           | 1                               | 2                                    |   | 0          | 2                          | 1            |
| CAMON ATELIER               | 0  | 1                                     |                  |                  |                 |                           | 1                               | 2                                    |   | 0          | 2                          | 2            |
| Porte Berce                 | 1  |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 3                                    |   | 0          | 3                          | 2            |
| Véhicules de spécialités    |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
| CGSD                        | 1  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |   | 1          | 2                          | 1            |
| VRT                         | 1  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |   | 0          | 1                          | 0            |
| VS GRIMP                    | 1  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |   | 0          | 1                          | 0            |
| VS SAV                      | 2  |                                       |                  |                  |                 |                           | 2                               | 2                                    |   | 0          | 2                          | 0            |
| VS PLG                      | 1  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |   | 0          | 1                          | 0            |
| VS CYNO                     | 1  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |   | 0          | 1                          | 0            |
| Transport personnel         |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
| VL                          | 51   | 3                                     | 2                | 2                | 1               |                           | 35                              | 64                                   | 2   | 0          | 66                         | 15           |
| Minibus/VTP                 | 10   | 1                                     | 1                | 1                |                 |                           | 3                               | 11                                   |   | 1          | 12                         | 2            |
| VL Chaîne ops               | 7  |                                       |                  |                  |                 |                           | 5                               | 5                                    | 0   | 0          | 5                          | -2           |
| Moyens remorquables         |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
| MPR                         | 14   |                                       | 1                | 1                | 1               |                           |                                 | 19                                   |   | 2          | 21                         | 7            |
| MPR GP                      | 1  | 1                                     |                  |                  |                 |                           | 1                               | 2                                    | 1   | 0          | 3                          | 2            |
| GER 40kVA                   | 1  | 1                                     | 1                |                  |                 |                           |                                 | 4                                    |   | 0          | 4                          | 3            |
| GEV                         | 1  | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |   | 0          | 1                          | 0            |
| BEMUL                       | 0  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    | 1   | 0          | 1                          | 1            |
| CEVAR                       | 1  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    | 1   | 0          | 1                          | 0            |
| BESD                        | 1  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |   | 2          | 3                          | 2            |
| BE ELEC 150KVA              | 0  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |   | 0          | 1                          | 1            |
| B PRO                       | 0  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    | 1   | 2          | 3                          | 3            |
| BPMA                        | 0  |                                       | 1                |                  |                 |                           |                                 | 3                                    |   | 0          | 3                          | 3            |
| BEPOL                       | 0  | 1                                     |                  |                  |                 |                           |                                 | 1                                    |   | 0          | 1                          | 1            |
| B INOND                     | 0  |                                       |                  |                  |                 |                           | 1                               | 1                                    |   | 1          | 2                          | 2            |
| B BAR FLO                   | 0  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 | 0                                    | 1   | 0          | 1                          | 1            |
| Total véhicules             |  |                                       |                  |                  |                 |                           |                                 |                                      |   |            |                            |              |
|                             | 249  | 25                                    | 23               | 15               | 7               | 4                         | 71                              | 326                                  | 19  | 21         | 366                        | 117          |

### 6.2.3. Objectifs de couverture : les effectifs

Pour assurer la couverture des risques, le SDIS s'attachera à atteindre l'effectif quotidien défini par le règlement opérationnel selon les principes de mise en œuvre du « Potentiel Opérationnel Journalier » rappelés ci-dessous :

- Sont considérées ici les unités opérationnelles indistinctement appelées Centres d'Incendie et de Secours, soit les 19 unités existantes, avec la mutualisation des effectifs entre Gourbeyre et une nouvelle unité à Trois-Rivières, et les 2 unités nouvelles de Pointe-Noire et Jarry.
- La définition du POJ porte sur les objectifs suivants :
  - Départs immédiats d'engins à partir des Centres d'Incendie et de Secours avec les équipes en garde nécessaires pour armer les engins.
  - Départs décalés d'engins avec des équipes en astreinte pour armer les engins.
- Le POJ correspond au niveau de service à la population assuré par le SDIS à partir de ses différents Centres d'Incendie et de Secours.
- Il correspond au nombre de Sapeurs-Pompiers prêt à intervenir dans des engins. Il tient compte des situations locales particulières de besoin opérationnel.
- Renforts exceptionnels par rappel des agents de repos, pour répondre aux risques graves et majeurs
- Adaptation préventive des effectifs pour répondre à des situations prévisibles ou programmées
- Adaptation à des difficultés ponctuelles de toutes natures
- Le POJ définit par tranches de 12h, de jour et de nuit (à préciser par le règlement intérieur et opérationnel) des niveaux de garde et d'astreinte distincts pour :
  - 249 Journées ouvrées par an.
  - 117 Journées non ouvrées
  - **et** 366 nuits par an.
- La réalisation des niveaux de garde et d'astreinte peut résulter de la mutualisation des moyens entre plusieurs Centres d'Incendie et de Secours.
- Le POJ remplace les notions précédentes d'effectif minimal et d'effectif maximal.
- Les chefs de Centres d'Incendie et de Secours auront pour mission de planifier les effectifs en garde et en astreinte pour atteindre tous les jours, exactement le POJ, sans plus, ni moins.
- Pour chaque CIS, l'évaluation du respect du POJ portera sur le nombre de jours où la garde et l'astreinte est égale au POJ, supérieure / inférieure au POJ.

**Le POJ pour le département est évalué à 260 agents de jour dont 167 en garde et 92 en astreinte et de 235 agents de nuit dont 138 en garde et 101 en astreinte. Le Règlement opérationnel fixe la répartition par CIS des agents en garde et en astreinte.**

## 7. ANNEXES

### 7.1. ANNEXE 1 : DEFINITION DES RISQUES

#### 7.1.1. Classification des cyclones : L'échelle Saffir-Simpson

Cette échelle détermine l'intensité des ouragans dans l'Océan Atlantique et dans le Pacifique Nord-Est. On a tout d'abord:

La Classification des cyclones est, définie par rapport au vent maximum soutenu sur une minute

##### **Dépression tropicale**

C'est le stage de formation d'une tempête tropicale ou d'un éventuel ouragan. Les vents sont d'environ 62 km/h.

