

**Schéma Départemental  
d'Analyse et de Couverture  
des Risques**

**S.D.A.C.R.**

# PREMIERE PARTIE

## LES RISQUES COURANTS

## ***PREAMBULE***

*Le Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques trouve son fondement dans l'article L 1424.7 du code général des collectivités territoriales.*

*Cet article stipule « qu'un schéma départemental d'analyse et de couverture des risques dresse l'inventaire des risques de toute nature pour la sécurité des personnes et des biens auxquels doit faire face le SDIS dans le département et détermine les objectifs de couverture de ces risques par le service ».*

*Ce texte introduit par ailleurs le principe de révision de ce schéma. Le dispositif opérationnel actuel du SDIS repose sur le Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques arrêté le 17 février 2003 dont les objectifs ont été retranscrits dans le règlement opérationnel du 20 avril 2004.*

*Différentes études et rapports ont souligné l'importance de ce document qui constitue « un véritable outil de référence et de paramétrage » de la gestion d'un SDIS. Il répond à la double nécessité d'évaluer l'adéquation des moyens de secours par rapport à la réalité du département et de permettre aux décideurs de définir le choix d'acquisition et d'implantation de ces moyens. Il sera nécessaire d'appréhender la notion de moyens dans ses composantes humaines, matérielles, structurelles et organisationnelles.*

*Aussi, avant de définir des objectifs de couverture, il conviendra comme le précise le texte de définir et dimensionner les risques qui relèveront, dans leur couverture, de la compétence directe du SDIS de l'Oise, mais aussi ceux couverts en substitution ou carence d'autres services ou prestataires. La circulaire du 31 décembre 2007 précise par ailleurs, dans le cadre spécifique du secours à personne, que le SDACR doit être mis en concordance avec le SROS (Schéma Régional d'Organisation de la Santé).*

*Cet inventaire des risques se voudra certes le plus complet, mais il sera toutefois difficile d'en dresser une liste totalement exhaustive. Aussi il est plutôt proposé une approche par classe et famille de risques à laquelle il est possible d'apporter une réponse opérationnelle quantifiable tant d'un point de vue qualitatif que quantitatif (à titre d'exemple l'accident de personne simple peut être couvert par un VSAV seul avec un équipe de 3 à 4 hommes).*

*Ces diverses familles seront regroupées en deux grandes classes, les risques courants et les risques particuliers.*

*Le risque courant se caractérise par une occurrence forte mais avec toutefois des conséquences opérationnelles limitées pour le SDIS. On y trouvera toutes les opérations qui font le quotidien du service comme notamment le secours à personne.*

*Le risque particulier au contraire se distingue par une occurrence très faible et des conséquences opérationnelles beaucoup plus lourdes tant du fait de l'importance du dispositif à déployer que de la technicité des moyens à mettre en oeuvre. On y retrouve les risques technologiques ou naturels, les risques liés aux transports de personnes.*

*Au travers de l'analyse un certain nombre d'indicateurs seront mis en exergue. Ces indicateurs répondront à la nécessité de vérifier l'adéquation des moyens à la demande opérationnelle dans le cadre de la présente révision, mais également à terme de permettre un contrôle en continu de la sollicitation et de la réponse opérationnelle.*

*Dans le prolongement de cet inventaire et de cette analyse, des objectifs de couverture devront être proposés. Après validation, il conviendra de décliner ces objectifs en projets ou orientations afin d'atteindre le résultat escompté.*

*La révision du SDACR en ce qui concerne les risques particuliers se limitera à mettre en évidence les évolutions des différents risques pris en compte dans la rédaction de 2003 et de vérifier l'adéquation des moyens à ces évolutions.*

*Le plus souvent l'analyse montrera que ces évolutions sont mineures et sans incidences sur le niveau de risque et sa couverture.*

*Ainsi, l'analyse relative aux risques naturels et aux risques patrimoines ne sera pas reconduite, aucune évolution notable n'étant relevé pour ceux-ci. Toutefois pour le risque feux de forêts dans la précédente rédaction il n'avait pas été conduit d'étude quantitative sur le parc d'engins feux de forêts. Il n'apparaît pas pour autant nécessaire de reprendre la totalité de l'étude pour les risques naturels mais il est proposé en annexe une étude spécifique pour la couverture de ce risque.*

# SOMMAIRE

- Chapitre I : Présentation et évolution du département.....page 9
- Chapitre II : Les évolutions du SDIS 60 .....page 15
- Chapitre III : Incidence de l'évolution démographique.....page 19
- Chapitre IV : Analyse de la sinistralité pour le département et par secteur de centre de secours..... page 23
- Chapitre V : Evolution de l'activité opérationnelle par centre de secours.....page 31
- Chapitre VI : Analyse des délais de couverture opérationnelle.....page 37
- Chapitre VII : Analyse des départs non assurés.....page 45
- Chapitre VIII : Analyse de la charge opérationnelle .....page 51
- Chapitre IX : Analyse de la répartition temporelle de l'activité.....page 59
- Chapitre X : Analyse des ratios nationaux .....page 65
- Conclusion de l'analyse des risques courants :..... page 73
- Chapitre XI : Confirmation de l'analyse des risques courants et compléments apportés par le ressenti des chefs de centre.....page 77

## GLOSSAIRE

<b>AVP</b>	<b>Accident sur Voie Publique</b>
<b>A CONT</b>	<b>Appareil de détection de contamination radioactive</b>
<b>A GAZ</b>	<b>Appareil de détection de gaz</b>
<b>A RAD</b>	<b>Appareil de mesure de radioactivité</b>
<b>BEA</b>	<b>Bras Elévateur Articulé</b>
<b>CCF</b>	<b>Camion Citerne Feux Forêt</b>
<b>CCGC</b>	<b>Camion Citerne Grande Capacité</b>
<b>CCIR</b>	<b>Camion Citerne Incendie Routier</b>
<b>CEMAR</b>	<b>Cellule d'Eclairage Mobile et d'Assistance Respiratoire</b>
<b>CH</b>	<b>Centre Hospitalier</b>
<b>CI</b>	<b>Centre d'Intervention</b>
<b>CIA</b>	<b>Centre d'Intervention Annexe</b>
<b>CMIC</b>	<b>Cellule Mobile d'Intervention Chimique</b>
<b>CMIR</b>	<b>Cellule Mobile d'Intervention Radiologique</b>
<b>CRAC</b>	<b>Cellule de Réserve d'Air Comprimé</b>
<b>CS</b>	<b>Centre de Secours</b>
<b>CSP</b>	<b>Centre de Secours Principal</b>
<b>CTA</b>	<b>Centre de Traitement d'Alerte</b>
<b>CTU</b>	<b>Camionnette Toute Utilité</b>
<b>CYNO</b>	<b>Equipe CYNOtechnique</b>
<b>DA</b>	<b>Dévidoir Automobile</b>
<b>DATT</b>	<b>Dévidoir Automobile Tout Terrain</b>
<b>DSC</b>	<b>Direction de la Sécurité Civile</b>
<b>DECOMTA</b>	<b>DECOMTAmiation</b>
<b>DEPOL</b>	<b>DEPOLlution</b>
<b>EMA</b>	<b>Ensemble Mobile d'Alerte</b>
<b>EMULS</b>	<b>EMULSeur</b>
<b>EPA</b>	<b>Echelle Pivotante Automatique</b>
<b>EPI</b>	<b>Equipements de Protection Individuelle</b>
<b>EPSA</b>	<b>Echelle Pivotante Semi-Automatique</b>
<b>ERP</b>	<b>Etablissement Recevant du Public</b>
<b>FEV</b>	<b>Fourgon Electro Ventilateur</b>
<b>FGP</b>	<b>Fourgon Grande Puissance</b>
<b>FPT</b>	<b>Fourgon Pompe Tonnes</b>
<b>GRIMP</b>	<b>Groupe de Recherche et d'Intervention en Milieu Périlleux</b>
<b>IC</b>	<b>Installation Classé</b>
<b>IGH</b>	<b>Immeuble de Grande Hauteur</b>
<b>INSEE</b>	<b>Institut National et de la Statistique d'Etude Economiques</b>
<b>LCM</b>	<b>Lance Canon Mousse</b>
<b>M</b>	<b>Magasin de vente</b>
<b>O</b>	<b>Hôtel</b>
<b>PC</b>	<b>Poste de Commandement</b>
<b>PEV</b>	<b>Protection Electro Ventilation</b>
<b>PL</b>	<b>Poids Lourds</b>
<b>PMA</b>	<b>Poste Médical Avancé</b>
<b>PME</b>	<b>Petites et Moyennes Entreprises</b>
<b>PMI</b>	<b>Petites et Moyennes Industries</b>

## GLOSSAIRE

<b>PO</b>	<b>P</b> etit <b>h</b> ôtel
<b>POI</b>	<b>P</b> lan d' <b>O</b> rganisation <b>I</b> nterne
<b>PRV</b>	<b>P</b> oint de <b>R</b> egroupement des <b>V</b> ictimes
<b>RH</b>	<b>E</b> tablishement <b>S</b> colaire avec <b>H</b> ébergement
<b>RIA</b>	<b>R</b> obinet d' <b>I</b> ncendie <b>A</b> rmé
<b>RO</b>	<b>R</b> èglement <b>O</b> opérationnel
<b>SAL</b>	<b>S</b> caphandrier <b>A</b> utonyme <b>L</b> éger
<b>SAP</b>	<b>S</b> ecours à <b>P</b> ersonnes
<b>SD</b>	<b>S</b> auvetage <b>D</b> éblaiement
<b>SDACR</b>	<b>S</b> chéma <b>D</b> épartemental d' <b>A</b> nalyse et de <b>C</b> ouverture des <b>R</b> isques
<b>SDIS</b>	<b>S</b> ervice <b>D</b> épartemental d' <b>I</b> ncendie et de <b>S</b> ecours
<b>SMUR</b>	<b>S</b> ervice <b>M</b> édical d' <b>U</b> rgence et de <b>R</b> éanimation
<b>SP</b>	<b>S</b> apeur <b>P</b> ompier
<b>SPP</b>	<b>S</b> apeur <b>P</b> ompier <b>P</b> rofessionnel
<b>SPV</b>	<b>S</b> apeur <b>P</b> ompier <b>V</b> olontaire
<b>SROS</b>	<b>S</b> chéma <b>R</b> égional d' <b>O</b> rganisation de la <b>S</b> anté
<b>TMD</b>	<b>T</b> ransport de <b>M</b> atières <b>D</b> angereuses
<b>U</b>	<b>E</b> tablishement <b>S</b> anitaire
<b>UE</b>	<b>U</b> nité <b>E</b> clairage
<b>VGD</b>	<b>V</b> entilateur <b>G</b> rand <b>D</b> ébit
<b>VLR</b>	<b>V</b> éhicule de <b>L</b> iaison <b>R</b> adio
<b>VLRTT</b>	<b>V</b> éhicule de <b>L</b> iaison <b>R</b> adio <b>T</b> out <b>T</b> errain
<b>VPC</b>	<b>V</b> éhicule de <b>P</b> oste de <b>C</b> ommandement
<b>VPL</b>	<b>V</b> éhicule <b>P</b> longée
<b>VRM</b>	<b>V</b> éhicule <b>R</b> adio <b>M</b> édicalisé
<b>VRT</b>	<b>V</b> éhicule <b>R</b> isques <b>T</b> echnologique
<b>VSAV</b>	<b>V</b> éhicule de <b>S</b> ecours <b>a</b> ux <b>V</b> ictimes
<b>VSR</b>	<b>V</b> éhicule de <b>S</b> ecours <b>R</b> outier

## CHAPITRE I

### PRESENTATION ET EVOLUTION DU DEPARTEMENT

#### I) Le département de l'Oise

##### **I.1 - Situation géographique**

L'Oise compose avec la Somme et l'Aisne la région Picardie. Le département compte 41 cantons et 693 communes dont son chef lieu, Beauvais.

Son organisation administrative s'organise par ailleurs autour de quatre arrondissements, Beauvais, Clermont, Compiègne et Senlis.

La répartition des communes dans les différentes strates de population est la suivante :

Commune de moins de 2 000 hbts	Commune de 2 000 à 10 000 hbts	Commune de 10 000 à 50 000 hbts	Commune de plus de 50 000 hbts
619	63	10	1
représentant 40% de la population	représentant 29% de la population	représentant 24% de la population	représentant 7% de la population

La population se répartit donc pour sa plus grande part dans un maillage de petites communes, les principaux pôles urbains ne concentrant qu'une trentaine de % des Isariens.

D'une superficie de 5.887 km<sup>2</sup>, l'Oise présente une centaine de kilomètres de longueur pour une soixantaine de largeur. La forêt couvre 400 km<sup>2</sup> du territoire départemental.

Sa dernière population légale est estimée à 796 624 habitants, ce qui induit une densité de population de 135 habitants au km<sup>2</sup>.

Sa position stratégique en pointe de la région Picardie et en bordure de la région Ile de France constitue un facteur de développement privilégié par rapport aux autres départements de la région.

L'Oise est une région de plateaux et de plaines calcaires entaillée par deux vallées principales. La première est arrosée par le Thérain coulant du nord-ouest, la deuxième par l'Oise, qui descend de Belgique et passe par le nord-est pour rejoindre la Seine. Elle est aussi traversée par de nombreuses rivières qui irriguent plaines et vallées sur 1500 km.

Le département de l'Oise se caractérise par différents reliefs dont les principaux sont : le plateau Picard, le Valois, le Pays de Bray, le Vexin-Thelle, le Noyonnais, le Clermontois, et le Soissonnais.

L'agriculture et l'élevage occupent environ 374 000 hectares soit 63.5% de la superficie de l'Oise, les zones urbanisées 13.5%, le reste du département étant couvert par des espaces naturels.

En matière d'infrastructures routières et autoroutières, le département est traversé dans l'axe nord/sud par les autoroutes A1 et A16. 4210 kilomètres de routes départementales et nationales quadrillent l'ensemble du territoire.

## **I.2- Situation démographique**

La population a augmenté de près de 20 000 personnes depuis 1999 soit une progression moyenne annuelle de 0.5%. Le département affiche par ailleurs un excédent naturel de +0,63.

L'évolution de la population est retracée dans le tableau ci après.

1 <sup>er</sup> janvier 2000	769 918
1 <sup>er</sup> janvier 2001	773 280
1 <sup>er</sup> janvier 2002	776 020
1 <sup>er</sup> janvier 2003	778 456
1 <sup>er</sup> janvier 2004	779 916
1 <sup>er</sup> janvier 2005	785 967
1 <sup>er</sup> janvier 2006	789 998

Les prévisions de l'INSEE suggèrent que la croissance de la démographie en Picardie entre 1999 et 2030 serait uniquement le fait du département de l'Oise. La démographie Isarienne ferait un bond de 19% soit 935 300 habitants. Elle devrait représenter alors 46,7% des habitants de Picardie (contre 41,4% en 1999).

La population légale est estimée par l'INSEE au 1<sup>er</sup> janvier 2010 à 796 624 habitants.

Cette forte croissance est essentiellement due à un solde naturel très positif. L'espérance de vie à la naissance a également progressée.

L'évolution de cette espérance de vie est retracée ci après:

<b><i>Espérance de vie à la naissance en 1990</i></b>	
Hommes	71,9
Femmes	80,1
<b><i>Espérance de vie à la naissance en 2004</i></b>	
Hommes	76,1
Femmes	82,5

Il est constaté une migration de la population vers les campagnes, reposant essentiellement sur l'arrivée de nouveaux ménages en provenance des agglomérations

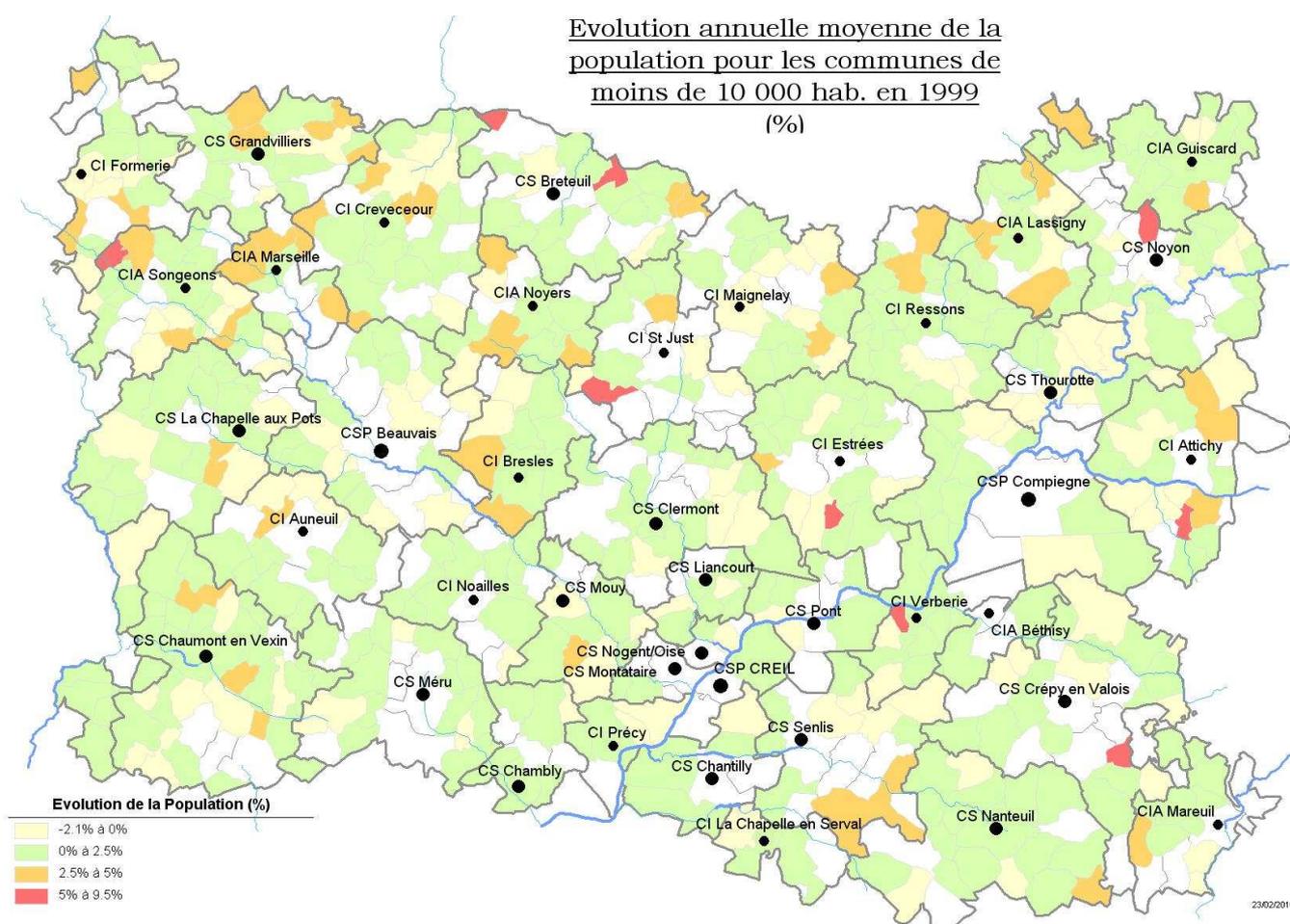
isariennes à la recherche d'un moindre coût de l'immobilier et de la qualité de vie associée au milieu rural (calme, tranquillité...).