##### **Tempête tropicale:**

La dépression tropicale s'est formée et s'intensifie. Les vents varient de 63 à 116 km/h. Le phénomène est baptisé.

##### **Ouragan Catégorie 1 - un ouragan minimal**

- ▶ Vents: 64 à 83 kT, 119 à 153 km/h
- ▶ Pression minimale au niveau de la mer: plus de 980 mb
- ▶ élévation du niveau de la mer: 1 m à 1.70 m

Dommages mineurs aux arbustes, les arbres perdent partiellement leur feuillage, risques mineurs pour les habitations non fixées au sol. Pas de réel danger pour les autres constructions. Parfois, des dégâts pour les panneaux d'affichage. Les routes côtières sont inondées, quelques dommages aux quais, quelques embarcations peuvent être endommagées.

- ▶ Exemple: Ouragan Jerry (1989)

##### **Ouragan Catégorie 2 - Un ouragan moyen**

- ▶ Vents: 84 à 96 kT, 154 à 177 km/h
- ▶ Pression minimale au niveau de la mer: 979 à 965 mb
- ▶ élévation du niveau de la mer: 1.80 à 2.60 m

Dommages considérables aux arbustes et au feuillage des arbres. Certains arbres sont arrachés. Dégâts importants sur les caravanes et mobile homes. Dégâts très importants aux panneaux d'affichage. Les toits de certains édifices sont soulevés, certains perdant parfois une porte ou une fenêtre. Pas de dégâts d'importance aux constructions. Les routes côtières et les routes situées en dessous du niveau de la mer sont inondées 2 à 4 heures avant l'arrivée du centre de l'ouragan. Mise à mal des quais et embarcadères. Les marinas inondées. Les embarcations amarrées dans des zones non protégées sont arrachées de leur ancrage. L'évacuation des habitations en bordure maritime est fortement conseillée.

- ▶ Exemple: Ouragan Bob (1991)

##### **Ouragan Catégorie 3 - Un ouragan intense**

- ▶ Vents: 97 à 113 kT, 178 à 209 km/h
- ▶ Pression minimale au niveau de la mer: 964 à 945 mb
- ▶ élévation du niveau de la mer: 2.70 m à 3.80 m

Tous les arbres perdent leurs feuilles; les plus gros arbres sont déracinés. Tous les panneaux d'affichages sont renversés. Un grand nombre des toits sont endommagés; beaucoup de dégâts aux portes et aux fenêtres. Quelques dégâts à la construction légère. Les caravanes et les mobiles homes sont détruits. De nombreuses inondations près des côtes, beaucoup d'habitations près des rivages sont détruites. Les autres sont fortement endommagées par les vagues ou des débris flottant. Les routes basses, même à l'intérieur des terres, sont coupées par des inondations 3 à 5 heures avant que le centre n'arrive. Les terrains plats à 1.50 m au dessus du niveau de la mer sont inondés. L'évacuation des habitations situées à moins d'un kilomètre du rivage est conseillée.

▶ Exemple: Ouragan Gloria (1985)

#### **Ouragan Catégorie 4 - Un ouragan extrême**

- ▶ Vents 114 à 135 kT, 210 à 249 km/h
- ▶ Pression minimale au niveau de la mer: 944 à 920 mb
- ▶ Élévation du niveau de la mer: 3.90 m à 5.60 m

Les arbustes et les arbres sont arrachés, ainsi que les panneaux d'affichages. Importants dégâts aux toitures, portes et fenêtres. La plupart des toitures des habitations légères sont fortement endommagées. Destruction complète des caravanes et mobile homes. Les terrains plats à 3 m au dessus du niveau de la mer sont inondés. Dégâts importants aux étages inférieurs des édifices suite aux inondations et aux débris flottants. La plupart des routes basses sont coupées par les eaux 3 à 5 heures avant le centre de l'ouragan. La plupart des plages sont vidées de leur sable. Evacuation massive des zones côtières sur une large bande de 3 km, surtout pour les habitations isolées.

▶ Exemple: Ouragan Andrew (1992)

#### **Ouragan Catégorie 5 - Un ouragan catastrophique**

- ▶ Vents: plus de 135 kT, 249 km/h et plus
- ▶ Pression minimale au niveau de la mer: moins de 920 mb
- ▶ Élévation du niveau de la mer: au delà de 5.60 m

Tous les arbres et les arbustes sont arrachés; dommages considérables à la plupart des toitures; tous les panneaux sont arrachés. Peu de portes et fenêtres résistent, dont les vitres explosent. Destruction de nombreuses habitations. Les plus légères sont renversées ou se disloquent. Destruction complète des mobiles homes. Dégâts majeurs aux étages inférieurs des constructions situées à 5 m en dessous du niveau de la mer, jusqu'à 1 km des côtes. Les routes basses sont coupées par les eaux 3 à 5 heures avant l'arrivée du centre. L'évacuation des zones résidentielles en terrain de basse altitude sur une bande allant jusqu'à 6 km des côtes est fortement recommandée.

▶ Exemple: Ouragan Camille (1969)

### **7.1.2. Classification des mouvements de terrains**

- **LE GLISSEMENT DE TERRAIN**: C'est un phénomène affectant en général des roches "meubles", qui provoque le déplacement d'une masse de terrain sur une surface de rupture.
- **LES EBOULEMENTS ET CHUTES DE BLOCS ROCHEUX**. Les éboulements mobilisent des masses rocheuses plus ou moins homogènes situées au sommet d'une paroi verticale ou sur une forte pente. L'ampleur du phénomène est liée, d'une part, à la quantité et au volume des blocs mobilisables, d'autre part, à la surface et à la topographie de l'aire de réception des blocs éboulés.
- **LES EMBACLES, LAVES TORRENTIELLES**: Lorsqu'un glissement de terrain provoque l'obstruction du lit d'un cours d'eau par un certain volume de matériaux, deux grands types de phénomène peuvent se produire : La morphologie du cours d'eau (pente, section) et les volumes de matériaux glissés ou éboulés ne permettent pas la constitution d'une retenue d'eau significative.

Dans ce cas, il y a une simple modification morphologique provisoire du cours d'eau (profil en long), celui-ci retrouvant rapidement son profil initial par érosion de la masse glissée. Pourront alors apparaître des écoulements de type coulée boueuse ou lave torrentielle dont le pouvoir destructeur est plus important qu'une crue équivalente.