C'est ainsi qu'on assiste à une évolution notable des populations du Nord Est et Nord Ouest du département par desserrement des bassins de population de Beauvais et Compiègne.

La Picardie est également touchée par la métropolisation dans le sud de son territoire, avec l'extension de l'agglomération parisienne. En effet le sud de l'Oise se caractérise par un réseau urbain dense et multipolaire, intégré au bassin d'emploi parisien, avec des échanges intenses de populations (estimation de 14 000 migrants par jour).

La pression de l'urbanisation reste forte sur le sud du département, autour de Beauvais et sur l'axe Pont Sainte Maxence Compiègne Noyon.

Ces éléments sont retracés dans la carte ci après.



### **I.3 – Activité économique**

La position privilégiée de l'Oise, ses infrastructures routières et autoroutières constituent des atouts notamment pour le développement industriel et commercial. L'Oise est le département le plus industrialisé de la région Picardie avec 26 291 établissements industriels et commerciaux.

On notera notamment **2 815** établissements industriels (10.4%) et **6 781** établissements de commerce et de réparation (25.8%). La part la plus importante réside dans les **13 166** établissements de services (50.1%).

L'activité économique et commerciale de l'Oise est génératrice au 1<sup>er</sup> janvier 2004 de 273 192 emplois, soit 41.1% des emplois de la région Picardie.

Sur la période 1999/2004 l'augmentation d'emplois s'élève à 4%, on observe toutefois un effritement de l'emploi dans l'agriculture et l'industrie au profit du commerce, de la construction et des activités de service.

Le développement industriel ne passe plus forcément par la grande entreprise mais par une multitude de PME avec des valeurs ajoutées plus importantes accompagnée d'une modification de la géographie du système productif. On assiste ainsi au délaissement des campagnes au profit d'une implantation à proximité des pôles urbains et des grands axes de circulation.

Cela s'est traduit notamment par une implantation importante de plateformes logistiques à proximité des autoroutes et des principaux axes routiers structurants.

L'activité touristique draine une population d'environ 3 000 000 de visiteurs par an notamment sur les 31 musées et châteaux ainsi que les parcs d'attraction dont le plus important est le parc Astérix.

### **I.4- Les transports**

#### **a) Le transport aérien**

En matière de transport il convient de souligner l'évolution du trafic de l'aéroport de Beauvais. Celui-ci dessert principalement les lignes internationales. Avec 2 500 000 passagers en 2008, sa fréquentation n'a cessé d'augmenter.

L'aéroport est devenu le 10<sup>ème</sup> aéroport français, la tendance actuelle reste à une progression du trafic.

#### **b) Le transport routier et autoroutier**

Le trafic autoroutier reste soutenu, en particulier sur l'A1 souvent en situation de saturation avec plus de 50 000 véhicules par jour. Si la progression globale du trafic reste modérée, on assiste néanmoins à une augmentation sensible du trafic poids lourds. Il en va de même autour des grandes agglomérations du département sur les réseaux de routes nationales ou départementales. On y relève des trafics de l'ordre de 30 à 40 000 véhicules jours. La mise en service récente de la déviation sud de Beauvais concrétise un des aménagements nécessaires à l'absorption de ce trafic.

Un certain nombre d'infrastructures routières est de plus en projet. On citera notamment :

- axe en 2x2 voies (50km) Beauvais, Troissereux, Songeons, Neufchâtel
- contournement nord de Beauvais en 2x2 voies.
- jonction A1-A16
- aménagement en 2x2 voies de la RD 200 Creil Compiègne
- contournement de l'agglomération creilloise
- amélioration des RN 31- RN 2 et jonction des deux
- création d'un axe 2x1 voie A16 Méru-Gisors

### *c) Le transport ferroviaire*

Avec 557 kilomètres de voies exploitées, le réseau draine un trafic annuel de près de 370 000 000 voyageurs. Une grande partie de ce trafic s'effectue dans les dessertes Oise Ile de France.

Après une légère inflexion en début des années 2000, le trafic s'inscrit à la hausse ces dernières années.

#### PRESENTATION ET EVOLUTION DU DEPARTEMENT CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Il ressort globalement de cette présentation que le département de l'Oise s'inscrit dans une dynamique de croissance démographique et de développement économique.

L'augmentation constante de la population conduira à une évolution connexe du risque courant. Il est également à noter que la répartition majoritaire de la population sur un tissu de petites communes et les transferts de populations observés sur les campagnes contribueront à renforcer le caractère diffus de ce risque courant.

Les mutations constatées dans le domaine économique et industriel font apparaître de nouveaux risques comme les plateformes logistiques. Là aussi le maillage économique par de petites unités au détriment des grosses infrastructures contribuera à une diffusion du risque.



## **CHAPITRE II**

### **LES EVOLUTIONS DU SDIS 60**

#### **II.1- Situation actuelle du SDIS 60**

Classé en 2<sup>ème</sup> catégorie, le SDIS de l'Oise occupe aujourd'hui le premier rang de ces SDIS de 2<sup>ème</sup> catégorie et se classe au 21<sup>ème</sup> rang national toutes catégories confondues.

Le SDIS de l'Oise présente à ce jour la plus forte activité opérationnelle des SDIS de 2<sup>ème</sup> catégorie avec une activité supérieure de 46% de la moyenne de la strate.

En ratio nombre d'interventions pour 100 000 habitants, le SDIS de l'Oise présente des valeurs similaires aux départements de la grande couronne parisienne.

#### **II.2- L'activité opérationnelle**

En comparaison avec l'année 2001, l'activité opérationnelle de 2007 marque une progression de 22 %, ce qui tendrait à confirmer la corrélation entre l'activité opérationnelle et les évolutions socio économiques avancées au paragraphe précédent.

Même si les évolutions ne sont pas linéaires, on peut considérer que notre activité suit une progression annuelle moyenne de 3%.

L'année 2007 s'est clôturée par une activité opérationnelle en hausse de 11.2% avec 61 754 interventions. Même si l'on occulte les destructions d'hyménoptères en forte augmentation, il apparaît néanmoins une activité opérationnelle en hausse de près de 5% par rapport à 2006.

#### **II.3- Le maillage opérationnel**

Un certain nombre de propositions avaient été avancées dans la précédente version du SDACR afin d'améliorer le maillage des unités opérationnelles, et ce afin de coller à l'objectif de couverture opérationnelle dans un délai d'environ 15 minutes.

Alors au nombre de 36, les unités opérationnelles du SDIS sont aujourd'hui au nombre de 41.

Les nouvelles unités sont :

- Béthisy Saint Pierre
- La Chapelle en Serval
- Mareuil sur Ourq
- Montataire
- Nogent sur Oise

## **II.4- Le personnel**

L'amélioration de la réponse opérationnelle a été largement formalisée au travers du Règlement Opérationnel Départemental d'avril 2004.

Ce dernier a notamment, aux vues des conclusions du SDACR, arrêté les effectifs minimums de garde à réaliser centre par centre.

Dans le prolongement de ces dispositions, il a été décidé un plan de recrutement de sapeurs-pompiers professionnels. Ce plan de recrutement répondait à l'objectif d'assurer la couverture des risques identifiés en prenant en compte les difficultés rencontrées par le volontariat dans ses disponibilités.

Initialement dimensionné pour porter les effectifs professionnels à 500, le plan a été réajusté à la hausse et son application dans le temps raccourcie pour disposer aujourd'hui de 573 sapeurs-pompiers professionnels.

Avec ces 156 créations de postes, l'effectif de sapeurs-pompiers professionnels a donc augmenté de près de 38% en 5 ans.

Il faut toutefois noter que ces chiffres se sont inscrits à la hausse pour notamment compenser les évolutions du cadre réglementaire du temps de travail des sapeurs-pompiers professionnels et des besoins structurels issus de la départementalisation.

L'évolution la moins favorable se situe certainement dans les effectifs de sapeurs-pompiers volontaires.

En effet en termes d'effectif de sapeurs-pompiers volontaires, le SDIS de l'Oise se situe tout juste dans la moyenne des SDIS de 2<sup>ème</sup> catégorie.

L'évolution des effectifs des SPV du corps départemental durant ces trois dernières années est résumée dans le tableau ci après.

	<b>SPP avec contrat SPV</b>	<b>SPV</b>	<b>SSM</b>	<b>Total</b>
<b>Effectifs 1 / 6/ 2005</b>	<b>416</b>	<b>1760</b>	<b>100</b>	<b>2276</b>
<b>Effectifs 1 / 6/ 2006</b>	<b>475</b>	<b>1832</b>	<b>102</b>	<b>2409</b>
<b>Effectifs 1 / 6/ 2007</b>	<b>468</b>	<b>1752</b>	<b>94</b>	<b>2314</b>
<b>soit une évolution 2005/2007</b>	<b>12,5%</b>	<b>-0,5%</b>	<b>-6,0%</b>	<b>1,7%</b>

On constate que ces dernières années, la légère évolution des effectifs SPV n'est la résultante que d'une forte progression des doubles statuts SPP/SPV. L'effectif réel des SPV est en fait en léger recul ces trois dernières années.

Aux cotés du corps départemental on dénombre aujourd'hui 818 SPV au sein des Corps de Première Intervention dont 145 ont par ailleurs un engagement au SDIS. Cet effectif est en constante diminution.

## **II.5- Les moyens et les infrastructures**

Sans dresser un bilan exhaustif des améliorations apportées tant dans le matériel d'intervention que dans les infrastructures, on peut noter les éléments suivants :

- Au titre du matériel d'intervention et du mobilier, un budget annuel moyen de 7.1 M€ a été consacré au renouvellement, à la modernisation et au renforcement du parc. Sur la période 2004/2007 on note une évolution de 16% des budgets consacrés à ces équipements pour aboutir en 2007 à un investissement global de 7.5 M€.

- En ce qui concerne les infrastructures, des investissements lourds ont été consacrés et devront l'être encore pour la reconstruction ou la réhabilitation des casernements des différentes unités du SDIS. Un programme immobilier a été planifié et prévoit un investissement de près de 67 M d'€ sur la période 2004/2010 auxquels s'ajoutent les travaux d'entretien.

### LES EVOLUTIONS DU SDIS 60 CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Comme on pouvait logiquement s'en douter, l'évolution du département se répercute sur les chiffres de l'activité opérationnelle et le positionnement du SDIS 60 au niveau national.

Dans le prolongement du SDACR de 2002, un nombre certain d'évolutions structurelles et organisationnelles ont permis de faire face. Ces dernières ont toutefois peut être atteint des limites. La présente révision devra s'attacher à anticiper de la même manière les besoins de couverture des prochaines années.

Le seul point défavorable reste l'effectif de SPV qui stagne alors même que les besoins opérationnels augmentent. Des pistes devront être recherchées pour améliorer cette situation, le recrutement de SPP ne devant pas constituer la seule réponse aux besoins.

La mise en place récente du bureau du volontariat a d'ores et déjà permis de stabiliser la situation.



## CHAPITRE III

### INCIDENCE DE L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE

Comme il l'a été précisé ci avant, la population du département évolue en moyenne de 0.5% tous les ans, soit de plus de 3000 habitants.

Il pourrait être intéressant de rechercher s'il existe une corrélation directe entre cette évolution de population et l'évolution de l'activité opérationnelle.

En 2005, 1<sup>ère</sup> année de référence de la période prise en compte pour la révision du SDACR, le ratio d'interventions pour 1000 habitants était de 70.8. Sur la base de ce ratio, l'activité opérationnelle aurait dû être d'environ 56 500 interventions en 2007. Or, l'activité en 2007 a été de plus de 61 000 interventions, ce qui correspond à un ratio de 76.6 interventions/1000 habitants.

On constate donc que l'activité opérationnelle augmente en proportion plus vite que la population.

Si l'on examine les statistiques commune par commune, on s'aperçoit que pour les 5 communes recensées depuis 1999 et qui connaissent en valeur la plus grosse évolution de population, on constate que 3 voient dans le même temps l'activité opérationnelle diminuer.

Le constat est quasiment le même si l'on prend les 5 communes qui ont connu en % la plus grosse évolution de leur population, 2 diminuent, 1 stagne, 2 progressent.

Ces données issues d'une étude de l'INSEE concernent la population estimée au 1<sup>er</sup> janvier 2008 suite au recensement effectué sur les communes de moins de 10000 habitants entre 2004 et 2007.

Ces données sont résumées ci après pour les 5 premières communes :

- au regard de l'évolution de la population en nombre d'habitants

	Population estimée	Evolution/an en %	Evolution/an en habitants	Evolution interventions
Clermont	10797	2,2	220	-1%
Lamorlaye	9190	1,8	155	18%
Liancourt	7194	1,3	91	8%
Coye-la-Forêt	3840	1,8	66	-11%
Genvry	708	9,3	51	-11%

- au regard de l'évolution de la population en %

	Population estimée	Evolution en %	Evolution en habitants	Evolution interventions
Gouy-les-Groseillers	34	9,5	2	0%
Genvry	708	9,3	51	-11%
Blincourt	112	7,2	6	25%
Rouvroy-les-Merles	72	6,9	4	230%
Rhuis	115	6,5	6	-61%

Si l'on étudie le ratio interventions pour 1000 habitants sur les 41 communes sièges d'un CS, le constat est, là aussi, qu'il est difficile de faire un parallèle entre la population et

l'activité opérationnelle. Les ratios les plus élevés ne concernent pas les communes avec les plus importantes populations.

De même à population proche, les ratios sont parfois très différents (Noailles et Maignelay par exemple). La population prise en compte est la population INSEE « sans double compte » 1999.

Nom de la commune	Population 1999	Moyenne interventions	inter/1000 Habitants
MARSEILLE EN BEAUVAISIS	954	129	135,2
RESSONS SUR MATZ	1469	175	118,9
LASSIGNY	1248	148	118,6
GRANDVILLIERS	2893	339	117,1
ATTICHY	1852	216	116,8
SONGEONS	1076	124	114,9
LA CHAPELLE AUX POTS	1540	171	111,0
CREVECOEUR LE GRAND	3076	332	107,9
AUNEUIL	2758	297	107,7
CHAUMONT EN VEXIN	3078	326	105,8
BEAUVAIS	55392	5591	100,9
VERBERIE	3283	329	100,1
NOAILLES	2672	267	100,0
LIANCOURT	6476	630	97,2
BRETEUIL	4131	401	97,1
FORMERIE	2170	210	96,9
GUISCARD	1720	165	95,9
SAINT JUST EN CHAUSSEE	5498	514	93,4
NOYON	14471	1343	92,8
COMPIEGNE	41254	3811	92,4
CHAMBLY	9138	843	92,3
CREIL	30675	2759	89,9
MERU	12712	1142	89,8
CHANTILLY	10902	960	88,1
NANTEUIL LE HAUDOIN	3126	272	87,1
CLERMONT	9699	843	86,9
MONTATAIRE	12048	1043	86,5
THOUROTTE	5239	447	85,4
NOYERS SAINT MARTIN	709	60	85,1
PONT SAINTE MAXENCE	12445	1055	84,8
CREPY EN VALOIS	14436	1203	83,4
BRESLES	3749	296	79,0
MOUY	5328	421	79,0
BETHISY SAINT PIERRE	3135	243	77,6
PRECY SUR OISE	3120	240	77,0
NOGENT SUR OISE	19151	1423	74,3
ESTREES SAINT DENIS	3542	259	73,2
MAREUIL SUR OURCQ	1439	104	72,5
SENLIS	16327	1133	69,4
MAIGNELAY MONTIGNY	2489	154	61,9
LA CHAPELLE EN SERVAL	2462	124	50,5

INCIDENCE DE L'EVOLUTION DEMOGRAPHIQUE  
CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Il n'est pas possible d'établir, au strict niveau de la commune, un lien de proportionnalité directe entre l'augmentation de la population et l'activité opérationnelle.

Même si l'augmentation de la population communale contribue certainement à l'évolution de l'activité opérationnelle, elle n'en est pas la cause principale.

Il est donc difficile d'effectuer des projections sur la seule base de la population ou de son évolution.

Compte tenu des résultats, il existe donc d'autres facteurs de risques qui génèrent cette activité opérationnelle très variable d'une commune à l'autre. Seule une étude au cas par cas permettrait de les identifier.



## CHAPITRE IV

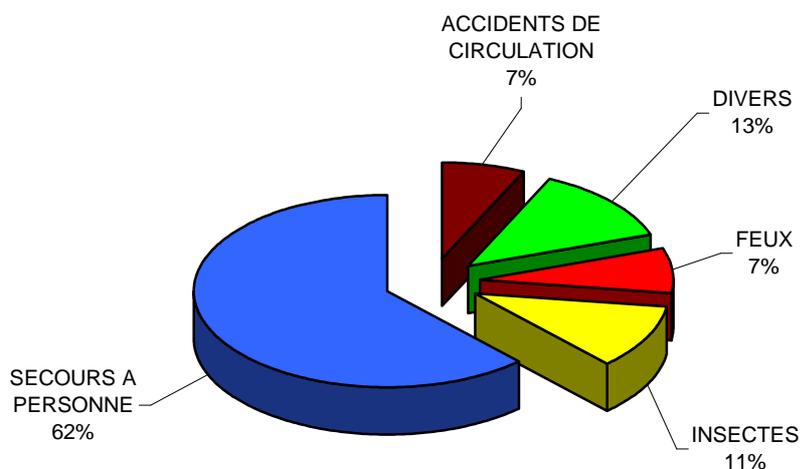
### ANALYSE DE L'EVOLUTION DE LA SINISTRALITE POUR LE DEPARTEMENT ET PAR SECTEUR DE CENTRE DE SECOURS

L'analyse s'effectuera en 2 temps. Tout d'abord l'étude portera sur l'activité opérationnelle globale sur le département, dans un deuxième temps l'approche se fera pour chaque centre de secours.

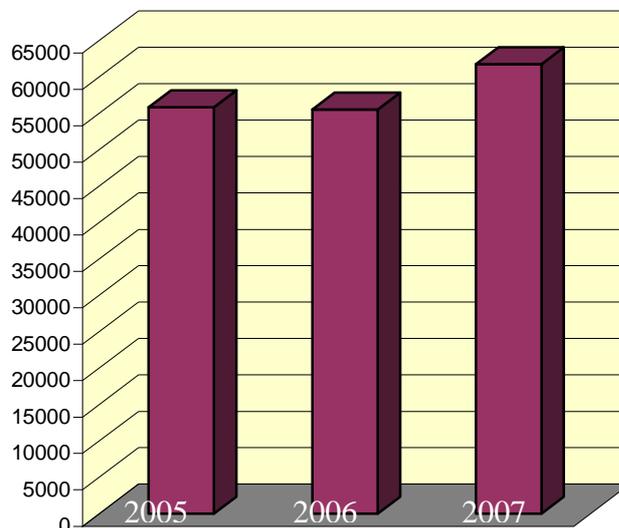
Rappelons que cette étude portera sur les interventions c'est-à-dire le nombre de sinistres constatés sur le département. Ces chiffres reflètent la sinistralité globale sans toutefois tenir compte du nombre d'engins engagés ni du nombre de centres intervenus.

#### **D° Analyse de l'évolution de la sinistralité sur le département**

Le schéma suivant présente la « photographie » de notre activité opérationnelle en 2007. On y relèvera essentiellement la part importante du secours à personne qui représente aujourd'hui plus de 62% de notre activité opérationnelle. A l'inverse l'activité pour l'incendie passe sous le seuil des 10% et avec une valeur de 7% représente une activité similaire à celles des accidents de circulation.

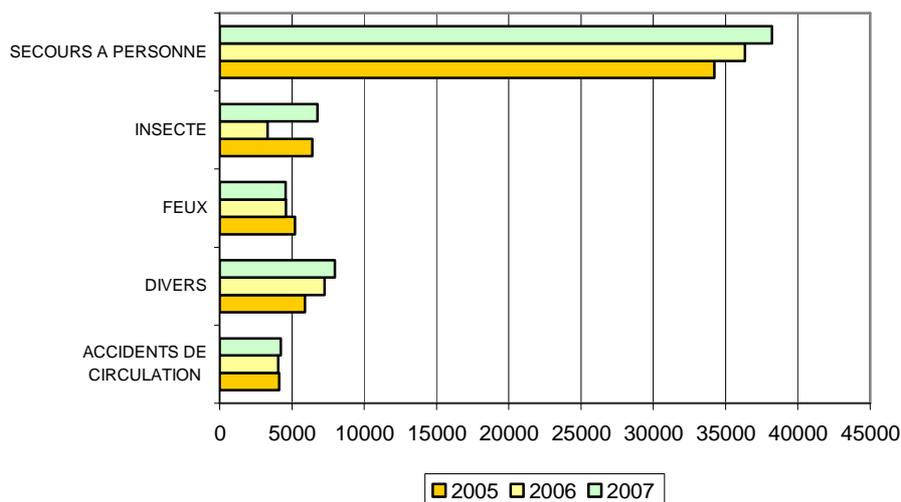


L'histogramme suivant représente de manière globale l'activité opérationnelle du corps départemental sur les 3 années 2005, 2006 et 2007. On constate sur 2005 et 2006 une relative stabilité, par contre pour 2007 on note une forte progression.



Pour identifier les causes de cette évolution importante, il convient d'étudier celle-ci en la détaillant par catégories d'interventions.

Cette répartition de nos interventions sur 2005, 2006 et 2007 est la suivante :



On y constate une forte progression du secours à personne et des destructions d'insectes. Ce sont ces 2 catégories d'interventions qui génèrent cette forte progression en 2007.

On peut constater que l'activité opérationnelle suit pour ce qui est du secours à personne et des opérations diverses des progressions quasi linéaires sur ces 3 années.

A l'inverse, les interventions pour incendie ont marqué un net recul en 2006, recul qui se confirme en 2007.

Les interventions pour destructions d'insectes sont très fluctuantes d'une année sur l'autre, aussi il convient d'y attacher une attention toute relative. Par contre la progression forte et linéaire du secours à personne et des opérations diverses est à prendre en compte.

Pour affiner l'étude, le tableau suivant présente une analyse chiffrée de l'évolution des interventions sur la période 2005 à 2007.

	2005	2006	Evolution 2005/2006	2007	Evolution 2006/2007	Evolution
Accidents de circulation	4133	4062	- 1,8%	4234	+ 4,2%	+ 2%
Opérations diverses	5889	7251	+ 23%	7950	+ 9,6%	+ 35%
Incendies	5207	4596	- 11,8%	4569	- 0,6%	- 12%
Secours à personne	34201	36323	+ 6,2%	38198	+ 5,2%	+ 12%
Destructions d'insectes	6403	3299	- 48,5%	6755	+ 104,8%	+ 5%
<b>total</b>	<b>55833</b>	<b>55531</b>	<b>- 0,6%</b>	<b>61706</b>	<b>+ 11,1%</b>	<b>+ 10.5%</b>

La sinistralité a donc globalement sur les 3 dernières années augmenté de 10.5%, ce qui représente en valeur 5873 interventions. Si l'on exclut les destructions d'insectes, la progression est de 11%.

Dans le prolongement, nous retiendrons et étudierons les points suivants :

- la diminution notoire des incendies
- l'augmentation importante des opérations diverses
- l'augmentation importante des secours à personne.

## **II)° La diminution des incendies**

La diminution des incendies constatée sur la période 2005/2007 est de 12.25 %, ce qui représente en valeur 638 interventions.

Par les éléments résumés dans le tableau suivant on peut identifier les natures d'incendies qui sont plus particulièrement responsables de cette diminution.

On y constate que sont essentiellement concernés :

- les feux de forêts, landes et maquis
- les incendies générés habituellement par les phénomènes de violences urbaines que sont les feux de véhicules et de poubelles sur voie publique.

Nature de l'intervention pour incendie	Nombre 2005	Nombre 2007	Variation 2005/2007 en %	Variation 2005/2007 en nombre
<b>Autres types d'incendie</b> <i>Dont feux de poubelles sur VP</i>	<b>1123</b> 498	<b>859</b> 394	<b>-23,5%</b> -20.9%	<b>-264</b> -104
Feu de cheminée	539	551	2,2%	12
Incendie délinquance	<b>214</b>	<b>186</b>	<b>-13,1%</b>	<b>-28</b>
Incendie E.R.P.	22	22	0,0%	0
Incendie entrepôt dock	73	70	-4,1%	-3
Incendie forêts landes maquis	<b>506</b>	<b>330</b>	<b>-34,8%</b>	<b>-176</b>
Incendie locaux d'habitations bureaux	415	440	6,0%	25
Incendie locaux industriels	17	15	-11,8%	-2
Incendie véhicule	<b>1510</b>	<b>1295</b>	<b>-14,2%</b>	<b>-215</b>
Menace d'explosion	127	171	34,6%	44
Menace d'incendie	661	630	-4,7%	-31
<b>Total</b>	<b>5207</b>	<b>4569</b>	<b>-12,25%</b>	<b>-638</b>

Les feux de forêts entrent pour 28% dans la baisse des incendies, et pour 54% les incendies intimement liés au phénomène de violences urbaines (feux de véhicules, feux de poubelles,..).

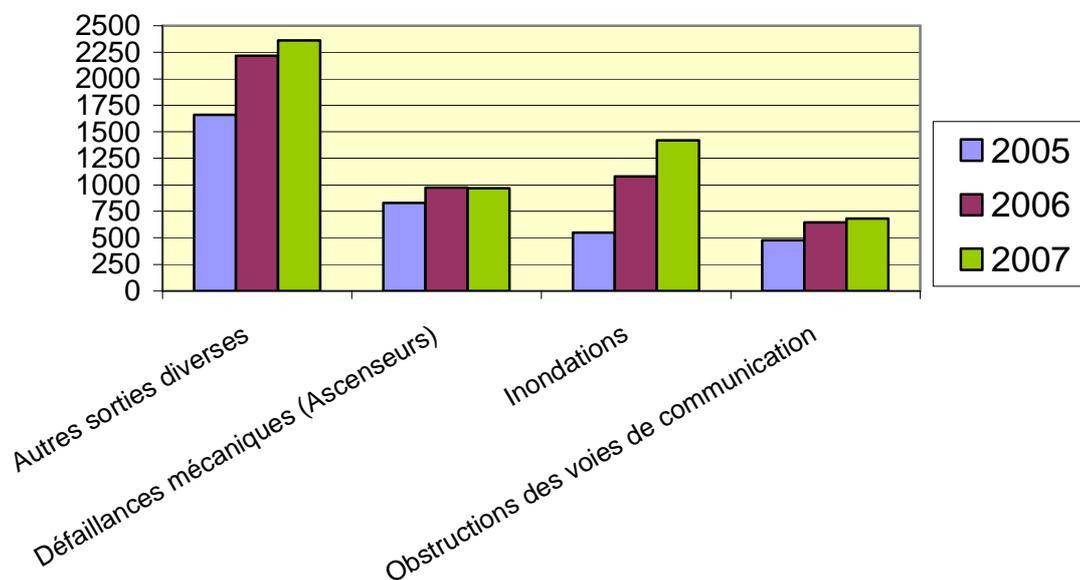
Il faut toutefois signaler notamment en 2007, des conditions météorologiques peu favorables au déclenchement d'incendie de broussailles ou forêts.

### **III)° La progression des opérations diverses**

Si l'on détaille les statistiques des opérations diverses sur les 3 années, on constate que les plus fortes progressions concernent :

- les « autres sorties diverses »
- les défaillances d'ascenseurs
- les inondations
- les obstructions de voies de communication

Dans l'histogramme suivant apparaissent les évolutions de ces 4 catégories d'opérations diverses sur les années de référence.



La progression des « autres opérations diverses » est relativement linéaire sur les 3 années. Cette catégorie rassemble toutes les petites opérations non classables dans notre nomenclature, il est donc difficile de les énumérer toutes.

Les défaillances d'ascenseurs après une forte progression semblent marquer un palier en 2007. Ces situations ne présentent en soit pas de risque particulier et les interventions pourraient relever du service d'entretien des sociétés exploitantes. L'intervention des sapeurs pompiers se justifie le plus souvent par la mise en sécurité des occupants de l'ascenseur sujet à panique ou du fait des délais d'intervention des équipes d'entretien.

Enfin, les inondations et les obstructions de voies de communications sont en hausse sur 2006 et 2007. Elles sont toutefois en grande partie liées à quelques épisodes climatiques retracés ci après.

<b>Phénomènes météo en 2006</b>	
en mai	183 interventions pour une tempête (le 20) et 231 pour inondations (du 06 au 13)
en juillet	115 interventions pour inondations (les 4,6 et 30)
en août	134 interventions pour inondations (sur le mois)
en décembre	269 pour une tempête (le 08)
Soit un total de 932 interventions en 2006	
<b>Phénomènes météo en 2007</b>	
en mai	408 interventions pour tempête (les 13 et 14)
en juin	705 interventions pour les inondations de Guiscard/Noyon (le 08)
en juillet	114 interventions pour inondations (le 16)
en décembre	56 pour une tempête (le 02)
Soit un total de 1283 interventions en 2007	

Ces événements ne sont quantitativement pas négligeables et semblent marquer une progression régulière ces dernières années.

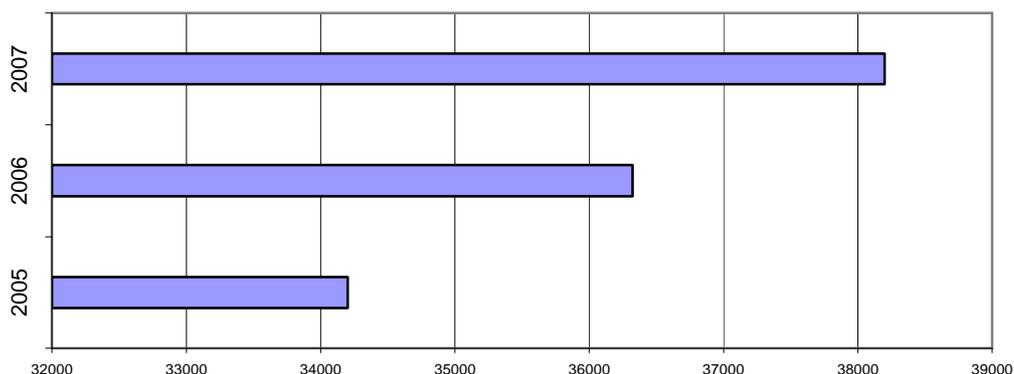
En matière de couverture, ces risques présentent par ailleurs la particularité de nécessiter un engagement de moyens importants dans des laps de temps courts. On est ici dans un risque difficilement quantifiable et à la marge du risque particulier.

#### **IV)° L'augmentation du secours à personne**

C'est dans cette catégorie d'interventions que la progression est la plus forte. En effet avec une progression de 12% sur la période, elle augmente en moyenne de plus de 1300 interventions par an.

Il faut par ailleurs rappeler que ces interventions concernent aujourd'hui 62% de notre activité opérationnelle.

Cette progression est illustrée par le diagramme suivant :



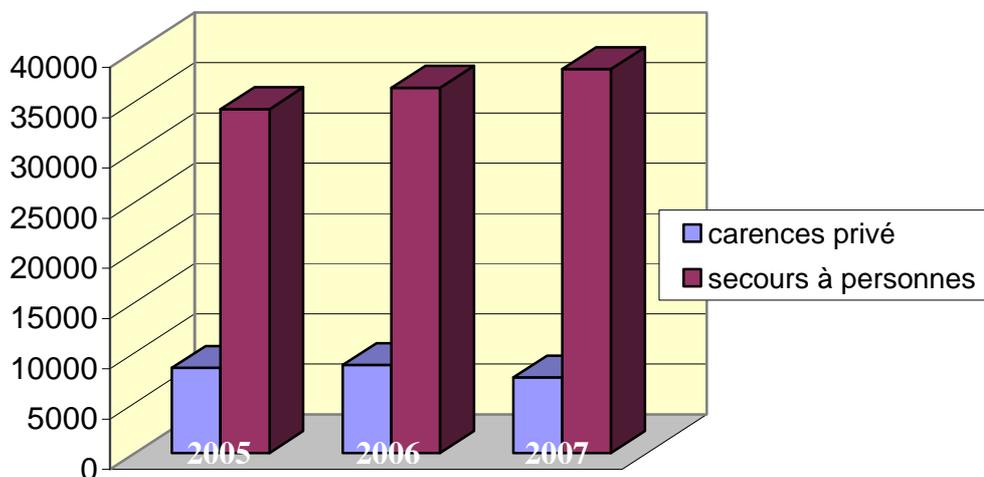
C'est la seule activité du SDIS partagée avec le secteur privé, en l'occurrence les ambulanciers privés. Ces interventions excluent les accidents de voie publique et ne concernent que du secours simple à personne malade ou blessée.

Les causes des sorties sont nombreuses et difficilement classables. Par contre si l'on étudie globalement la répartition dans le temps de ces interventions, on constate des pointes sur les journées du lundi et du vendredi, ainsi que sur les créneaux horaires 8h/10h et 17/19h. Ces créneaux correspondent globalement à ceux où la garde ambulancière privée n'est pas assurée.

Ces horaires sembleraient correspondre aux sollicitations les plus importantes des ambulanciers pour les entrées et sorties d'hospitalisation, les transports pour soins hospitaliers ou examens.

Ces interventions effectuées en carence de transporteurs privés font l'objet d'une comptabilité basée sur le caractère endogène ou exogène de l'accident. Il est donc possible de comparer la progression de ces carences de privés et de celles du secours à personne en général.

Cette analyse se résume par le graphique suivant :



On constate que les interventions pour carences de privé diminuent alors que les interventions pour secours à personne augmentent. La cause de la progression n'est donc pas un report de l'activité des transporteurs privés sur le SDIS mais la conséquence d'une demande plus importante en matière de secours à personne.

Même si le nombre de carences de privés devait encore diminuer, les interventions pour secours à personne devraient néanmoins continuer de progresser.

ANALYSE DE L'EVOLUTION DE LA SINISTRALITE  
POUR LE DEPARTEMENT ET PAR SECTEUR DE CENTRE DE SECOURS  
CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Les interventions ont progressé de 10,5% entre 2005 et 2007.

Même si l'on exclut les destructions d'insectes, la progression est de 11%.

Le secours à personne et les opérations diverses sont responsables de cette progression.

Il faut noter aujourd'hui que le secours à personne correspond à plus de 62% de notre activité, ce qui constitue un ratio important qu'il conviendra de comparer avec les ratios nationaux.

Cette augmentation du secours à personne semble correspondre plus à une demande croissante qu'à un transfert d'une partie de l'activité dévolue aux ambulanciers privés. Les interventions pour carences de privés diminuent alors que les interventions pour secours à personne augmentent. Même si le nombre de carences de privés devait encore diminuer, les interventions pour secours à personne devraient néanmoins continuer de progresser.

En ce qui concerne les opérations diverses, les causes de la progression semblent être une demande croissante sans que la nature de ces interventions ne puisse être réellement identifiable dans nos statistiques.

On notera néanmoins la récurrence d'événements climatiques générateurs d'une activité opérationnelle non négligeable.

Enfin l'incendie qui ne correspond plus qu'à 7% de notre activité opérationnelle marque un recul constant. La baisse sensible des interventions habituellement consécutives aux phénomènes de violences urbaines semble en être la cause.