- Lorsque la morphologie du cours d'eau et les volumes de matériaux glissés ou éboulés permettent la constitution d'une digue naturelle et d'une retenue d'eau importante, il y a risque d'embâcle. Cette digue peut se voir renforcée par les éléments solides charriés par le cours d'eau et arrachés en amont (troncs d'arbres par exemple). A terme, la lame d'eau déversant, les infiltrations au sein de la masse obstruant le cours d'eau provoqueront une érosion de la digue et sa rupture brutale. Il s'en suivra la propagation d'une onde de crue (eau chargée) d'autant plus importante que le volume de la retenue et la hauteur de la digue seront importants. Le pouvoir destructeur est amplifié par rapport au cas précédent, de tels phénomènes se sont produits en Guadeloupe en particulier à la suite des désordres provoqués par le séisme de 1843.

### 7.1.3. Nature et volume des transports de matières dangereuses

#### **Transport routier**

311 000 m<sup>3</sup> d'hydrocarbures (carburants auto, combustibles pour l'industrie et pour les centrales des îles proches, butane) sont livrés par mer et stockés par la SARA à Jarry et par les dépôts des dépendances puis acheminé par camions vers les points de vente ou d'utilisation.

Pour les carburants routiers, 25 camions de capacité variant entre 8 et 23 m<sup>3</sup> effectuent chaque année 15 500 rotations entre le dépôt SARA (ou les dépôts des dépendances) et les 115 Stations services que compte l'archipel.

Pour le gaz butane, livré par mer en vrac et distribué en vrac ou en bouteille de 12,5 kg, 25 autres camions de capacités variant entre et 19 tonnes effectuent chaque année 2500 rotations entre le dépôt SHELL (SIGL) et les très nombreux points de vente (stations service, grandes surfaces, "Lolos") ou d'utilisation (industries et collectivités).

#### **Transport par canalisation**

Sur les 694 000 m<sup>3</sup> de produits pétroliers importés annuellement, 240 000 m<sup>3</sup> de fuel lourd et de gasoil sont livrés directement depuis les bateaux par pipe aux centrales EDF de Jarry et des îles du nord, 140 000 m<sup>3</sup> de kérosène sont transportés par un pipe line de 6,5 km entre la SARA et le dépôt GPAP de l'aéroport du Raizet.

#### **Transport par voie maritime**

Les principaux risques se manifestent lors du chargement ou du déchargement des navires, et l'analyse détaillée des risques est prise en compte pour l'élaboration du POI du Port Autonome de la Guadeloupe (PAG). Il s'agit notamment de risques d'incendie, d'explosion ou de pollution terrestre et maritime. L'impact économique et écologique de sinistre de cette nature est suffisamment notable pour justifier d'une bonne prise en compte de ces risques.

La lutte contre ces sinistres suppose des moyens adaptés en qualité et en quantité, permettant notamment une puissance hydraulique suffisante pour assurer l'extinction d'incendies majeurs, mais des moyens de lutte adaptés contre les pollutions.

### **Transport par voie aérienne**

- Le TMD par voie aérienne reste limité. Le SDIS est informé ponctuellement pour ce type de transport

Version adoptée janvier 2017

## 7.2. ANNEXE 2 SCENARIOS RISQUES GRAVES

### 7.2.1. Scénario Risque grave naturel

Cette situation impactera une population évaluée à 200 000 personnes et touchera un nombre d'ERP très important. Il est retenu pour ce scénario que 20 sites abritant chacun entre 50 et 200 personnes seront fortement touchés.

Le nombre de blessés ou tués est évalué entre 5 et 20 par site, déclenchant l'envoi de moyens conséquents sur chacun des sites. Des reconnaissances larges doivent être effectuées, y compris en mer. L'alimentation en eau est interrompue en de nombreux secteurs, de même que l'alimentation électrique

Chaque site avec victimes nécessite 1 VSAV soit 20 véhicules plus 13 dédiés aux reconnaissances.

Les moyens incendie sont utilisés pour les sites avec victimes, de même que le VSR et FSR

Les moyens nautiques sont utilisés pour les reconnaissances

Les moyens spécialisés sont utilisés selon les natures d'interventions

Le tableau ci-dessous récapitule les moyens pour ce scénario.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélemy | Besoins S1 | Effectifs | Manque S1 | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Engins Feux              |                             |   | 25         |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 5          | 30        | 0         | 600                           |
|                          | FPTL                        | 10  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   | 10         | 60        | 0         | 3600                          |
|                          | VPI                         | 4   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FMOGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CC/CCGC                     | 2   | 10         | 40        | 0         | 600                           |
| Engins élévateur         |                             |   | 2          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   | 2          | 8         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 46         |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 30         | 90        | 2         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   | 3          | 9         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   | 5          | 15        | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            |           | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   | 6          | 12        | 3         |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 6          |           |           |                               |
|                          | CSL                         | 8   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | BSL(pneumatique)            | 4   | 5          | 20        | 0         |                               |
|                          | Scotter de mer              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   | 1          | 6         | 0         | 60                            |
|                          | Bateau-pompe 6 personnes    | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            |           | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 10         |           |           |                               |
|                          | DAHR                        | 3   | 3          | 6         | 0         |                               |
|                          | FEV                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   | 2          | 4         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | CAMION ATELIER              | 0   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   | 3          | 6         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 7          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   | 2          | 4         | 1         |                               |
|                          | VIRT                        | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   | 1          | 4         | 0         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   | 1          | 3         | 0         |                               |
|                          | VS CYNO                     | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 32         |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  | 22         | 44        | 0         |                               |
|                          | Minibus/VTP                 | 10  | 10         | 80        | 0         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   |            | 0         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 21         |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  | 10         |           | 0         | 1200                          |
|                          | MPR GP                      | 1   |            |           | 0         | 0                             |
|                          | GER 40kVA                   | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMUL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   | 3          |           | 2         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   | 3          |           | 2         |                               |
|                          | BPMA 30                     | 0   | 3          |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   | 1          |           | 1         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   |            |           | 0         |                               |
|                          |                             | 249   | 149        | 457       | 11        | 6060                          |

### 7.2.2.Scénario : Feu dans la Zone de Commerce Internationale (ZCI Jarry)

La Zone industrielle et commerciale de Jarry a en son sein les 2 établissements SEVESO et 4 autres qui sont soumis à POI. Il y existe également une zone de commerce internationale ((ZCI) avec 3 grands entrepôts et un établissement ayant vocation d'organiser des événements d'importance (World Trade Center)

L'étude des différents scénarios nous montre que la situation majorante est celle qui concerne la ZCI

**La ZCI est victime d'un incendie dont les circonstances conduisent à un embrasement généralisé de la structure. Compte tenu de sa localisation, une évacuation de la zone est mise en place, avec le concours des forces de l'ordre. L'horaire laisse supposer que les employés du site ne sont pas présents.**

Les moyens hydrauliques sont calculés comme suit :

La phase d'extinction nécessite un débit de 1260 m<sup>3</sup>/h et les engins suivants :

2 FPT (2000/15) : 240 m<sup>3</sup>/h

2 FPTL (1000/15) : 120 m<sup>3</sup>/h

4 MPR 120 : 480 m<sup>3</sup>/h

2 EPA (32 m)

Pour compléter la puissance hydraulique nécessaire et tenir compte des établissements SEVESO, les engins supplémentaires ci-dessous sont également nécessaires :

Engins spéciaux

1 FMOGP (4000 litres d'eau / 2000 litres d'émulseur) 240 m<sup>3</sup>/h

1 Réserve d'émulseur

2 MPR : 240 m<sup>3</sup>/h

Engins pour pallier le déficit du réseau de défense contre l'incendie :

Le nombre d'hydrants nécessaires pour lutter contre ce type de sinistre est de :

$1260 \text{ m}^3 / 60 \text{ m}^3 = 21$  Hydrants sur un réseau maillé débitant en simultané. .

Cette solution n'étant pas envisageable dans un avenir prévisible, le SDIS devra disposer de groupes d'alimentation pour l'utilisation de l'eau de mer toute proche permettant d'assurer au moins la moitié du débit d'eau nécessaire à l'extinction, soit 630 m<sup>3</sup>/h soit :

1 DA (4 kms tuyaux de 110)

2 FPT (2000/15) 240 m<sup>3</sup>/h

2 MPR GP (4000/15) 480 m<sup>3</sup>/h

2 canons eau

Les moyens hydrauliques nécessaires pour intervenir efficacement sur un sinistre majeur à la Pointe JARRY sont :

4 FPT (2000/15)

2 FPTL

1 FMOGP (4000 litres d'eau / 2000 litres d'émulseur)

1 CCE (8 m<sup>3</sup> d'émulseurs)

1 DA (4 kms tuyaux de 110)

4 LCM 2000 L/min

6 MPR 120

2 MPRGP

Version adoptée janvier 2017

L'ensemble des moyens nécessaires sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélemy | Besoins S2 | Effectifs | Manque S2 | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Engins Feux              |                             |   | 9          |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 6          | 36        | 2         | 720                           |
|                          | FPTL                        | 10  | 2          | 12        | 0         | 120                           |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | VPI                         | 4   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FMOGP                       | 0   | 1          | 4         | 0         | 240                           |
|                          | CCI/CCGC                    | 2   |            | 0         | 0         | 0                             |
| Engins élévateur         |                             |   | 3          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   | 1          | 4         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   | 2          | 8         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 3          |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   | 1          | 3         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            |           | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | CSL                         | 8   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | BSL(pneumatique)            | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Scooter de mer              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Bateau - pompe 6 personnes  | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            |           | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 4          |           |           |                               |
|                          | DA HR                       | 3   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | FEV                         | 0   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | CAMON ATELIER               | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VIRT                        | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS C'YNO                    | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 8          |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  | 5          | 10        | 0         |                               |
|                          | Minibus/VTP                 | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   | 3          | 3         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 9          |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  | 6          |           | 0         | 720                           |
|                          | MPR GP                      | 1   | 2          |           | 0         | 480                           |
|                          | GER 40kVA                   | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMUL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BPMA                        | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   |            |           | 0         |                               |
|                          |                             | 249   | 37         | 93        | 2         | 2280                          |

### 7.2.3.Scénario : feu à l'usine sucrière SRMG à MARIE-GALANTE :

Il existe, sur l'île de Marie Galante, un risque incendie lié à l'exploitation de la canne à sucre, notamment pour la production de sucre et de rhum.

Nous avons ainsi recensé l'usine sucrière de Grand-Bourg et 3 distilleries :

- Distillerie de Bellevue
- Distillerie Bielle
- Distillerie du Père Labat (appelée également Distillerie Poisson).

Les trois distilleries peuvent recevoir du public et leur faire visiter l'usine même lorsqu'elles sont en activité.

Ont été aménagés des magasins de vente des produits de production locale et de souvenirs ainsi que la possibilité de restauration sur certaines distilleries.

L'étude du site identifie :

- un débit en eau de 810 m<sup>3</sup>/h
- un volume d'émulseur d'environ 50 m<sup>3</sup> (la moitié des besoins réels) pour un taux d'application de 6%

Le CIS se trouve à plus de 1 km

Sachant que l'usine ne possède aucune organisation de secours et aucun moyen spécialisé, il faudra au minimum mobiliser les moyens hydrauliques suivants, en cas d'incendie généralisé :

- 2 FPT : 240 m<sup>3</sup>/h
- 1FPTL : 60 m<sup>3</sup>/h
- 1CCI : 60 m<sup>3</sup>/h
- 1 CCMF : 60 m<sup>3</sup>/h
- 3 MPR 120 : 360 m<sup>3</sup>/h
- Réserve d'émulseur
- 1 DA

L'ensemble des moyens nécessaires sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélémy | Besoins S3 | Effectifs | Manque S3 | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Engins Feux              |                             |   | 5          |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 2          | 12        | 1,5       | 240                           |
|                          | FPTL                        | 10  | 1          | 6         | 0         | 60                            |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   | 1          | 6         | 0         | 360                           |
|                          | VPI                         | 4   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FMOGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCI/CCGC                    | 2   | 1          | 4         | 0         | 60                            |
| Engins élévateur         |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 2          |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            |           | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | CSL                         | 8   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | BSL(pneumatique)            | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | ScOOTER de mer              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   | 1          | 6         | 0         | 60                            |
|                          | Bateau - pompe 6 personnes  | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            |           | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | DAHR                        | 3   | 1          | 2         | 1         |                               |
|                          | FEV                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CAMION ATELIER              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VRT                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS CYNO                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | Minibus/VTP                 | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   |            | 0         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 3          |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  | 3          |           | 2         | 360                           |
|                          | MPR GP                      | 1   |            |           | 0         | 0                             |
|                          | GER 40kVA                   | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMJL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BPMA                        | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   |            |           |           |                               |
|                          |                             | 249   | 13         | 44        | 4,5       | 1140                          |

#### 7.2.4. Scénario : Feu au dépôt d'hydrocarbure à LA DESIRADE :

L'entreprise Total dispose d'un site de stockage d'hydrocarbures situé sur le débarcadère de la marina de Beauséjour, commune de la Désirade.