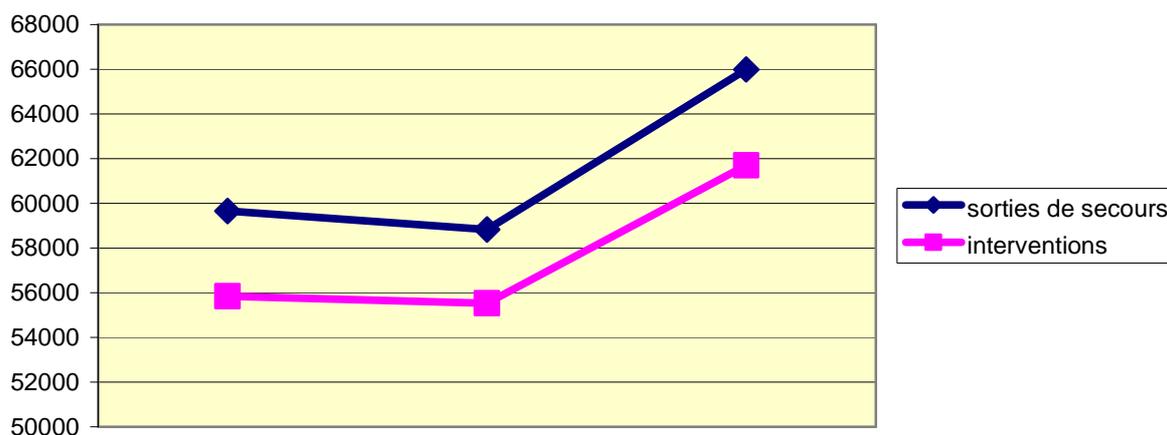


## CHAPITRE V

### EVOLUTION DE L'ACTIVITE OPERATIONNELLE PAR CENTRE DE SECOURS

Pour une même intervention, on peut engager les moyens de plusieurs centres. Dans ce cas on ne parle plus d'interventions mais de sorties de secours.

Dans une première approche on peut comparer la courbe de ces sorties de secours avec celle des interventions.



On peut constater que les 2 courbes sont sensiblement parallèles. Il y a donc une certaine proportionnalité qui se vérifie d'une année sur l'autre entre ces deux valeurs. On l'a vu, l'augmentation des interventions est essentiellement consécutive à l'augmentation du secours à personne et des opérations diverses. Ces opérations ne nécessitent généralement pas l'engagement de plusieurs centres ce qui explique ce parallélisme des courbes.

On constate pour les 3 années un ratio variant entre 1059 et 1069 sorties de secours pour 1000 interventions.

L'analyse qui suit est réalisée centre par centre, et pour une meilleure lisibilité de l'activité opérationnelle se basera sur les sorties de secours et non les interventions.

Le tableau ci après recense les sorties de secours par centre et par groupement pour les 3 années de référence.

Il retrace également l'évolution, centre par centre, de ces sorties de secours entre 2005 et 2007.

Dans une première lecture il faut signaler une évolution plus marquée sur les groupements ouest et est. Il faut nuancer la forte progression dans le groupement est par l'activité exceptionnelle générée par les inondations de Guiscard et Noyon en 2007. On a relevé sur ces seules communes plus de 500 interventions liées à cet évènement. Cet incident climatique relève plus du risque particulier et fausse peut être la réalité de l'activité liée aux risques courants.

Une analyse plus précise permettra d'apporter un éclairage sur ce point.

<b>Groupelement EST</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>%05/07</b>	<b>Différence</b>
ATTICHY	937	914	1155	↗ 23,3%	218
BETHISY SAINT PIERRE	477	436	571	↗ 19,7%	94
COMPIEGNE	5785	6004	6624	↗ 14,5%	839
CREPY EN VALOIS	2028	2047	2145	↗ 5,8%	117
ESTREES ST DENIS	1022	967	1202	↗ 17,6%	180
GUISCARD	407	408	732	↗ 79,9%	325
LASSIGNY	409	394	444	↗ 8,6%	35
MAIGNELAY MONTIGNY	653	606	695	↗ 6,4%	42
MAREUIL SUR OURCQ	300	395	366	↗ 22,0%	66
NANTEUIL LE HAUDOIN	1301	1304	1429	↗ 9,8%	128
NOYON	2012	2161	2712	↗ 34,8%	700
RESSONS SUR MATZ	793	838	995	↗ 25,5%	202
THOUROTTE	1620	1739	1832	↗ 13,1%	212
	<b>17744</b>	<b>18213</b>	<b>20902</b>	<b>↗ 17,8%</b>	<b>3158</b>
<b>Groupelement OUEST</b>					
AUNEUIL	892	817	940	↗ 5,4%	48
BEAUVAIS	6366	6659	6821	↗ 7,1%	455
BRESLES	807	684	776	↘ -3,8%	-31
BRETEUIL	759	765	936	↗ 23,3%	177
CHAMBLY	1489	1575	1692	↗ 13,6%	203
CHAUMONT EN VEXIN	1213	1111	1240	↗ 2,2%	27
CREVECOEUR LE GRAND	779	813	908	↗ 16,6%	129
FORMERIE	511	582	639	↗ 25,0%	128
GRANDVILLIERS	821	749	926	↗ 12,8%	105
LA CHAPELLE AUX POTS	1265	1177	1392	↗ 10,0%	127
MARSEILLE EN BEAUVAISIS	377	304	418	↗ 10,9%	41
MERU	2410	2499	2661	↗ 10,4%	251
NOAILLES	1283	1223	1505	↗ 17,3%	222
NOYERS SAINT MARTIN	307	284	344	↗ 12,1%	37
SONGEONS	393	382	492	↗ 25,2%	99
	<b>19672</b>	<b>19624</b>	<b>21690</b>	<b>↗ 10,3%</b>	<b>2018</b>
<b>Groupelement SUD</b>					
CHANTILLY	2923	2863	3047	↗ 4,2%	124
CLERMONT	2138	2052	2277	↗ 6,5%	139
CREIL	4244	4016	4363	↗ 2,8%	119
LA CHAPELLE EN SERVAL*			187	-	
LIANCOURT	1664	1476	1719	↗ 3,3%	55
MONTATAIRE	1297	1204	1351	↗ 4,2%	54
MOUY	1293	1183	1338	↗ 3,5%	45
NOGENT	1799	1821	1930	↗ 7,3%	131
PONT STE MAXENCE	1891	1884	2072	↗ 9,6%	181
PRECY SUR OISE	942	929	988	↗ 4,9%	46
SENLIS	2253	1941	2279	↗ 1,2%	26
ST JUST EN CHAUSSEE	928	869	944	↗ 1,7%	16
VERBERIE	874	759	902	↗ 3,2%	28
	<b>22246</b>	<b>20997</b>	<b>23397</b>	<b>↗ 5,2%</b>	<b>1151</b>

\* C.I depuis le 1er septembre 2007

L'augmentation moyenne des sorties de secours sur les trois années au niveau départemental est d'environ 10,5%.

Sur cette base on peut identifier les centres de secours pour lesquels l'augmentation moyenne sur les 3 dernières années a été supérieure à ces 10,5%. On notera qu'aucun centre du groupement sud n'est concerné.

En gardant les mêmes réserves pour ce qui est de Noyon et Guiscard, les 18 centres concernés sont les suivants :

Centre de secours		Evolution en % 2005/2007	Evolution en valeur 2005/2007	Progression moyenne annuelle
ATTICHY	CI	23,3%	218	7,8%
BETHISY SAINT PIERRE	CIA	19,7%	94	6,6%
COMPIEGNE	CSP	14,5%	839	4,8%
ESTREES ST DENIS	CI	17,6%	180	5,9%
GUISCARD	CIA	79,9%	325	26,6%
MAREUIL SUR OURCQ	CIA	22,0%	66	7,3%
NOYON	CS	34,8%	700	11,6%
RESSONS SUR MATZ	CI	25,5%	202	8,5%
THOUROTTE	CS	13,1%	212	4,4%
BRETEUIL	CS	23,3%	177	7,8%
CHAMBLY	CS	13,6%	203	4,5%
CREVECOEUR LE GRAND	CI	16,6%	129	5,5%
FORMERIE	CI	25,0%	128	8,3%
GRANDVILLIERS	CS	12,8%	105	4,3%
MARSEILLE EN BEAUVAISIS	CIA	10,9%	41	3,6%
NOAILLES	CI	17,3%	222	5,8%
NOYERS SAINT MARTIN	CIA	12,1%	37	4,0%
SONGEONS	CIA	25,2%	99	8,4%

On notera également que les CSP, à l'exception de Compiègne pour qui un lien est peut-être à rechercher avec les événements de Guiscard, présentent une progression d'activité inférieure à la moyenne départementale.

Par contre à l'exception de Lassigny sont concernés tous les CIA. Egalement, en proportion, sont plus concernés les CI que les CS.

L'analyse avait mise en évidence précédemment un glissement de la population et de l'activité sur la moitié nord du département en raison de la pression de l'Ile de France.

Ceci pourrait expliquer la stagnation de l'activité sur le groupement sud, et la progression des groupements ouest et est qui correspondent globalement à ces nouvelles zones de développement démographique et économique. On s'aperçoit par ailleurs, si l'on raisonne en bassin de population, qu'il peut être établi un lien entre la progression de l'activité avec celle de la population, nuancée certainement aussi par le développement économique connexe. Ce qui a été mis en évidence précédemment au seul niveau de la population de la commune ne se vérifie pas ici.

Pour essayer de compléter cette analyse, l'étude suivante permettra de mettre en évidence l'augmentation de sorties de secours centre par centre et par nature entre 2005 et 2007.

Toutefois, nous avons mis en évidence précédemment une forte augmentation du secours à personne et des opérations diverses, et, en parallèle une diminution des incendies.

Aussi nous limiterons l'étude à ces trois grandes natures de sorties de secours.

Nom du CS	Opérations diverses	Incendies	Secours à personne
ATTICHY	35,5%	13,0%	31,3%
AUNEUIL	68,4%	-12,8%	-1,5%
BEAUVAIS	21,9%	-2,3%	5,9%
BETHISY SAINT PIERRE	48,6%	-2,7%	16,0%
BRESLES	63,9%	-2,9%	-7,5%
BRETEUIL	110,8%	-1,2%	17,2%
CHAMBLY	33,1%	-20,7%	20,4%
CHANTILLY	27,5%	1,6%	5,7%
CHAUMONT EN VEXIN	100,0%	-44,3%	0,0%
CLERMONT	-6,6%	-16,0%	8,5%
COMPIEGNE	17,9%	-2,1%	16,3%
CREIL	8,2%	-28,4%	11,7%
CREPY EN VALOIS	36,3%	-42,4%	19,7%
CREVECOEUR LE GRAND	69,0%	-14,4%	12,7%
ESTREES ST DENIS	69,0%	0,0%	18,8%
FORMERIE	127,3%	-13,0%	32,3%
GRANDVILLIERS	47,8%	29,7%	10,4%
GUISCARD	1420,0%	13,2%	2,6%
LA CHAPELLE AUX POTS	144,2%	-22,8%	2,0%
LA CHAPELLE EN SERVAL			
LASSIGNY	32,4%	12,5%	9,3%
LIANCOURT	21,0%	-17,4%	8,1%
MAIGNELAY MONTIGNY	20,0%	-18,7%	14,3%
MAREUIL SUR OURCQ	19,0%	87,5%	28,2%
MARSEILLE EN BEAUVAISIS	-2,6%	-21,6%	22,8%
MERU	49,6%	-0,7%	7,5%
MONTATAIRE	7,6%	-22,3%	15,8%
MOUY	-12,1%	-23,6%	15,6%
NANTEUIL LE HAUDOIN	62,5%	-18,9%	21,1%
NOAILLES	41,5%	-9,2%	19,2%
NOGENT	73,0%	-9,4%	4,4%
NOYERS SAINT MARTIN	37,0%	-8,8%	9,9%
NOYON	121,8%	5,8%	26,3%
PONT STE MAXENCE	27,8%	-22,0%	8,1%
PRECY SUR OISE	27,4%	-17,8%	12,9%
RESSONS SUR MATZ	109,5%	-22,9%	12,5%
SENLIS	24,8%	1,1%	2,2%
SONGEONS	39,4%	-17,0%	35,7%
ST JUST EN CHAUSSEE	-9,0%	-11,2%	9,0%
THOUROTTE	19,4%	9,5%	12,3%
VERBERIE	81,0%	-11,2%	12,2%

Sont surlignés en jaune les CS identifiés précédemment comme ayant connu une progression des sorties de secours supérieure à la moyenne départementale.

On peut voir que les résultats sont très variables d'un centre à l'autre. Les opérations diverses prennent une part non négligeable dans ces progressions mais rappelons néanmoins que le secours à personne correspond à environ 60 % de l'activité des centres.

Aussi, même si les % sont plus faibles, ils s'appliquent à une activité plus grande donc en valeur le nombre de sorties de secours supplémentaires est généralement plus important pour le secours à personne que pour les opérations diverses.

A titre d'exemple, pour Formerie, on note une augmentation du secours à personne à hauteur de 100 sorties ce qui équivaut à 32% de progression, contre 28 pour les opérations diverses qui pourtant progressent de 127%.

On constate que généralement sur les secteurs ruraux couverts par des CIA ou CI, les secours à personne progressent plus que les opérations diverses.

On notera enfin la baisse d'activité pour secours à personne de Bresles probablement consécutive à la mise en service d'un 3<sup>ème</sup> VSAV à Beauvais.

Le secours à personne entre donc pour une grande part dans ces progressions importantes d'activité opérationnelle.

EVOLUTION DE L'ACTIVITE OPERATIONNELLE  
PAR CENTRE DE SECOURS  
CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Que ce soit en terme d'interventions ou de sorties de secours le constat essentiel réside dans :

- une baisse des incendies
- une augmentation des opérations diverses et du secours à personne.

Pour l'incendie il faut rester prudent, un regain de tension dans les banlieues ou des conditions météorologiques très favorables aux feux de végétaux pourraient rapidement inverser la tendance.

Pour les opérations diverses, outre les événements climatiques qui tendent à se multiplier, il y a certes peut être une demande plus importante mais aussi une réponse plus systématiquement positive à celles-ci. Le SDIS reste aujourd'hui en ce domaine certainement la dernière réponse face au retrait de certains autres acteurs institutionnels. Il conviendrait peut être de contrôler cette dérive en nous recentrant sur nos missions.

Enfin le secours à personne reste le facteur essentiel de la très importante augmentation d'activité opérationnelle. On l'a par ailleurs vu, la carence du secteur privé n'en est probablement pas la cause. La demande est donc plus forte et correspond là aussi certainement à la dernière réponse face aux difficultés rencontrées dans la permanence des soins. Il ne faut pas non plus occulter les évolutions de société et la notion d'assistanat de plus en plus pressante.

Cette progression nécessitera par ailleurs certainement des réajustements en terme d'équipement.

## *CHAPITRE VI*

### *L'ANALYSE DES DELAIS DE COUVERTURE OPERATIONNELLE*

Le SDACR 2002 avait défini un objectif de couverture à 15 minutes. Dans le prolongement de cet objectif des centres ont été intégrés au corps départemental et les effectifs de sapeurs pompiers confortés afin de réduire les délais de couverture opérationnelle de certains secteurs.

Pour mémoire rappelons qu'il s'agissait de l'intégration des centres de :

- Béthisy Saint Pierre en 2003
- La Chapelle en Serval en 2007
- Mareuil sur Ourq en 2003

Et en 2005 la transformation en centre de secours des annexes du CSP Creil de :

- Nogent sur Oise
- Montataire

Un des premiers volets de l'étude pourrait consister à vérifier l'efficacité de ces mesures en terme de couverture opérationnelle du département.

Sur la base des délais d'interventions constatés en 2007, les deux cartes présentées page suivante mettent en évidence d'une part l'activité opérationnelle et d'autre part les communes pour lesquelles plus de 10% des interventions ont été effectuées dans un délai supérieur à 15 minutes.

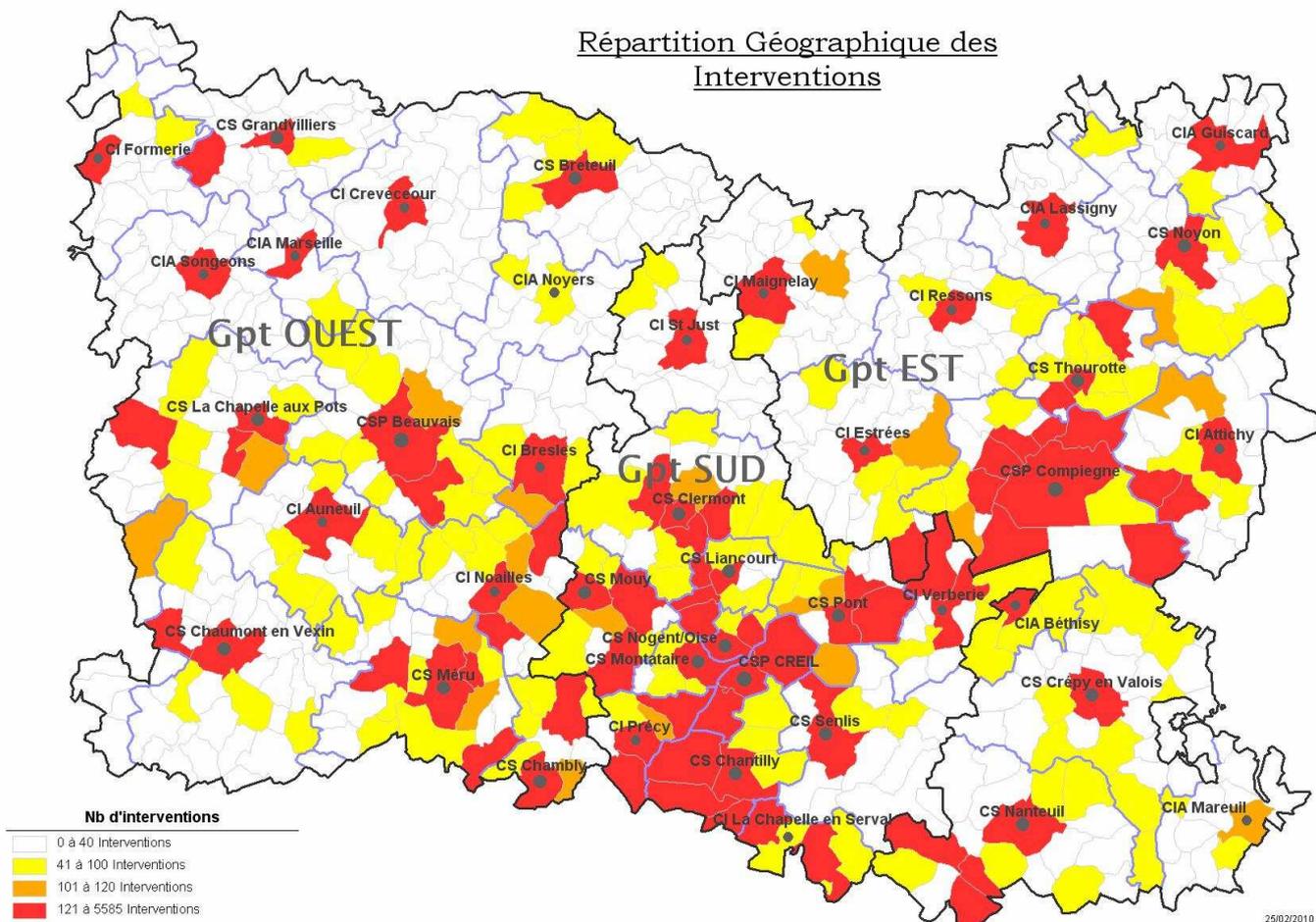
En recoupant ces deux cartes on peut identifier des zones où l'on peut observer à la fois une activité opérationnelle assez importante et des délais d'interventions supérieurs dans plus de 10% des cas aux 15 minutes.