Un incendie survient dans le dépôt et un dysfonctionnement empêche la mise en œuvre du système d'asservissement du système de sécurité incendie.

Le dépôt contient : 1 cuve de 30 000 l, 2 cuves de 20 000 l et 2 cuves de 10 000 l.

Le CPI de la Désirade se situe à 3 kms du dépôt d'hydrocarbures.

Le délai d'intervention mesuré est d'environ 6 min après l'alerte.

Afin de couvrir un sinistre de cette envergure il faudrait :

- Réserve d'émulseur
- 435 m<sup>3</sup> d'eau.
- Des capacités hydrauliques permettant d'atteindre le débit d'eau de 240 m<sup>3</sup>/h
- Moyens matériels et engins
- 1 FPT : 120 m<sup>3</sup>/h
- 1 MPR : 60 m<sup>3</sup>/h
- 1 remorque émulseur
- 1 FPTL : 60 m<sup>3</sup>/h
- 1 lance canon mousse (LCM)
- 4 lances queue de paon (protection des habitations)

Sachant que les Risques pour les tiers sont :

- Explosion de bac ou de réservoir
- Boil over
- UVCE (explosion de vapeurs en milieu non confiné)
- Risques de pollution
- Feux de liquide en nappe
- Fumées toxiques

Objectif de couverture :

Prendre les mesures pour, prioritairement,

- mettre à l'abri la population menacée par les risques primaires et secondaires occasionnés par un tel sinistre
- organiser la lutte contre l'incendie en élaborant :

Un plan d'intervention interne (PII) au niveau de l'installation d'hydrocarbures

Un dispositif de renforts en matériels et personnels, par convention, pour lutter contre un sinistre de ce type

Mesures complémentaires

- Création d'une réserve communale de sécurité civile
- Elaboration du plan communal de sauvegarde

L'ensemble des moyens nécessaires sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélemy | Besoins S4 | Effectifs | Manque S4 | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Engins Feux              |                             |   | 3          |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 1          | 6         | 0,5       | 120                           |
|                          | FPTL                        | 10  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   | 1          | 6         | 0         | 360                           |
|                          | VPI                         | 4   | 1          | 4         | 0         | 240                           |
|                          | FMOGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCI/CCGC                    | 2   |            | 0         | 0         | 0                             |
| Engins élévateur         |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 1          | 3         | 0         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | CSL                         | 8   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | BSL (pneumatique)           | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Scoter de mer               | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   | 1          | 6         | 0         | 60                            |
|                          | Bateau - pompe 6 personnes  | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | DA HR                       | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FEV                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CAMION ATELIER              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VIRT                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS CYNO                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Minibus/VTP                 | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   |            | 0         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  | 1          |           | 1         | 120                           |
|                          | MPR GP                      | 1   |            |           | 0         | 0                             |
|                          | GER 40kVA                   | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMJL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BPMA                        | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   | 249        | 6         | 25        | 1,5                           |
|                          |                             |   |            |           |           | 900                           |

### 7.2.5.Scénario : Feu généralisé sur le site industriel à la DISTILLERIE BOLOGNE à BASSE-TERRE

1/Présentation de l'établissement :

La distillerie BOLOGNE est un site de production de rhum agricole. Elle est implantée dans la zone sud de la ville de BASSE-TERRE à la cité Bologne, Rivière des Pères.

Située sur un morne, elle a :

- Au nord-ouest en contrebas, une station d'essence à 300m
- A l'ouest, une voie d'accès en contrebas à 200m par la N2
- Au sud à 200m, un accès possible par la D26
- Au nord à 100m en contrebas des habitations
- A l'est, une voie d'accès à 500m

Elle est titulaire d'une autorisation d'exploiter une ICPE (stockage des alcools de bouche d'origine agricole, eau de vie, liqueur) en date du 1er mars 2005 modifié le 29 janvier 2008.

La répartition des différents stockages est la suivante : La quantité totale de rhum présente sur le site est de 1147 m<sup>3</sup> (pour 1319 m<sup>3</sup> autorisés) répartie en 6 cuves de volumes inégales.

Le centre de secours le plus proche, le CSP de BASSE-TERRE (bientôt CSP de ST- CLAUDE - BASSE-TERRE) est à environ 2km

En tenant compte des moyens obligatoires de l'exploitant, il faudrait un débit de 660m<sup>3</sup>/h donc cela nécessiterait les moyens suivants :

- 6 FPT2000/15 : 720 m<sup>3</sup>/h
- 6 lances canons 2000 litres/minutes à 15bars
- 2 DA : 1DA peut fournir 2,4km de tuyaux, pour arriver des points d'eau aux fourgons
- 3 MPR120 ou 1 MPRGP et 1 MPR (qui alimenteront les 6FPT) : 360 m<sup>3</sup>/h
- un point aménagé pour aspiration d'eau de mer (à environ 500m du site) susceptible de fournir au moins la moitié du débit d'extinction (cf. MPR).

L'ensemble des moyens nécessaires sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélemy | Besoins S5 | Effectifs | Manque S5 | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Engins Feux              |                             |   | 8          |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 6          | 36        | 0         | 720                           |
|                          | FPTL                        | 10  | 1          | 6         | 0         | 60                            |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | VPI                         | 4   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FMOGP                       | 0   | 1          | 4         | 0         | 240                           |
|                          | CC/CCGC                     | 2   |            | 0         | 0         | 0                             |
| Engins élévateur         |                             |   | 2          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   | 2          | 8         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 3          |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   | 1          | 3         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            |           | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | CSL                         | 8   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | BSL(pneumatique)            | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | ScOOTER de mer              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Bateau - pompe 6 personnes  | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            |           | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 6          |           |           |                               |
|                          | DAHR                        | 3   | 2          | 4         | 0         |                               |
|                          | FEV                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | CAMION ATELIER              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   | 2          | 4         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VIRT                        | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS CYN0                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 7          |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  | 3          | 6         | 0         |                               |
|                          | Minibus/VTP                 | 10  | 1          | 8         | 1         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   | 3          | 3         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 4          |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  | 1          |           | 0         | 120                           |
|                          | MPR GP                      | 1   | 1          |           | 0         | 240                           |
|                          | GER 40kVA                   | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMUL                       | 0   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BPMA                        | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   |            |           | 0         |                               |
|                          |                             | 249   | 31         | 91        | 1         | 1380                          |

### 7.2.6.Scénario : d'accident de gros porteur avec ou sans explosion

L'accident le plus grave envisagé est qu'un gros porteur vienne s'écraser sur une agglomération importante. Malgré les enjeux de toute nature entrant en compte cela reste un risque majeur grave capable d'être traité dans le département sur le plan de l'incendie

Au-delà des moyens du SDIS, une crise de cette nature reste susceptible de saturer les capacités du département, notamment pour la prise en charge des blessés, mais aussi pour assurer le maintien de l'ordre en raison de l'afflux des familles et de la population.

Dispositif Opérationnel

Un tel événement peut nous amener à traiter simultanément environ 300 Victimes (dont le tiers considéré comme grave) en intégrant la notion de montée en puissance, en mettant en œuvre les dispositions arrêtées dans le Plan Départemental Nombreuses Victimes (NOVI).

#### **PROPOSITION DE COUVERTURE**

Plan NOVI 1er niveau : moins de 50 victimes impliquées

| <b><i>Plan NOVI 1er niveau : moins de 50 victimes impliquées</i></b> |                 |                  |
|--|-----------------|------------------|
| <b>MOYENS NECESSAIRES</b>  |                 |                  |
| <b>NATURE</b>  | <b>QUANTITE</b> | <b>EFFECTIFS</b> |
| <b>FPT</b>   | <b>2</b>        | <b>16</b>        |
| <b>VSAV (1 victime)</b>  | <b>8</b>        | <b>32</b>        |
| <b>VL</b>  | <b>3</b>        | <b>6</b>         |
| <b>VSR</b>   | <b>2</b>        | <b>6</b>         |
| <b>VAR</b>   | <b>1</b>        | <b>2</b>         |
| <b>VLM</b>   | <b>2</b>        | <b>4</b>         |
| <b>PMA (30 victimes)</b>   | <b>1</b>        | <b>3</b>         |
| <b>TOTAL</b>   | <b>19</b>       | <b>62</b>        |

Le SDIS est en mesure d'engager ces moyens sans altérer sa couverture opérationnelle normale,

à l'exception des VLM et PMA.

Plan NOVI 2eme niveau : entre 50 et 300 victimes impliquées

| <b><u>Plan NOVI 2eme niveau : entre 50 et 300 victimes impliquées</u></b> |                 |                  |
|---|-----------------|------------------|
| <b>MOYENS NECESSAIRES</b>   |                 |                  |
| <b>NATURE</b>   | <b>QUANTITE</b> | <b>EFFECTIFS</b> |
| <b>FPT</b>  | <b>4</b>        | <b>32</b>        |
| <b>VSAV (1 victime)</b>   | <b>16</b>       | <b>64</b>        |
| <b>VL</b>   | <b>6</b>        | <b>12</b>        |
| <b>VSR</b>  | <b>4</b>        | <b>12</b>        |
| <b>VAR</b>  | <b>2</b>        | <b>4</b>         |
| <b>VLM</b>  | <b>4</b>        | <b>8</b>         |
| <b>PMA (30 victimes)</b>  | <b>3</b>        | <b>6</b>         |
| <b>TOTAL</b>  | <b>38</b>       | <b>138</b>       |

Les moyens nécessaires sont environ le double des moyens du niveau 1, auxquels s'ajoute le déploiement d'un PMA supplémentaire sur zone. Le SDIS ne peut envisager d'engager 4 FPT sans altérer la couverture opérationnelle normale. De même la mobilisation de 10 VSAV pendant environ 4 heures est susceptible d'entraîner des tensions fortes sur le dispositif de secours.

Plan NOVI 3eme niveau : plus de 300 victimes impliquées

| <b><u>Plan NOVI 3eme niveau : plus de 300 victimes impliquées</u></b> |                 |                  |
|---|-----------------|------------------|
| <b>MOYENS NECESSAIRES</b>   |                 |                  |
| <b>NATURE</b>   | <b>QUANTITE</b> | <b>EFFECTIFS</b> |
| <b>FPT</b>  | <b>4</b>        | <b>32</b>        |
| <b>VSAV (1 victime)</b>   | <b>20</b>       | <b>80</b>        |
| <b>VL</b>   | <b>10</b>       | <b>20</b>        |
| <b>VSR</b>  | <b>4</b>        | <b>12</b>        |
| <b>VAR</b>  | <b>2</b>        | <b>4</b>         |
| <b>VLM</b>  | <b>6</b>        | <b>12</b>        |
| <b>PMA (30 victimes)</b>  | <b>3</b>        | <b>9</b>         |
| <b>MINIBUS</b>  | <b>4</b>        | <b>36</b>        |
| <b>TOTAL</b>  | <b>53</b>       | <b>205</b>       |

L'ensemble des moyens nécessaires sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélemy | Besoins S6 | Effectifs | Manque S6 | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Engins Feux              |                             |   | 4          |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 4          | 24        | 0         | 480                           |
|                          | FPTL                        | 10  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | VPI                         | 4   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FMOGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCI/CCGC                    | 2   |            | 0         | 0         | 0                             |
| Engins élévateur         |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 30         |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 17         | 51        | 0         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   | 3          | 9         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            |           | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   | 6          | 12        |           |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 0          |           | 0         |                               |
|                          | CSL                         | 8   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | BSL(pneumatique)            | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Scoter de mer               | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Bateau - pompe 6 personnes  | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            |           | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 5          |           |           |                               |
|                          | DA HR                       | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FEV                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   | 2          | 4         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CAMON ATELIER               | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   | 3          | 6         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VIRT                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS CYNO                     | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 17         |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  | 10         | 20        | 0         |                               |
|                          | Mnibus/VTP                  | 10  | 4          | 32        | 0         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   | 3          | 3         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 7          |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  |            |           | 0         | 0                             |
|                          | MPR GP                      | 1   |            |           | 0         | 0                             |
|                          | GER 40kVA                   | 1   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMUL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BPMA 30                     | 0   | 3          |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   |            |           | 0         |                               |
|                          |                             | 249   | 64         | 172       | 0         | 480                           |

### 7.2.7.Scénario : Accident de cars transportant en moyenne 50 à 80 personnes

Le scénario envisagé est celui de la chute d'un car de touristes dans un ravin sur la route de la traversée.