Ces zones sont :

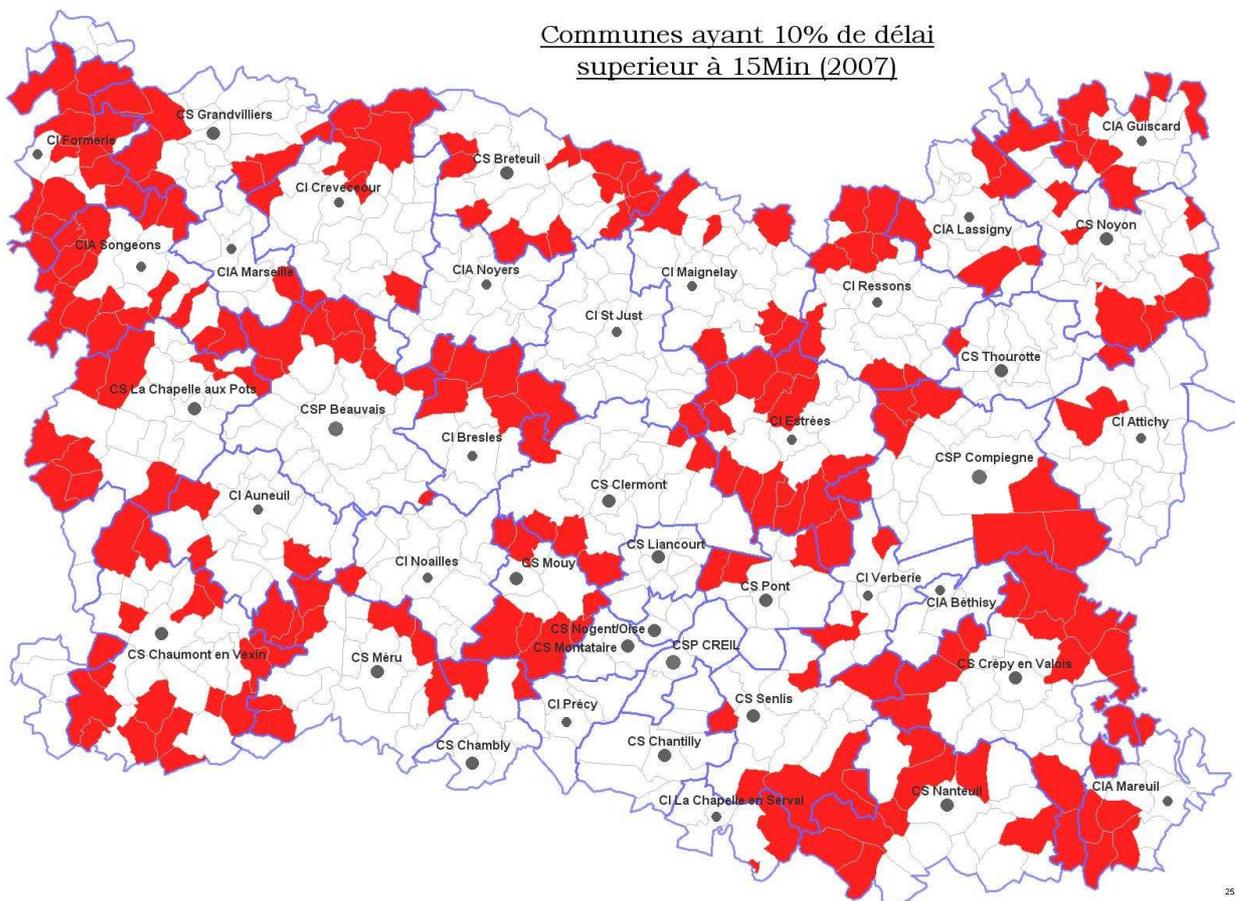
- le nord du secteur de Beauvais
- le nord ouest du secteur de Chaumont en Vexin et le sud ouest de celui de la Chapelle aux Pots
- le sud est du secteur d'Estrées Saint Denis
- le sud est du secteur de Compiègne et le nord est de celui de Crépy en Valois
- le sud du secteur de Mouy et le nord de celui de Chambly
- le nord ouest du département sur les secteurs de Songeons et Formerie

On notera néanmoins 2 zones significatives à l'extrême sud est du département où 10% des interventions s'effectuent au-delà des délais, toutefois on y relève une activité opérationnelle faible. Ces deux secteurs n'ont donc de ce fait pas été retenus. On retiendra toutefois sur ces secteurs le cas de la commune d'Ermenonville pour lequel le problème relève probablement de difficultés de desserte routière à certaines périodes.

## Répartition Géographique des Interventions



## Communes ayant 10% de délai supérieur à 15Min (2007)



Plus en avant dans la présente analyse, on s'apercevra que cette première constatation se confirme et mettra en évidence les cas spécifiques de certaines communes qui sont :

- Talmontiers
- Flavacourt
- Fresneaux Montchevreuil
- Chevières
- Pierrefonds
- Bonneuil en Valois
- Acy en Multien
- Milly sur Therain
- Ully Saint Georges

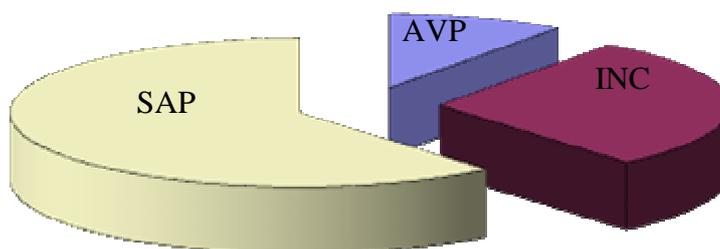
Pour approfondir les conclusions de cette première approche, l'étude chiffrée suivante porte sur les délais de couverture des communes sur la base de données réellement constatées pour l'année 2007.

Cette étude n'a pris en compte que les interventions urgentes que constituent les incendies, secours à personne et accidents de voie publique

Elle porte sur le nombre de ces interventions réalisées dans des délais supérieurs à 15 minutes et peut se résumer comme suit :

Nombre d'interventions hors délai	Nombre de communes concernées	Nombre d'interventions urgentes hors délai	Nombre total d'interventions urgentes sur les communes	Délai moyen	Population concernée	% de la population départementale
supérieur à 10%	247	1 131	5 265	19	105 813	13.3%
supérieur à 25%	99	558	1 335	19	33 850	4.3%
supérieur à 50%	32	225	373	19	9 773	1.2%

Le graphique suivant montre la répartition de ces interventions effectuées au-delà du délai des 15 minutes au sein des 3 grandes catégories d'interventions :



Seule la commune de Lavacquerie est concernée par un taux d'intervention hors délai de 100%, en précisant toutefois qu'on n'y relève que 3 interventions urgentes dans un délai moyen de 20 minutes.

Il faut par ailleurs constater pour l'ensemble de ces interventions que le délai moyen d'arrivée des secours est de 19 minutes.

Dans 247 communes, on relève plus de 10% des interventions urgentes effectuées au-delà du délai de 15 minutes. Sur ces communes, et pour ces seules interventions au delà des 15 minutes, le délai moyen d'arrivée des secours est de 19 minutes.

Toutefois seulement 79 de ces 247 communes sont concernées, pour ces interventions urgentes hors délais, par un délai d'acheminement des secours supérieur à ces 19 minutes. Ces interventions hors délais ne concernent par ailleurs en moyenne que 27% des interventions urgentes sur la commune. On peut en conclure qu'il ne s'agit pas d'un problème récurrent, ceci pouvant s'expliquer soit par des difficultés de circulation occasionnelles ou par le fait que le départ a été assuré par une garde non postée.

Sur l'ensemble des communes pour lesquelles plus de 25% des interventions sont effectuées hors délais, certaines d'entre elles justifient, sur la base du nombre d'interventions concernées, une attention particulière.

Les éléments concernant ces communes sont résumés dans le tableau ci après :

Commune	Interventions hors délais de 15 mns	Interventions totales sur la commune	%	Délai Moyen	Population concernée
TALMONTIERS	19	38	50,00%	20	692
BONNEUIL EN VALOIS	24	61	39,34%	19	872
PIERREFONDS	62	158	39,24%	18	1791
MILLY SUR THERAIN	29	78	37,18%	17	1576
ACY EN MULTIEN	15	41	36,59%	19	794
FRESNEAUX MONTCHEVREUIL	16	44	36,36%	18	684
FLAVACOURT	12	48	25,00%	19	666
CHEVRIERES	32	122	26,00%	19	1647
ULLY SAINT GEORGES	18	56	32,10%	20	1686

La couverture de la commune de Milly en Thérain devrait être nettement améliorée à terme avec la création du centre annexe de Beauvais Tillé.

Pour les autres communes il conviendrait de rechercher une amélioration de la couverture opérationnelle.

Notons toutefois que le nombre d'interventions en jeu et la population concernée restent limités.

La problématique de la couverture de la commune de Pierrefonds, qui présente par ailleurs un patrimoine important, mérite également une étude particulière. Historiquement la défense de ce secteur avait été confiée au CSP Compiègne plutôt qu'au CS Attichy plus proche. Aujourd'hui ce centre mieux structuré aurait peut être les capacités à reprendre en compte la défense du secteur et ce dans de meilleurs délais.

Les éléments évoqués ci avant ne concernaient que l'année 2007. Si l'on étudie ces délais non plus par commune mais par centre et sur les 3 dernières années, on constate une amélioration notable de la situation. Notons toutefois que dans l'étude qui suit, le ratio est calculé sur l'ensemble des interventions du centre et non les seules interventions « urgentes ». La moyenne du % des interventions effectuées hors délais par centre est passée de 7.2% en 2005 à 5.3% en 2007.

Seuls 5 centres enregistrent une stagnation voir une légère progression sur la période, Breteuil, Crèvecœur le Grand, Lassigny, Montataire et Songeons. Toutefois ces variations ne semblent pas refléter une dégradation réelle de la situation.

La moyenne des trois dernières années se situe à 6.5%, 7 centres s'éloignent sensiblement de celle-ci, Chaumont en Vexin, Estrées Saint Denis, Formerie, la Chapelle aux Pots, Nanteuil le Haudouin, Ressons sur Matz et Songeons. Les causes méritent d'en être recherchées.

L'ensemble des données sur ce point est résumé dans le tableau ci après.

	Année 2005	Année 2006	Année 2007	Différence 2005/2007	Moyenne 2005 à 2007
ATTICHY	5,0%	2,1%	0,4%	-4,6%	2,5%
AUNEUIL	7,8%	5,7%	3,7%	-4,1%	5,7%
BEAUVAIS	2,5%	2,1%	1,7%	-0,8%	2,1%
BETHISY ST PIERRE	5,3%	1,5%	1,3%	-4,0%	2,7%
BRESLES	8,6%	9,2%	5,5%	-3,1%	7,8%
BRETEUIL	4,0%	7,8%	5,4%	1,4%	5,7%
CHAMBLY	6,6%	4,7%	3,0%	-3,6%	4,8%
CHANTILLY	5,2%	5,5%	3,1%	-2,1%	4,6%
CHAUMONT EN VEXIN	12,9%	12,1%	9,9%	-3,0%	11,6%
CLERMONT	3,8%	3,2%	3,3%	-0,5%	3,4%
COMPIEGNE	4,7%	4,8%	4,4%	-0,3%	4,6%
CREIL	2,7%	1,4%	1,2%	-1,5%	1,8%
CREPY EN VALOIS	7,9%	7,6%	6,4%	-1,5%	7,3%
CREVECOEUR LE GRAND	4,3%	5,7%	4,8%	0,5%	4,9%
ESTREES ST DENIS	17,0%	18,8%	16,7%	-0,3%	17,5%
FORMERIE	18,1%	12,2%	16,1%	-2,0%	15,5%
GRANDVILLIERS	7,2%	8,1%	4,5%	-2,7%	6,6%
GUISCARD	10,5%	9,2%	9,5%	-1,0%	9,7%
LA CHAPELLE AUX POTS	14,0%	12,0%	10,1%	-3,9%	12,0%
LA CHAPELLE EN SERVAL	0,0%	0,0%	2,1%	2,1%	0,7%
LASSIGNY	6,0%	7,3%	6,2%	0,2%	6,5%
LIANCOURT	3,3%	2,4%	1,3%	-2,0%	2,3%
MAIGNELAY MONTIGNY	10,2%	13,8%	5,3%	-4,9%	9,8%
MAREUIL SUR OURCQ	11,1%	10,0%	6,3%	-4,8%	9,1%
MARSEILLE EN BVSIS	5,9%	9,0%	5,5%	-0,4%	6,8%
MERU	7,2%	5,8%	5,2%	-2,0%	6,1%
MONTATAIRE	1,2%	1,2%	1,6%	0,4%	1,3%
MOUY	9,7%	10,9%	8,7%	-1,0%	9,8%
NANTEUIL LE HAUDOUIN	12,6%	6,4%	11,1%	-1,5%	10,0%
NOAILLES	5,4%	6,8%	3,6%	-1,8%	5,3%
NOGENT SUR OISE	1,5%	1,4%	1,1%	-0,4%	1,3%
NOYERS ST MARTIN	4,4%	8,7%	1,3%	-3,1%	4,8%
NOYON	3,9%	2,6%	2,7%	-1,2%	3,1%
PONT STE MAXENCE	4,8%	8,6%	3,0%	-1,8%	5,5%
PRECY SUR OISE	3,3%	3,8%	1,1%	-2,2%	2,7%
RESSONS SUR MATZ	16,6%	9,2%	8,7%	-7,9%	11,5%
SENLIS	9,5%	9,6%	6,2%	-3,3%	8,4%
SONGEONS	15,4%	23,2%	15,5%	0,1%	18,0%
ST JUST EN CHAUSSEE	5,0%	5,8%	2,1%	-2,9%	4,3%
THOUROTTE	2,9%	3,2%	2,0%	-0,9%	2,7%
VERBERIE	7,0%	9,7%	4,9%	-2,1%	7,2%
<b>moyenne</b>	<b>7,2%</b>	<b>7,1%</b>	<b>5,3%</b>	<b>-1,9%</b>	<b>6,5%</b>

On peut également compléter cette étude par une analyse des interventions effectuées par le centre de secours de 2<sup>ème</sup> appel et notamment appréhender les délais dans lesquels ont été réalisées ces interventions.

Cette étude spécifique portera sur la seule année 2007 mais reste malgré tout représentative.

Les données concernant ces interventions sont résumées dans le tableau ci après :

Nombre total d'interventions par le CS de 2 <sup>ème</sup> appel	1110	Soit en % de l'activité opérationnelle totale en 2007	1.7%	Délai moyen d'intervention	13 minutes
Nombre total d'interventions par le CS de 2 <sup>ème</sup> appel hors délai de 15 minutes	257	Soit en % des opérations effectuées en 2 <sup>ème</sup> appel en 2007	23%	Délai moyen d'intervention	20 minutes

Enfin pour conclure l'analyse relative aux délais d'intervention, le tableau ci après résume les délais moyens de départ des engins des CS pour l'année 2007. Ce délai correspond au temps mesuré entre la transmission de l'alerte au CS et le départ du 1<sup>er</sup> engin. Dans les CS où le personnel est majoritairement SPV, ce délai peut être assimilé au délai de rassemblement des personnels.

Il faut entendre par « jour » la période comprise entre 8h00 et 0h00, « nuit » pour la période comprise entre 0h00 et 8h00.

La moyenne départementale est de 3 minutes pour la journée et de 4 minutes pour la nuit. Quelques CS dépassent ces délais moyens notamment la nuit.

Nom du CS	jour	nuit	Nom du CS	jour	nuit
ATTICHY	2	3	LASSIGNY	3	<b>6</b>
AUNEUIL	2	3	LIANCOURT	3	4
BEAUVAIS	2	3	MAIGNELAY MONTIGNY	2	<b>5</b>
BETHISY SAINT PIERRE	3	4	MAREUIL SUR OURCQ	3	<b>6</b>
BRESLES	<b>4</b>	<b>6</b>	MARSEILLE EN BEAUVAISIS	3	4
BRETEUIL	3	4	MERU	2	3
CHAMBLY	2	3	MONTATAIRE	2	4
CHANTILLY	2	4	MOUY	3	4
CHAUMONT EN VEXIN	2	4	NANTEUIL LE HAUDOIN	2	4
CLERMONT	3	4	NOAILLES	3	4
CODIS	3	4	NOGENT	2	4
COMPIEGNE	2	4	NOYERS SAINT MARTIN	2	4
CREIL	3	4	NOYON	2	4
CREPY EN VALOIS	2	3	PONT STE MAXENCE	3	4
CREVECOEUR LE GRAND	2	<b>5</b>	PRECY SUR OISE	<b>4</b>	<b>5</b>
ESTREES ST DENIS	3	<b>6</b>	RESSONS SUR MATZ	3	4
FORMERIE	<b>5</b>	<b>7</b>	SENLIS	3	4
GRANDVILLIERS	3	<b>5</b>	SONGEONS	<b>4</b>	<b>5</b>
GUISCARD	<b>4</b>	4	ST JUST EN CHAUSSE	3	4
LA CHAPELLE AUX POTS	2	4	THOUROTTE	3	4
LA CHAPELLE EN SERVAL	3	4	VERBERIE	<b>4</b>	<b>5</b>

Pour ces CS concernés par des délais plus longs la nuit, beaucoup ne peuvent assurer une garde postée du fait de possibilité de couchage absente ou insuffisante. Les travaux réalisés notamment sur les CS de Formerie et Estrées St Denis permettront d'améliorer la

situation sur leurs secteurs respectifs. Plusieurs autres CS seront concernés par le plan de reconstruction/extension en cours, la situation devrait là aussi s'améliorer.

### L'ANALYSE DES DELAIS DE COUVERTURE OPERATIONNELLE CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Les dispositions découlant du précédent SDACR ont globalement permis une amélioration de la couverture opérationnelle.

Les délais de couverture de quelques communes restent néanmoins perfectibles et une amélioration doit être recherchée. On retiendra notamment les communes de :

- Talmontiers
- Bonneuil en Vallois
- Pierrefonds
- Milly sur Thérain
- Acy en Multien
- Fresneaux Montchevreuil
- Flavacourt
- Chevrières
- Ully Saint Georges

L'analyse montre par ailleurs que de jour comme de nuit, même si l'on tient compte du délai de traitement de l'appel par le CTA, les secours partent en moyenne du CS en moins de 5 minutes. Si le résultat est dans sa globalité correct, la situation spécifique de certains CS est à étudier pour réduire ces délais en gardant cet objectif des 5 minutes.

L'absence de garde postée la nuit peut probablement expliquer ce problème. Cette absence de garde postée peut être consécutive à des possibilités d'hébergement limitées ou des problèmes de disponibilité de SPV sur ces périodes.

Une analyse au cas par cas se justifie pour ces CS identifiés dans l'analyse.

Enfin l'analyse des départs effectués par le CS de 2<sup>ème</sup> appel montre que moins de 25% d'entre eux s'effectuent au-delà du délai de 15 minutes. Là aussi la pertinence du maillage actuel est confirmée. Toutefois, cet équilibre reste lié à la qualité de la réponse des CS en 1<sup>er</sup> appel. Cette analyse devra être complétée et croisée avec celle des « refus départs ».

Aussi, il ne semble pas nécessaire à ce stade de l'analyse de créer de nouveaux centres, toutefois il convient pour préserver ces résultats de pérenniser et renforcer le principe de la garde postée qui contribue certainement à la qualité de cette réponse opérationnelle.

Ces gardes postées reposent tant sur les SPP que les SPV. Aussi ce renforcement et cette pérennisation ne peuvent aboutir qu'au travers d'une optimisation de la complémentarité SPP et SPV ainsi que d'un renforcement des effectifs SPV.

L'analyse de la situation du volontariat au sein du SDIS 60 ainsi que l'étude et la comparaison des ratios nationaux apporteront certainement un éclairage sur ce point.



## CHAPITRE VII

### ANALYSE DES DEPARTS NON ASSURES

Le SDIS réalise depuis 2006 le suivi des départs non assurés par les centres du département.

Deux cas de figures sont pris en compte :

- les départs non assurés alors que les effectifs minimums de garde étaient déjà engagés. Il n'y a pas à proprement parlé dans ce cas de carence du centre.
- les départs non assurés alors que les effectifs minimums de garde n'étaient pas engagés et que réglementairement le départ aurait dû être possible. Il y a par contre dans ce cas une carence du centre.

Ces données pour 2006 et 2007 sont résumées ci après.

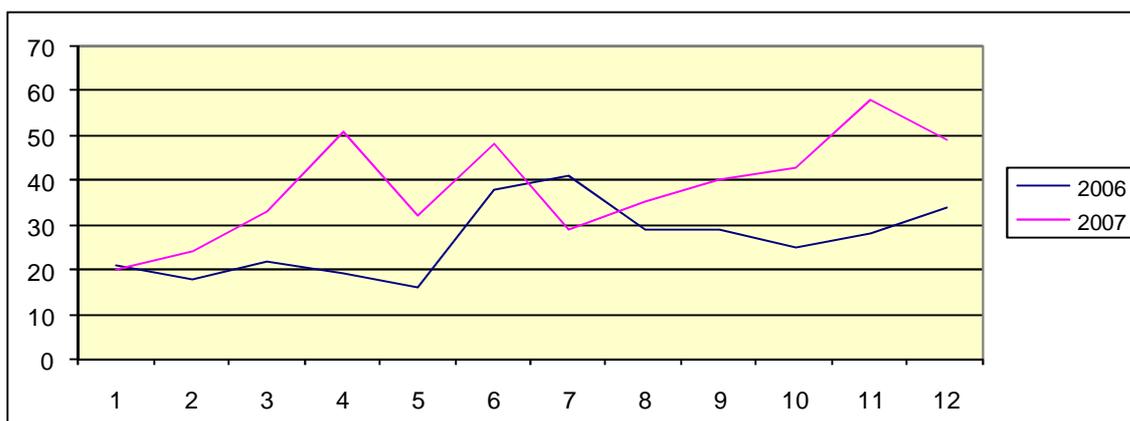
	Effectif minimum non engagé	Effectif minimum déjà engagé
2006	159	161
Soit en % des sorties de secours totales 2006	0.27%	0.28%
2007	223	239
Soit en % des sorties de secours totales 2007	0.34%	0.37%

En première lecture on constate en valeur absolue une nette progression des départs non assurés.

Toutefois ramenés en % des sorties de secours totales sur l'année, on s'aperçoit que les taux sont assez faibles. On note néanmoins une légère augmentation de +0.07% et +0.08% par rapport à 2006. On reste malgré tout dans des taux de réponse opérationnelle très acceptables.

On peut donc en conclure qu'au-delà de l'augmentation de l'activité opérationnelle on assiste à une légère dégradation de la réponse opérationnelle. On note toutefois qu'en proportion le nombre de départs non assurés alors que l'effectif minimum est déjà engagé augmente un peu plus que celui pour lequel l'effectif minimum n'est pas engagé. Ce constat est certainement à relier à l'augmentation de l'activité opérationnelle et de fait à des effectifs minimums qui trouvent peut être parfois plus souvent leur limite.

Ci-dessous sont représentées les courbes des départs non assurés pour 2006 et 2007 et ce par mois. Il est difficile à la lecture de ces courbes de trouver des liens de similitude entre 2006 et 2007 et à fortiori un lien de cause à effet entre le mois et le nombre de départs non assurés.



Il reste toutefois intéressant d'étudier centre par centre ces départs non assurés qui peuvent être révélateurs d'un problème.

Nous l'avons vu précédemment, le taux moyen de départs non assurés était en 2007 de 0.34% pour le cas où l'effectif minimum n'était pas engagé, et de 0.36% où ce même effectif minimum était déjà engagé.

Le tableau suivant met en évidence pour 2007 les centres qui présentent des taux supérieurs à ces moyennes départementales.

CENTRE	Effectif mini déjà engagé	Soit en %	Effectif mini non engagé	soit en %
Auneuil	9	1,0%	5	0,5%
Bresles	12	1,5%	5	0,6%
Breteil	7	0,7%	22	2,4%
Chambly	13	0,8%	1	0,1%
Chaumont	12	1,0%	20	1,6%
Crevecoeur	9	1,0%	5	0,6%
Formerie	3	0,5%	3	0,5%
Guiscard	5	0,7%	17	2,3%
La Chapelle aux Pots	9	0,6%	21	1,5%
Lassigny	3	0,7%	1	0,2%
Maignelay	4	0,6%	1	0,1%
Mareuil	4	1,1%	1	0,3%
Marseille	5	1,2%	5	1,2%
Méru	5	0,2%	13	0,5%
Mouy	11	0,8%	7	0,5%
Noailles	17	1,1%	7	0,5%
Nogent	0	0,0%	14	0,7%
Ressons	14	1,4%	2	0,2%
Senlis	21	0,9%	8	0,4%
Songeons	4	0,8%	4	0,8%
St Just en chaussée	10	1,1%	3	0,3%
Verberie	10	1,1%	19	2,1%

Plusieurs cas se présentent.

- le centre présente uniquement un taux supérieur pour les départs avec l'effectif minimum déjà engagé, cas de Chambly, Lassigny, Maignelay, Mareuil sur Ourq, Mouy, Ressons sur Matz et St Just en Chaussée. Ces centres arrivent donc à mobiliser leur effectif minimum mais éprouvent des difficultés à mobiliser au-delà, notamment en cas de départs de plusieurs engins. Il y a peut être ici un effectif minimum qui montre quelques limites.
- le centre présente uniquement un taux supérieur pour les départs avec l'effectif minimum non engagé, cas de Méru et Nogent. Ces centres éprouvent un peu plus de difficultés à assurer leur effectif minimum du fait notamment d'un potentiel en personnel insuffisant.

Pour certains autres les deux taux sont supérieurs à la moyenne départementale. Pour ces centres, le problème est lié à la fois à des difficultés à mobiliser l'effectif minimum et au delà de cet effectif. Toutefois il est possible d'identifier la difficulté prédominante en comparant les valeurs des 2 taux.

- Le taux des départs non assurés alors même que l'effectif minimum n'était pas engagé est supérieur, cas de Breteuil, Chaumont en Vexin, la Chapelle aux Pots, Verberie et Guiscard. Pour ces centres la difficulté est donc plus de mobiliser son effectif minimum.
- Le taux des départs non assurés alors même que l'effectif minimum était engagé est supérieur, cas de Auneuil, Bresles, Chambly, Crèvecœur le Grand, Noailles et Senlis. Pour ces centres la difficulté est donc plus de mobiliser au-delà de son effectif minimum.

On peut dans le tableau suivant résumer l'analyse précédente en regroupant les centres dans les deux cas.

CS ayant des difficultés à mobiliser l'effectif minimum	CS ayant des difficultés à mobiliser au-delà l'effectif minimum
Méru Nogent Breteuil Chaumont en Vexin La Chapelle aux Pots Verberie Guiscard	Chambly Lassigny Maignelay Mareuil sur Ourq Mouy Ressons sur Matz St Just en Chaussée Auneuil Bresles, Chambly Crèvecœur le Grand Noailles Senlis

On observe que les difficultés majeures se trouvent plus dans la difficulté pour mobiliser au-delà de l'effectif minimum.

La couverture opérationnelle en 1<sup>er</sup> appel est donc relativement satisfaisante, pour les centres qui éprouvent des difficultés à mobiliser l'effectif minimum la raison essentielle réside probablement dans un potentiel humain limité.

On a vu que ces taux restent malgré tout assez faibles. Il est proposé de compléter l'analyse en étudiant :

- L'évolution de ces départs non assurés sur les 2 années
- Le cas des centres pour lesquels on relève plus d'un départ non assuré par mois

Le tableau suivant détaille les départs non assurés pour les centres concernés par l'étude sur les 2 années de références.

	Total 2006	Total 2007	Evolution en valeur	Evolution globale en %	Evolution en % avec effectif minimum engagé	Evolution en % avec effectif minimum non engagé
<b>Auneuil</b>	8	14	6	75,0%	50,0%	150,0%
<b>Bresles</b>	8	17	9	112,5%	200,0%	25,0%
<b>Breteuil</b>	9	29	20	222,2%	0,0%	1000,0%
<b>Chambly</b>	6	14	8	133,3%	160,0%	0,0%
<b>Chantilly</b>	14	21	7	50,0%	12,5%	100,0%
<b>Chaumont en Vexin</b>	19	32	13	68,4%	300,0%	25,0%
<b>Crévecoeur le Gd</b>	10	14	4	40,0%	50,0%	25,0%
<b>Guiscard</b>	11	22	11	100,0%	-28,6%	325,0%
<b>La Chapelle aux Pots</b>	25	30	5	20,0%	-35,7%	90,9%
<b>Meru</b>	12	18	6	50,0%	150,0%	30,0%
<b>Mouy</b>	2	18	16	800,0%	1000,0%	600,0%
<b>Noailles</b>	12	24	12	100,0%	88,9%	133,3%
<b>Senlis</b>	9	29	20	222,2%	162,5%	700,0%
<b>St Just en Chaussée</b>	11	13	2	18,2%	66,7%	-40,0%
<b>Verberie</b>	23	29	6	26,1%	150,0%	0,0%

On notera que pour les centres concernés, plusieurs font l'objet d'une augmentation très importante sur 2007.

Ces centres sont :

- Bresles
- Breteuil
- Chambly
- Chaumont en Vexin
- Guiscard
- Mouy
- Noailles
- Senlis

Dans la majorité de ces cas, comme dans l'étude précédente on observe que les départs non assurés qui évoluent le plus sont ceux observés alors même que l'effectif minimum fixé par le RO était déjà engagé. Il n'y a donc à proprement parler pas de dysfonctionnement au niveau du centre mais une sollicitation anormale auquel il n'a pas pu faire face.

Par contre pour quatre centres, Breteuil, Mouy, Guiscard et Senlis on observe une très nette augmentation des refus départs alors même que l'effectif minimum fixé par le RO n'était pas engagé. Pour ces centres il y a par contre à priori des difficultés de réalisation ou de respect de ces effectifs minimums.

Il sera donc conduit une étude plus approfondie sur ces 4 centres.

#### CS Breteuil :

On constate pour ces départs non assurés qu'ils se concentrent essentiellement en journée. On note par ailleurs que près d'une dizaine sont constatés alors même qu'aucun engin n'était engagé. Il y a bien pour ce centre des difficultés à réaliser les effectifs minimums en journée.

CS Guiscard : le constat est similaire et encore plus probant sur ce centre qui présente les mêmes difficultés que Breteuil. Là par contre c'est la quasi totalité des départs non assurés qui sont constatés alors même qu'aucun véhicule n'était engagé.

CS Mouy : pour ce centre on ne constate aucune difficulté à assurer un départ quand aucun véhicule n'est engagé. Là aussi tous les départs non assurés sont observés en journée. Pour ce centre la cause semble plus être la résultante d'une difficulté à respecter ses effectifs minimums et une sollicitation opérationnelle plus importante.

CS Senlis : situation atypique pour ce centre pour lequel on constate que les départs non assurés ont lieu quasi uniquement en week-end ou les jours fériés. Il y a donc pour ce centre des difficultés à réaliser ces effectifs plutôt en week-end.

Pour les CS de Breteuil, Guiscard et Mouy à dominante volontaire, il est évident que les problèmes sont liés à une difficulté de mobilisation du volontariat, difficulté qui est probablement pour grande partie consécutive à un effectif insuffisant.

Notons également le cas du CS Chaumont en Vexin qui ressort dans les deux études et qui lui aussi présente également les mêmes carences en sapeurs pompiers volontaires.

Enfin il a été évoqué le cas des centres qui connaissent une évolution significative des départs non assurés alors même que les effectifs minima étaient déjà engagés. A l'identique de l'analyse précédente si l'on ne tient compte que des centres pour qui le problème est rencontré plus d'une fois par mois, on peut résumer la situation dans le tableau suivant.

	Total 2006	Total 2007	Evolution en valeur	Evolution en %
Bresles	4	12	9	200,0%
Chambly	5	13	8	160,0%
Chaumont en Vexin	3	12	13	300,0%
Noailles	9	17	12	88,9%
Senlis	8	21	20	162,5%
Total	161	239	142	48,4%

Pour ces centres il apparaît donc que les effectifs minimums actuels du RO trouvent de plus en plus fréquemment leur limite face à la demande opérationnelle.

Le tableau suivant détaille ces situations spécifiques en distinguant les périodes nuit, jour et week end.

	Journée	Nuit	Week-end
Bresles	9	1	2
Chambly	6	3	4
Chaumont en Vexin	9	2	1
Noailles	13	2	2
Senlis	9	6	6

Cette analyse confirme bien la prédominance du problème en journée pour la plupart des centres, problème à lier probablement aux difficultés du volontariat sur ces secteurs. On note tout de même le caractère atypique soulevé préalablement pour Senlis et qui se manifeste également à Chambly par des valeurs plus importantes la nuit et le week-end.

#### ANALYSE DES DEPARTS NON ASSURES CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

L'analyse des départs non assurés montre que globalement leur évolution reste d'une part proportionnelle à l'évolution globale de l'activité opérationnelle, mais aussi une légère dégradation de la qualité de la réponse opérationnelle.

Il convient néanmoins de relativiser car ces départs non assurés ne correspondent qu'à 0.4% de l'activité opérationnelle totale et comme on l'a vu la réponse opérationnelle en 2<sup>ème</sup> départ est généralement bonne.

Néanmoins 4 centres semblent éprouver des difficultés à réaliser leur effectif minimum, à savoir :

- Breteuil
- Guiscard
- Mouy
- Senlis

Pour ces centres les effectifs sont à conforter.

4 centres semblent devoir par contre faire face plus fréquemment à une demande opérationnelle au-delà de leur effectif minimum, à savoir :

- Bresles
- Chambly
- Noailles
- Chaumont en Vexin

Pour ces centres il y a peut être à revoir le dimensionnement des effectifs minimums, sans occulter que notamment pour les CS Bresles, Noailles et Chaumont en Vexin les effectifs de sapeurs pompiers volontaires sont à renforcer.

Ces conclusions seront à croiser avec celles de l'analyse de la charge opérationnelle qui étudiera plus spécifiquement cet aspect des effectifs.

## CHAPITRE VIII

### ANALYSE DE LA CHARGE OPERATIONNELLE

Le tableau suivant donne une vision de la charge opérationnelle au travers du nombre moyen d'interventions par jour sur les 3 dernières années.

De plus, il rappelle les effectifs minimums fixés par le Règlement Opérationnel ainsi que les effectifs moyens de SPP et SPV constatés sur la période de référence.