Le plan NOVI s'appliquera pour ce scénario, avec le recours à des équipes spécialisées comme le GRIMP, ou les équipes CYN pour la recherche d'éventuelles victimes.

Version adoptée janvier 2017

L'ensemble des moyens nécessaires sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélemy | Besoins S6 | Effectifs | Manque S6 | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Engins Feux              |                             |   | 2          |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 2          | 12        | 0         | 240                           |
|                          | FPTL                        | 10  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | VPI                         | 4   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FMOGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCI/CCGC                    | 2   |            | 0         | 0         | 0                             |
| Engins élévateur         |                             |   | 1          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   | 1          | 4         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 19         |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 8          | 24        | 0         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   | 3          | 9         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            |           | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   | 6          | 12        |           |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 0          |           | 0         |                               |
|                          | CSL                         | 8   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | BSL(pneumatique)            | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Scoter de mer               | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Bateau - pompe 6 personnes  | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            |           | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 3          |           |           |                               |
|                          | DAHR                        | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FEV                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   | 2          | 4         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | CAMION ATELIER              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 4          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   | 1          | 2         | 1         |                               |
|                          | VRT                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   | 2          | 8         | 1         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS CYNO                     | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 10         |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  | 5          | 10        | 0         |                               |
|                          | Minibus/VTP                 | 10  | 2          | 16        | 0         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   | 3          | 3         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 7          |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  |            |           | 0         | 0                             |
|                          | MPR GP                      | 1   |            |           | 0         | 0                             |
|                          | GER 40kVA                   | 1   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMJL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BPMA 30                     | 0   | 3          |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   |            |           | 0         |                               |
|                          |                             | 249   | 46         | 111       | 2         | 240                           |

### 7.2.8.Scénario : Feu de navire(s) à passagers, au large ou à Quai

Le scénario envisagé est celui de l'incendie d'un navire à passagers assurant les liaisons inter îles, à proximité du port de Pointe-à-Pitre. De nombreuses personnes sont à bord, et l'équipage est mobilisé pour la lutte contre le sinistre.

Version adoptée janvier 2017

L'ensemble des moyens nécessaires sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélemy | Besoins S1 | Effectifs | Manque S1 | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
| Engins Feux              |                             |   | 4          |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 4          | 24        | 0         | 480                           |
|                          | FPTL                        | 10  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | VPI                         | 4   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FMOGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CC/CCGC                     | 2   |            | 0         | 0         | 0                             |
| Engins élévateur         |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 30         |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 17         | 51        | 0         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   | 3          | 9         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   | 2          | 6         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            |           | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   | 6          | 12        | 3         |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 16         |           |           |                               |
|                          | CSL                         | 8   | 10         | 40        | 4         |                               |
|                          | BSL(pneumatique)            | 4   | 5          | 20        | 0         |                               |
|                          | ScOOTER de mer              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   | 1          | 6         | 0         | 60                            |
|                          | Bateau - pompe 6 personnes  | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            |           | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 3          |           |           |                               |
|                          | DAHR                        | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FEV                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   | 2          | 4         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | CAMION ATELIER              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 2          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VIRT                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   | 1          | 3         | 0         |                               |
|                          | VS CYNO                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 4          |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Minibus/VTP                 | 10  | 4          | 32        | 0         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   |            | 0         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 3          |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  |            |           | 0         | 0                             |
|                          | MPR GP                      | 1   |            |           | 0         | 0                             |
|                          | GER 40kVA                   | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMUL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BPMA 30                     | 0   | 3          |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   |            |           | 0         |                               |
|                          |                             | 249   | 62         | 217       | 7         | 540                           |

### 7.2.9. Scénario : Feu généralisé à l'aéroport « pole caraïbe » dans le bâtiment principal

Bâtiment à ossature métallique et béton sur 3 niveaux.

Capacité d'accueil 4950 pers dans une superficie de 23180 m2.

La Répartition des surfaces s'effectue sur trois niveaux :

- 13600 m2 de surfaces publiques, D9 : débit minimal de 390 m3/h pendant 2 heures
- 2300 m2 de surfaces commerciales, D9: débit minimal de 405 m3/h pendant 2 heures
- 4600 m2 de bureaux, D9: débit minimal de 120m3/h pendant 2 heures
- 2680 m2 de locaux techniques, D9: débit minimal de 120 m3/H pendant 2 heures

En cas d'incendie, les engins nécessaires à l'extinction d'un embrasement généralisé sont :

- 2 groupes INC. (1 VL +2 FPT 2000/15+1 EPA 30)
- 2 groupes ALIM (1VL+2DA+2MPR 2000/15)
- 1 groupe SAP (1VL+ 1VLM+ 3 V.S.A.V)
- 1 CCGC (Camion Citerne Grande Capacité) 15000 L d'eau
- 1 VAR (Véhicule d'assistance respiratoire)
- 1 VGD (ventilateur grand débit)

L'ensemble des moyens nécessaires sont récapitulés dans le tableau ci-dessous.

| CATEGORIE                | Type                        | EXISTANT y compris COM de Saint Martin et Saint Bathélémy |            |           |           | Puissance hydraulique en m3/h |
|--------------------------|-----------------------------|---|------------|-----------|-----------|-------------------------------|
|                          |                             |   | Besoins S1 | Effectifs | Manque S1 |                               |
| Engins Feux              |                             |   | 8          |           |           |                               |
|                          | FPT                         | 10  | 4          | 24        | 0         | 480                           |
|                          | FPTL                        | 10  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FPTGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF 2000                    | 16  |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CCF ou CCR                  | 6   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | VPI                         | 4   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | FMOGP                       | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | CC/CCGC                     | 2   | 4          | 16        | 0         | 240                           |
| Engins élévateur         |                             |   | 2          |           |           |                               |
|                          | BEA                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 18                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | EPSA 24/32                  | 4   | 2          | 8         | 0         |                               |
| Véhicule de secours      |                             |   | 4          |           |           |                               |
|                          | VSAV /VSAB                  | 52  | 3          | 9         | 0         |                               |
|                          | VSAVTT                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VSR                         | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | FSR                         | 3   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | RSR                         | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VLM                         | 1   | 1          | 2         | 0         |                               |
| Moyens nautique          |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | CSL                         | 8   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | BSL (pneumatique)           | 4   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | ScOOTER de mer              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Bateau - pompe 20 personnes | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Bateau - pompe 6 personnes  | 0   |            | 0         | 0         | 0                             |
|                          | Remorques                   | 3   |            |           | 0         |                               |
| Véhicule de soutien      |                             |   | 5          |           |           |                               |
|                          | DA HR                       | 3   | 4          | 8         | 0         |                               |
|                          | FEV                         | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VAR                         | 3   | 1          | 2         | 0         |                               |
|                          | CTU (PLATEAU)               | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VTU 4*4                     | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CTU Tolé                    | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VPC                         | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | CAMION ATELIER              | 0   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | Porte Berce                 | 1   |            | 0         | 0         |                               |
| Véhicules de spécialités |                             |   | 0          |           |           |                               |
|                          | CGSD                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VIRT                        | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS GRIMP                    | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS SAV                      | 2   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS PLG                      | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VS CYN0                     | 1   |            | 0         | 0         |                               |
|                          |                             | 0   |            | 0         | 0         |                               |
| Transport personnel      |                             |   | 8          |           |           |                               |
|                          | VL                          | 51  | 5          | 10        | 0         |                               |
|                          | Minibus/VTP                 | 10  |            | 0         | 0         |                               |
|                          | VL Chaîne Ops               | 7   | 3          | 3         | 0         |                               |
| Moyens remorquables      |                             |   | 6          |           |           |                               |
|                          | MPR                         | 14  | 4          |           | 0         | 480                           |
|                          | MPR GP                      | 1   |            |           | 0         | 0                             |
|                          | GER 40kVA                   | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | GEV                         | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BEMJL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | CEVAR                       | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BESD                        | 1   |            |           | 0         |                               |
|                          | BE ELEC 150KVA              | 0   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | B PRO                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | BPMA30                      | 0   | 1          |           | 0         |                               |
|                          | BEPOL                       | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B INOND                     | 0   |            |           | 0         |                               |
|                          | B BAR FLO                   | 0   |            |           | 0         |                               |
| Total véhicules          |                             |   |            |           |           |                               |
|                          |                             | 249   | 33         | 79        | 0         | 1200                          |

Parc des engins nautiques du SDIS au 01 01 2012

| Q<br>T<br>E | AFFECT<br>ATION        | NOM             | Type<br>COQUE   | DATE<br>MISE<br>CIRCU<br>LAT, | NB<br>RE<br>PE<br>RS<br>, | DISTA<br>NCE<br>DES<br>COTE<br>S |
|-------------|------------------------|-----------------|-----------------|-------------------------------|---------------------------|----------------------------------|
| 1           | ABYMES                 | COLOM<br>BIER   | RIGIDE          | 23/04/<br>2004                | 7                         | 5<br>miles<br>nautiq<br>ues      |
| 2           | SAINT<br>MARTIN        | KIBIBO          | RIGIDE          | 24/11/<br>2005                | 7                         | 5<br>miles<br>nautiq<br>ues      |
| 3           | MORNE<br>A L'EAU       | MATETE          | RIGIDE          | 22/09/<br>2003                | 7                         | 5<br>miles<br>nautiq<br>ues      |
| 4           | BASSE<br>TERRE         | MULATR<br>ESSE  | RIGIDE          | 22/09/<br>2003                | 7                         | 5<br>miles<br>nautiq<br>ues      |
| 5           | SAINTE<br>ROSE         | SAINTE<br>BARBE | RIGIDE          | 05/03/<br>2004                | 7                         | 5<br>miles<br>nautiq<br>ues      |
| 6           | TERRE<br>DE HAUT       | TOURM<br>ENT    | RIGIDE          | 20/05/<br>2005                | 7                         | 5<br>miles<br>nautiq<br>ues      |
| 7           | DESIRA<br>DE           | CSL             | PNEUMA<br>TIQUE | 01/01/<br>2009                | 7                         | 300 m<br>des<br>côtes            |
| 8           | GRAND<br>BOURG         | COCOTI<br>ER    | PNEUMA<br>TIQUE | 01/01/<br>2009                | 7                         | 300 m<br>des<br>côtes            |
| 9           | BOUILLA<br>NTE         | CSL             | ALUMINI<br>UM   | 01/10/<br>1998                | 7                         | 300 m<br>des<br>côtes            |
| 10          | PORT<br>LOUIS          | CSL             | PNEUMA<br>TIQUE | 06/06/<br>1991                | 7                         | 300 m<br>des<br>côtes            |
| 11          | SAINTE<br>FRANCO<br>IS | CSL             | PNEUMA<br>TIQUE | 07/04/<br>2000                | 7                         | 300 m<br>des<br>côtes            |
| 12          | ABYMES                 | BLS             | SEMI-<br>RIGIDE | 2010                          | 10                        | 300 m<br>des<br>côtes            |
| 13          | BASSE<br>TERRE         | BLS             | SEMI-<br>RIGIDE | 2010                          | 10                        | 300 m<br>des<br>côtes            |

|        |                 |     |                 |      |    |                       |
|--------|-----------------|-----|-----------------|------|----|-----------------------|
| 1<br>4 | PORT<br>LOUIS   | BLS | SEMI-<br>RIGIDE | 2010 | 10 | 300 m<br>des<br>côtes |
| 1<br>5 | SAINT<br>MARTIN | CSL | PNEUMA<br>TIQUE |      |    | 300 m<br>des<br>côtes |

Version adoptée janvier 2017