Type CI	Nom du CI	Nombre moyen interventions	Nombre moyen SPP	Nombre moyen SPV	Nombre moyen Inter/jour	Effectif Minimum ROD
CSP	BEAUVAIS	6615	60	84	18,1	20
CSP	COMPIEGNE	6138	65	82	16,8	20
CSP	CREIL	4208	57	43	11,5	17
CS	CHANTILLY	2944	23	45	8,1	13
CS	MERU	2523	19	49	6,9	13
CS	NOYON	2295	20	51	6,3	13
CS	SENLIS	2158	20	50	5,9	11
CS	CLERMONT	2156	17	67	5,9	13
CS	CREPY EN VALOIS	2073	19	41	5,7	11
CS	PONT STE MAXENCE	1949	16	50	5,3	11
CS	NOGENT	1850	5	44	5,1	10
CS	THOUROTTE	1730	17	82	4,7	10
CS	LIANCOURT	1620	10	54	4,4	8
CS	CHAMBLY	1585	6	55	4,3	8
CS	NANTEUIL LE HAUDOUIN	1345	6	51	3,7	9
CI	NOAILLES	1337	4	43	3,7	7
CS	MONTATAIRE	1284	5	50	3,5	8
CS	LA CHAPELLE AUX POTS	1278	5	35	3,5	8
CS	MOUY	1271	5	41	3,5	8
CS	CHAUMONT EN VEXIN	1188	5	29	3,3	9
CI	ESTREES ST DENIS	1064	4	50	2,9	7
CI	ATTICHY	1002	5	42	2,7	7
CI	PRECY SUR OISE	953	4	53	2,6	7
CI	ST JUST EN CHAUSSEE	914	3	48	2,5	7
CI	AUNEUIL	883	3	34	2,4	7
CI	RESSONS SUR MATZ	875	4	39	2,4	7
CI	VERBERIE	845	4	37	2,3	7
CI	CREVECOEUR LE GRAND	833	4	55	2,3	7
CS	GRANDVILLIERS	832	3	43	2,3	8
CS	BRETEUIL	820	4	42	2,2	8
CI	BRESLES	756	4	32	2,1	7
CI	MAIGNELAY MONTIGNY	651	3	33	1,8	7
CI	FORMERIE	577	3	27	1,6	7
CIA	GUISCARD	516	3	34	1,4	4
CIA	BETHISY SAINT PIERRE	495	1	29	1,4	4
CIA	SONGEONS	422	1	31	1,2	4
CIA	LASSIGNY	416	2	27	1,1	4
CIA	MARSEILLE EN BVS	366	1	23	1,0	4
CIA	MAREUIL SUR OURCQ	354	1	23	1,0	4
CIA	NOYERS SAINT MARTIN	312	1	34	0,9	4

Dans une première lecture on peut constater que 4 centres disposent d'un effectif bien inférieur à des CS présentant une activité opérationnelle proche.

On notera les centres de :

- Nogent
- Noailles
- Chaumont en Vexin
- La Chapelle aux Pots

Pour affiner cette première conclusion, on peut compléter l'étude de la charge opérationnelle par une analyse de ces sorties de secours en fonction des effectifs minimums fixés par le RO ainsi que sur la base du cumul des heures en interventions.

En effet la durée des interventions est très variable d'un centre à l'autre du fait notamment de l'éloignement du CH de rattachement et la dimension du secteur de 1<sup>er</sup> appel.

Cette notion permet d'appréhender plus finement le temps passé en opération par les sapeurs-pompiers, ce qui peut, entre autre, avoir des conséquences pour la disponibilité des SPV.

Cette durée d'intervention peut également avoir, à activité opérationnelle proche, des conséquences sur les refus départs du fait d'une indisponibilité plus longue des effectifs de garde sur la journée.

L'étude sur les refus départs avait, rappelons-le, mis en évidence des difficultés pour les centres de :

- Bresles
- Breteuil
- Chambly
- Chaumont en Vexin
- Guiscard
- Mouy
- Noailles
- Senlis

Le tableau suivant met en évidence un certain nombre d'indicateurs purement théoriques qui n'ont d'intérêt que pour une comparaison entre centres.

Ces valeurs théoriques sont les suivantes :

- Le nombre moyen de sorties de secours par jour effectuées par les personnels de garde sur la base des effectifs minimum du RO et d'un effectif moyen par engin de 4 SP (nombre de sorties de secours par jour \*4/effectif minimum du RO).
- Le cumul théorique par an et par SP du temps passé en intervention (cumul annuel du centre / nombre de SP)
- Le cumul théorique du temps d'intervention par jour et par SP à la garde sur la base des effectifs minimums (cumul annuel/365/effectif minimum RO)

Le tableau présente les valeurs en classant par ordre décroissant les centres sur la base du nombre moyen de sorties de secours annuelles.

Nom du CS	Nombre moyen de sorties de secours	Heures cumulées en moyenne annuelle	Cumul d'heures théoriques par an et par SP	Cumul d'heures théoriques par jour et par SP à la garde
BEAUVAIS	6615	19479,6	135,3	2,7
COMPIEGNE	6138	19234,3	130,8	2,6
CREIL	4208	13191,3	132,4	2,1
CHANTILLY	2944	10564,3	156,1	2,2
MERU	2523	7809,2	115,4	1,6
NOYON	2295	6830,9	96,7	1,4
SENLIS	2158	7849,7	112,1	2,0
CLERMONT	2156	7220,8	85,3	1,5
CREPY EN VALOIS	2073	8844,6	147,4	2,2
PONT STE MAXENCE	1949	7488,1	112,9	1,9
NOGENT	1850	5626,8	114,1	1,5
THOUROTTE	1730	7305,3	73,8	2,0
LIANCOURT	1620	5710,9	90,2	2,0
CHAMBLY	1585	6506,3	106,1	2,2
NANTEUIL LE HAUDOUIN	1345	6453,3	113,2	2,0
NOAILLES	1337	6031,9	128,3	2,4
MONTATAIRE	1284	3608,2	65,6	1,2
LA CHAPELLE AUX POTS	1278	4974,3	122,3	1,7
MOUY	1271	5117,6	112,1	1,8
CHAUMONT EN VEXIN	1188	5203,6	150,1	1,6
ESTREES ST DENIS	1064	4730,6	88,7	1,9
ATTICHY	1002	4386,8	92,7	1,7
PRECY SUR OISE	953	4091,9	71,8	1,6
ST JUST EN CHAUSSEE	914	3900,5	76,0	1,5
AUNEUIL	883	3756,6	100,6	1,5
RESSONS SUR MATZ	875	4392,9	103,0	1,7
VERBERIE	845	3247,0	80,5	1,3
CREVECOEUR LE GRAND	833	3725,1	63,1	1,5
GRANDVILLIERS	832	4141,7	91,4	1,4
BRETEUIL	820	4215,3	93,0	1,4
BRESLES	756	3178,5	87,5	1,2
MAIGNELAY MONTIGNY	651	2805,4	77,2	1,1
FORMERIE	577	3331,6	109,8	1,3
GUISCARD	516	1950,2	52,7	1,3
BETHISY SAINT PIERRE	495	2030,0	67,7	1,4
SONGEONS	422	2226,1	69,6	1,5
LASSIGNY	416	1698,9	57,9	1,2
MARSEILLE EN BVS	366	1635,0	67,2	1,1
MAREUIL SUR OURCQ	354	1651,9	70,8	1,1
NOYERS SAINT MARTIN	312	1548,6	44,7	1,1

Certains centres présentent un cumul annuel total d'heures par SP important par rapport aux centres présentant une activité opérationnelle proche, ces centres sont surlignés en rouge

Pour un certain nombre de CS on s'aperçoit que le cumul annuel par SP est important avec toutefois un cumul par SP/jour à la garde proche de la moyenne des centres équivalents. Pour ces centres, la raison en est certainement plus un effectif total du centre insuffisant. L'effectif minimum quotidien, défini par le RO, paraît plutôt en adéquation avec la charge opérationnelle.

Parmi ces centres notons :

- Formerie
- Chaumont en Vexin
- La Chapelle aux Pots
- Auneuil
- Mouy
- Breteuil
- Grandvilliers
- Béthisy Saint Pierre

On notera toutefois dans cette liste un certain nombre de centres pour lesquels le cumul annuel par SP et le cumul par SP par jour sont également supérieurs à celui des centres avec une activité opérationnelle proche.

- Crépy en Valois
- Chantilly
- Songeons
- Ressons sur Matz
- Noailles

Notons que les CS de Chantilly et Crépy en Valois présentent des valeurs supérieures au CSP Creil. Le CI de Noailles, pour sa part, présente un cumul par jour et par SP à la garde très important par rapport à son activité. La raison en est ici probablement un effectif minimum insuffisant conjugué à un déficit de personnel. Les durées de transport vers les CH en sont peut être aussi pour partie responsable. Il y a ici matière à réflexion pour ces centres en termes d'effectifs et de classement.

Dans le cas de ces CI et CS, l'effectif s'appuie le plus souvent sur le volontariat. Cette contrainte reste de nature à démobiliser le volontariat et accentuer le phénomène.

A ce stade de l'étude, si l'on croise les résultats avec ceux des départs non assurés on s'aperçoit que 4 centres apparaissent conjointement dans les conclusions :

- Chaumont en Vexin
- Mouy
- Breteuil
- Noailles

On peut en conclure, pour ces 4 CS, que le manque d'effectif du centre et/ou un effectif journalier inadapté ont probablement un lien de cause à effet avec les départs non assurés.

Pour les autres centres mis en évidence par l'étude, on constate donc une charge opérationnelle importante mais avec toutefois à ce jour une bonne réponse des personnels. C'est néanmoins une situation à surveiller d'autant plus si la tendance à l'augmentation de l'activité opérationnelle se confirmait dans les années à venir.

Enfin pour conclure cette étude, il est également intéressant de voir dans quelle mesure les durées moyennes d'interventions peuvent influencer sur le risque d'avoir plusieurs interventions simultanées.

Cette étude se base sur la loi statistique dite de « Poisson » qui met en évidence le nombre de fois par jour où l'on peut avoir plusieurs interventions simultanées.

Là aussi les valeurs brutes ont un intérêt limité, il est par contre intéressant de comparer centre par centre.

Dans le tableau ci après les centres sont classés par activité opérationnelle décroissante et pour des probabilités de 2 et 3 interventions simultanées.

Nom du CS	Nombre moyen de sorties de secours	Durée moyenne d'une sortie	Pour 2 sorties simultanées	Pour 3 sorties simultanées
BEAUVAIS	6615	0,9	2,12	0,46
COMPIEGNE	6138	0,9	1,99	0,42
CREIL	4208	0,8	1,02	0,14
CHANTILLY	2944	1,2	1,02	0,14
MERU	2523	1,0	0,57	0,05
NOYON	2295	0,9	0,40	0,03
SENLIS	2156	1,0	0,44	0,04
CLERMONT	2156	1,0	0,41	0,03
CREPY EN VALOIS	2073	1,3	0,68	0,07
PONT STE MAXENCE	1949	1,2	0,51	0,05
NOGENT	1850	1,0	0,33	0,02
THOUROTTE	1730	1,2	0,44	0,04
LIANCOURT	1620	1,0	0,29	0,02
CHAMBLY	1585	1,2	0,35	0,02
NANTEUIL LE HAUDOIN	1345	1,4	0,36	0,03
NOAILLES	1337	1,4	0,34	0,02
MONTATAIRE	1284	0,9	0,14	0,01
LA CHAPELLE AUX POTS	1278	1,3	0,29	0,02
MOUY	1271	1,2	0,24	0,01
CHAUMONT EN VEXIN	1188	1,4	0,27	0,02
ESTREES ST DENIS	1064	1,4	0,22	0,01
ATTICHY	1002	1,4	0,20	0,01
PRECY SUR OISE	953	1,3	0,15	0,01
ST JUST EN CHAUSSEE	914	1,3	0,14	0,01
AUNEUIL	883	1,3	0,14	0,01
RESSONS SUR MATZ	875	1,4	0,16	0,01
VERBERIE	845	1,3	0,13	0,01
CREVECOEUR LE GRAND	833	1,4	0,14	0,01
GRANDVILLIERS	832	1,6	0,19	0,01
BRETEUIL	820	1,5	0,17	0,01
BRESLES	756	1,3	0,10	0,00
MAIGNELAY MONTIGNY	651	1,3	0,08	0,00
FORMERIE	577	1,7	0,11	0,00
BETHISY SAINT PIERRE	495	1,3	0,05	0,00
GUISCARD	443	1,3	0,04	0,00
SONGEONS	422	1,6	0,05	0,00
LASSIGNY	416	1,3	0,03	0,00
MARSEILLE EN BEAUVAISIS	366	1,4	0,03	0,00
MAREUIL SUR OURCQ	354	1,6	0,04	0,00
NOYERS SAINT MARTIN	312	1,4	0,02	0,00
LA CHAPELLE EN SERVAL	187	1,1	0,01	0,00

En première analyse, on peut constater que le CS Chantilly a autant de probabilité d'avoir 2 interventions simultanées que le CSP Creil qui comptabilise 1300 interventions de plus.

Par ailleurs les CS de Thourotte, Pont Sainte Maxence et Crépy en Valois présentent également, par rapport à la majorité des centres ayant une activité opérationnelle proche, des probabilités plus grandes d'interventions simultanées.

Si l'on retient uniquement les centres pour lesquels la probabilité d'avoir 2 interventions simultanées est supérieure à 1 tous les 3 jours, on obtient le résultat suivant :

Nom du CS	Nombre moyen De sorties de secours	Durée moyenne d'une sortie	Pour 2 sorties simultanées	Effectif minimum RO
BEAUVAIS	6615	0,9	2,12	20
COMPIEGNE	6138	0,9	1,99	20
CREIL	4208	0,8	1,02	17
CHANTILLY	2944	1,2	1,02	13
CREPY EN VALOIS	2073	1,3	0,68	11
MERU	2523	1,0	0,57	13
PONT STE MAXENCE	1949	1,2	0,51	11
SENLIS	2156	1,0	0,44	11
THOUROTTE	1730	1,2	0,44	10
CLERMONT	2156	1,0	0,41	13
NOYON	2295	0,9	0,40	13
NANTEUIL LE HAUDOIN	1345	1,4	0,36	9
CHAMBLY	1585	1,2	0,35	8
NOAILLES	1337	1,4	0,34	7
NOGENT	1850	1,0	0,33	10

On retiendra pour les 3 centres de Nanteuil le Haudoin, Chambly et Noailles une activité opérationnelle et des probabilités très proches avec des effectifs minimums par contre différents.

Il y aurait peut être nécessité de réajuster les effectifs minimums pour ces centres. Toutefois compte tenu des éléments relevés précédemment c'est probablement la situation du CS Noailles qui est à revoir pour se rapprocher de celles de Chambly et Nanteuil le Haudoin.

La situation de Crépy en Valois qui ressort dans cette nouvelle étude est également à étudier.

Il faut rappeler qu'à ce stade de l'étude nous restons dans le cadre du risque courant, aussi les effectifs minimums peuvent être supérieurs pour répondre à des risques particuliers. C'est ainsi le cas pour Clermont et Noyon qui peuvent paraître en sureffectif. Toutefois ces centres disposent de beaucoup d'engins spéciaux liés aux risques particuliers.

## ANALYSE DE LA CHARGE OPERATIONNELLE CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

De cette étude ressort plus particulièrement le cas des centres de Chantilly, Crépy en Valois et Noailles pour qui le reclassement et probablement des réajustements d'effectifs sont nécessaires. Bien que concernés à un niveau moindre, la situation des centres de Ressons sur Matz et Songeons est à surveiller car, si la tendance à l'augmentation d'activité se confirmait, ils pourraient rencontrer des difficultés.

Pour trois autres centres, l'étude tendrait à confirmer que les difficultés rencontrées dans la réponse opérationnelle seraient plus liées à un effectif global de SPV insuffisant, les effectifs minimums à la garde semblant par contre suffisamment dimensionnés. Rappelons que sont concernés :

- Chaumont en Vexin
- Mouy
- Breteuil

Par ailleurs même si la réponse opérationnelle reste correcte, certains centres mériteraient de voir leur effectif global conforté. Ces centres sont :

- Formerie
- La Chapelle aux Pots
- Auneuil
- Grandvilliers
- Béthisy Saint Pierre

Il est à noter que cette étude met plutôt en évidence des difficultés dans des CI et CS alors que dans les CSP l'équilibre semble atteint.



## CHAPITRE IX

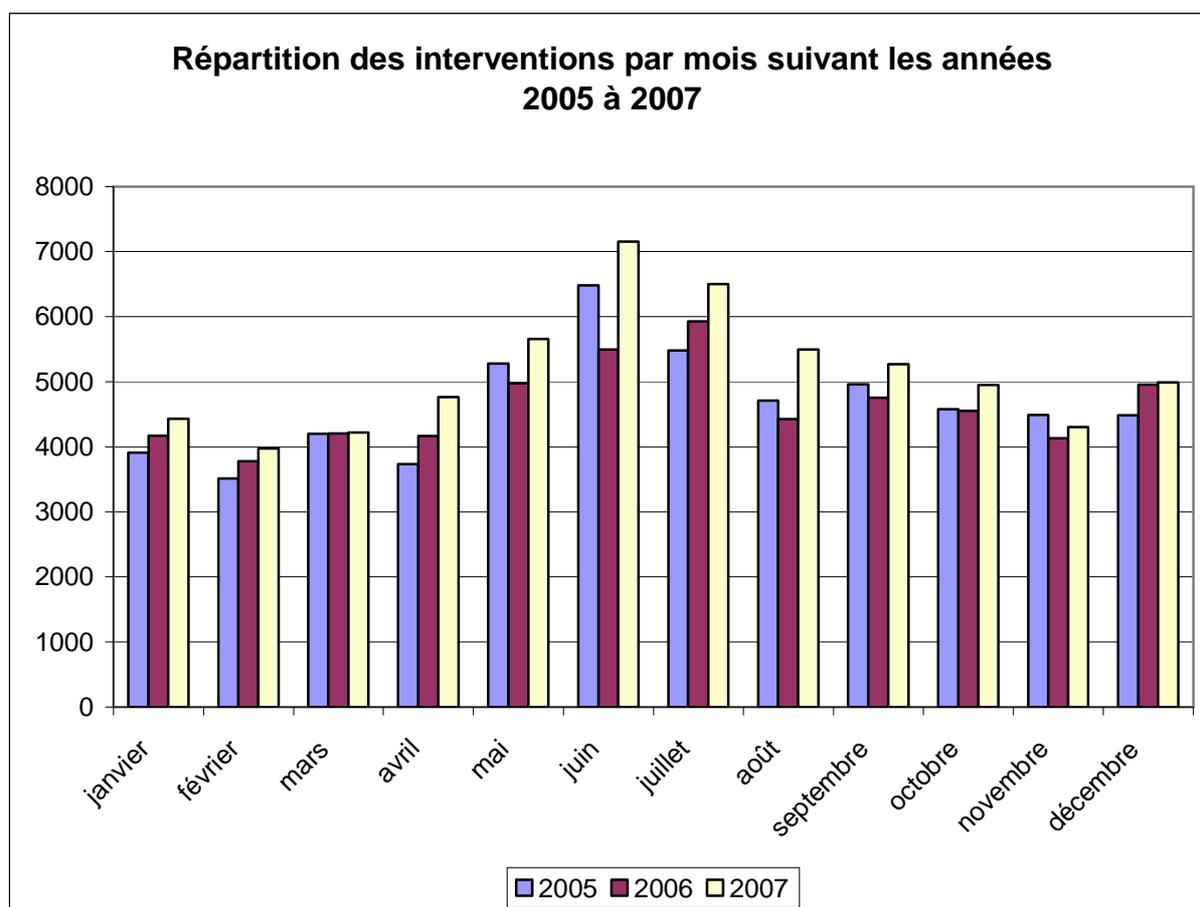
### ANALYSE DE LA REPARTITION TEMPORELLE DE L'ACTIVITE

Dans la présente étude, nous analyserons la répartition de l'activité opérationnelle pour les 3 années de référence sur :

- les différents mois de l'année
- les jours de la semaine
- les créneaux horaires pour l'année
- les créneaux horaires pour l'année et par journée.

#### **D) La répartition des interventions sur l'année**

Le graphique suivant représente la répartition mensuelle des interventions sur les 3 années.

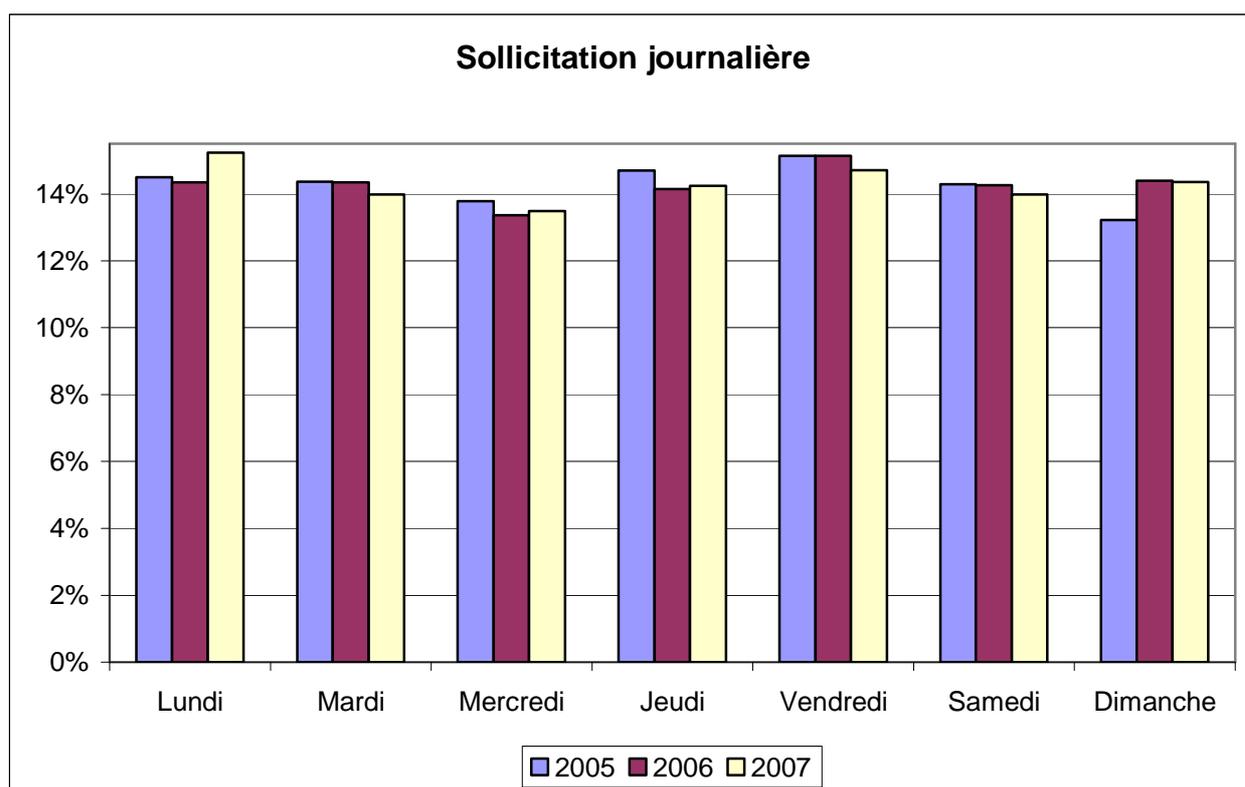


Globalement le tracé ne met pas en évidence de modification substantielle de cette répartition mensuelle.

Si l'on tient compte du fait que le pic des mois d'été correspond aux périodes d'interventions pour destructions d'hyménoptères, on peut considérer que l'activité hors ces opérations spécifiques reste assez stable d'un mois sur l'autre.

## **II) La répartition journalière des interventions :**

Le graphique suivant permet d'une part de comparer la répartition des interventions en % sur les différents jours de l'année, et d'autre part de voir l'évolution de cette répartition sur les 3 années.



Le premier point à mettre en évidence est que l'activité opérationnelle au cours de ces 3 années s'est légèrement infléchiée en semaine pour augmenter le dimanche. Même si les pics du lundi et du vendredi subsistent, on constate que l'activité opérationnelle le dimanche est égale voir supérieure à certaines journées en semaine.

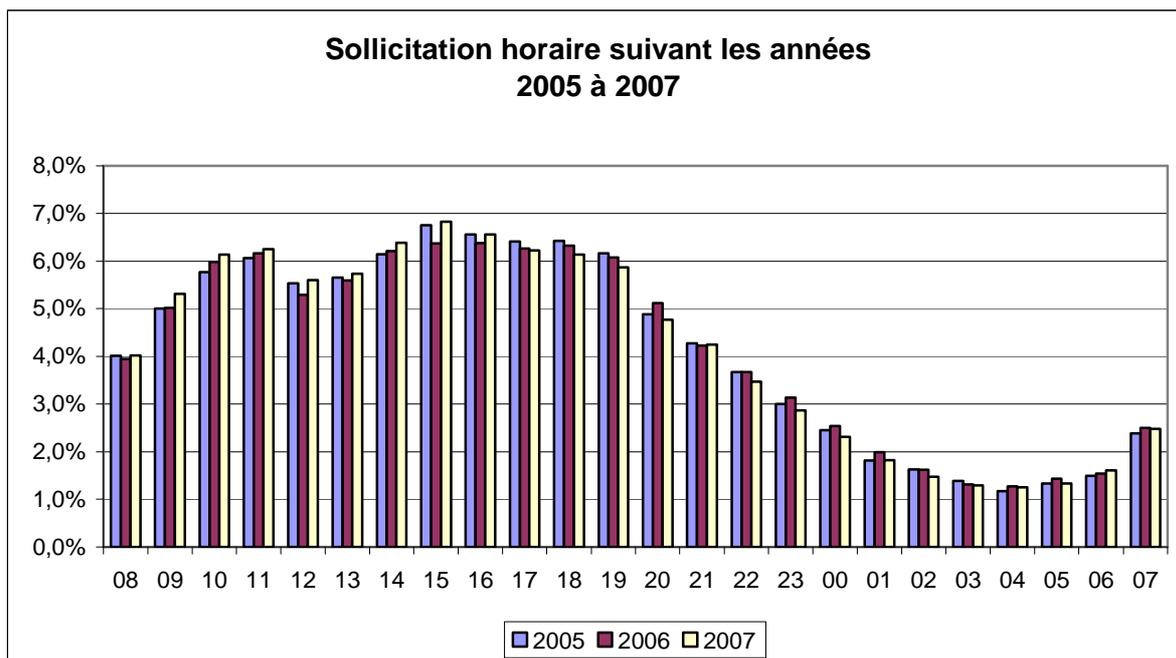
Globalement la répartition des interventions reste sur la semaine assez homogène, seul le pic d'activité du lundi est à signaler.

## **III) La sollicitation par créneaux horaires en moyenne et sur les jours de semaine :**

Dans les graphiques suivants il sera mis en évidence la répartition par créneaux horaires en moyenne sur l'année mais aussi en moyenne sur les différents jours de la semaine.

Là aussi, les graphiques permettent de comparer ces données sur les 3 années.

Le graphique suivant permet d'appréhender la répartition moyenne des interventions sur les différents créneaux horaires et ce sur les 3 années de référence.



La courbe met en évidence une activité opérationnelle essentiellement concentrée sur les créneaux horaires 8h00/22h00. Il n'y a donc pas eu depuis la dernière rédaction du SDACR d'évolution significative sur ce point.

Au-delà de ce créneau l'inflexion est très nette d'où l'intérêt d'avoir comme aujourd'hui des effectifs professionnels dans certains centres plutôt en journée qu'en cycle de 24 heures.

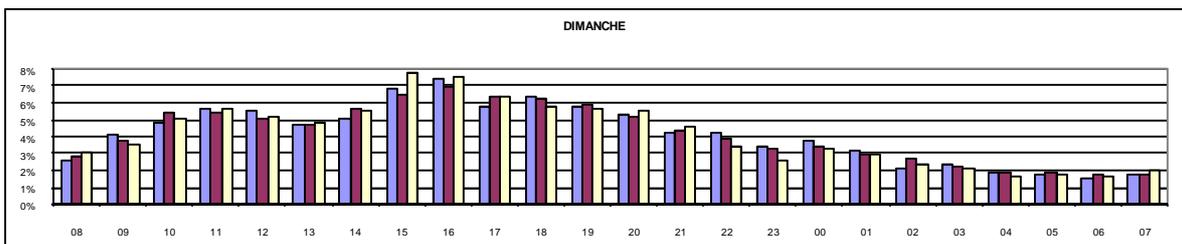
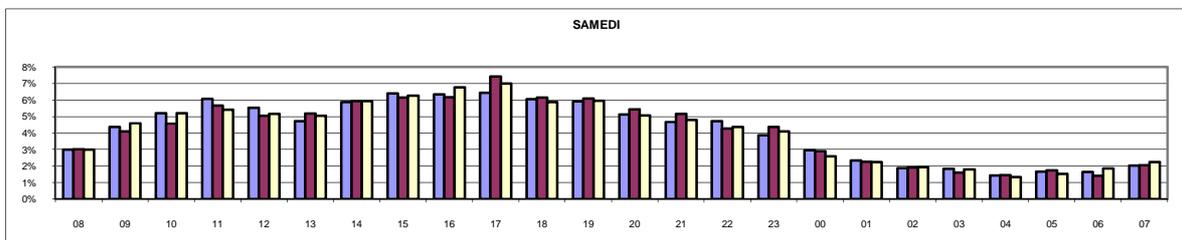
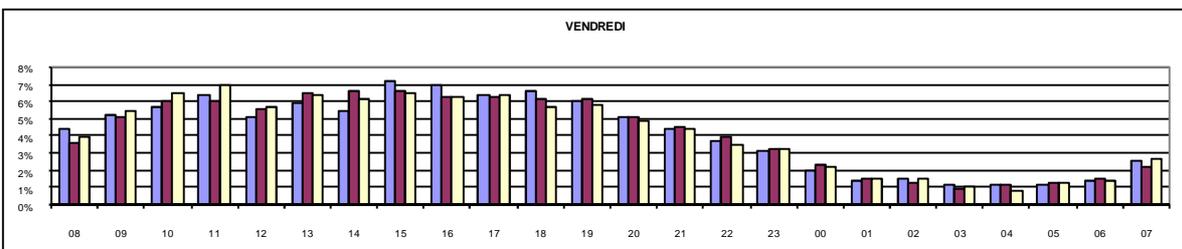
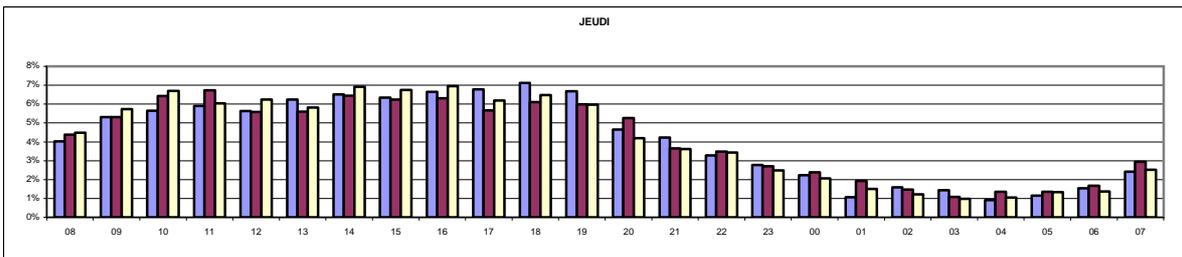
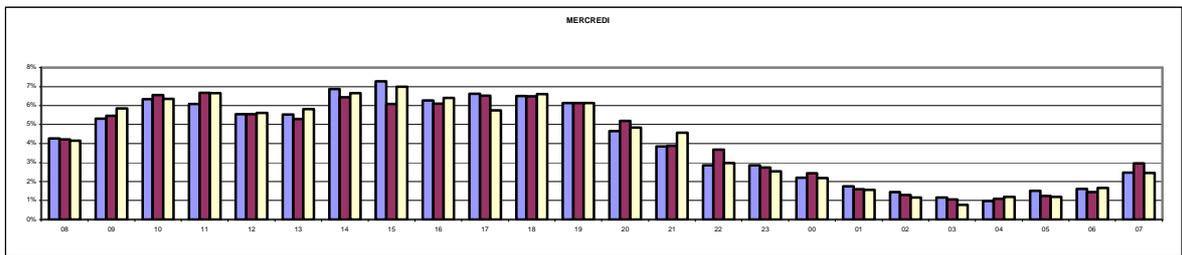
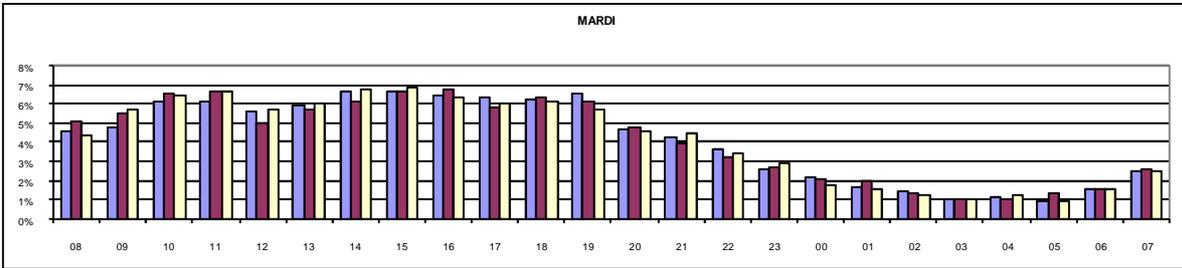
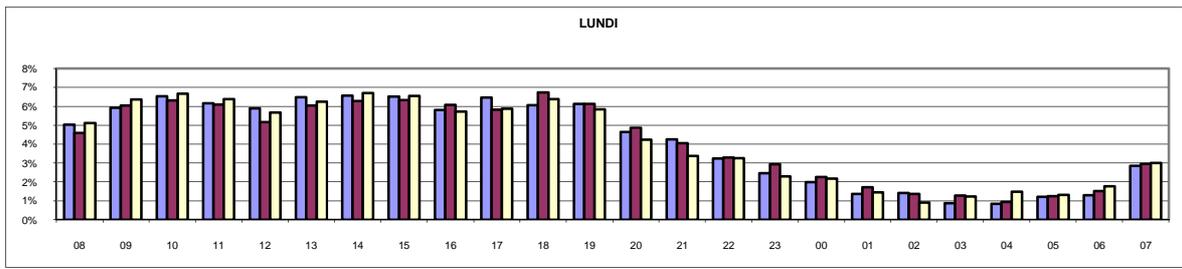
On constate que l'activité opérationnelle est quasi équivalente sur les créneaux horaires 10h00/12h00 et 14h00/19h00.

Enfin on peut voir qu'il n'y a pas d'évolution notable de cette répartition sur les 3 années.

L'ensemble des graphiques qui suivent permettent, pour leur part, de comparer la répartition des interventions sur les différents créneaux horaires et ce sur chaque jour de la semaine.

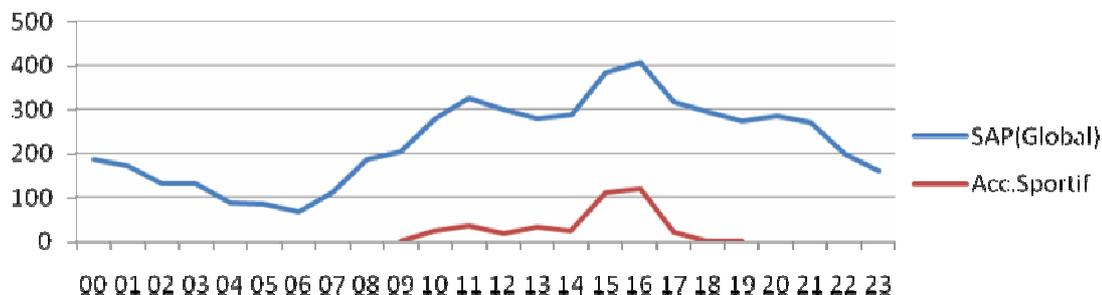
On peut constater que globalement le profil de la courbe reste très proche d'un jour sur l'autre. La répartition des interventions sur les différentes journées reste relativement homogène et ne met pas en évidence de disparité significative.

On peut toutefois noter une particularité sur le samedi et le dimanche où l'on observe un démarrage de l'activité opérationnelle plutôt vers 10h00, alors qu'en semaine on se situe plus aux environs de 8h00.



On notera également sur le dimanche un pic d'activité très prononcé sur la période 15h00/16h00 avec des valeurs supérieures à celles constatées le lundi, journée où l'on relève la plus grosse activité opérationnelle.

Si l'on analyse les statistiques du secours à personne, on constate que les accidents de sport sont 4 fois supérieurs le dimanche à la moyenne de la semaine et représentent près de 30% de l'activité du secours à personne sur la tranche horaire 15h00/16h00. On note dans le graphique ci après une similitude des courbes.



### ANALYSE DE LA REPARTITION TEMPORELLE DE L'ACTIVITE CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Le point le plus significatif de cette étude est la mise en évidence d'un accroissement sensible de l'activité opérationnelle le dimanche.

Par ailleurs, on assiste à un nivellement assez régulier de l'activité opérationnelle sur la semaine même si la journée où la sollicitation est la plus forte reste le lundi.

De même, en écartant le phénomène saisonnier des destructions d'hyménoptères, l'activité reste assez régulière d'un mois sur l'autre.

Par contre, la différence importante d'activité entre les périodes 8h00/22h00 et 22h00/8h00 reste d'actualité.

En terme d'effectif de garde nécessaire il n'y a donc pas a priori de distinguo à faire entre les différents jours de la semaine.

Seule, bien évidemment, l'importante différence d'activité opérationnelle entre la période diurne et la période nocturne pourrait justifier d'un aménagement dans les effectifs de garde.

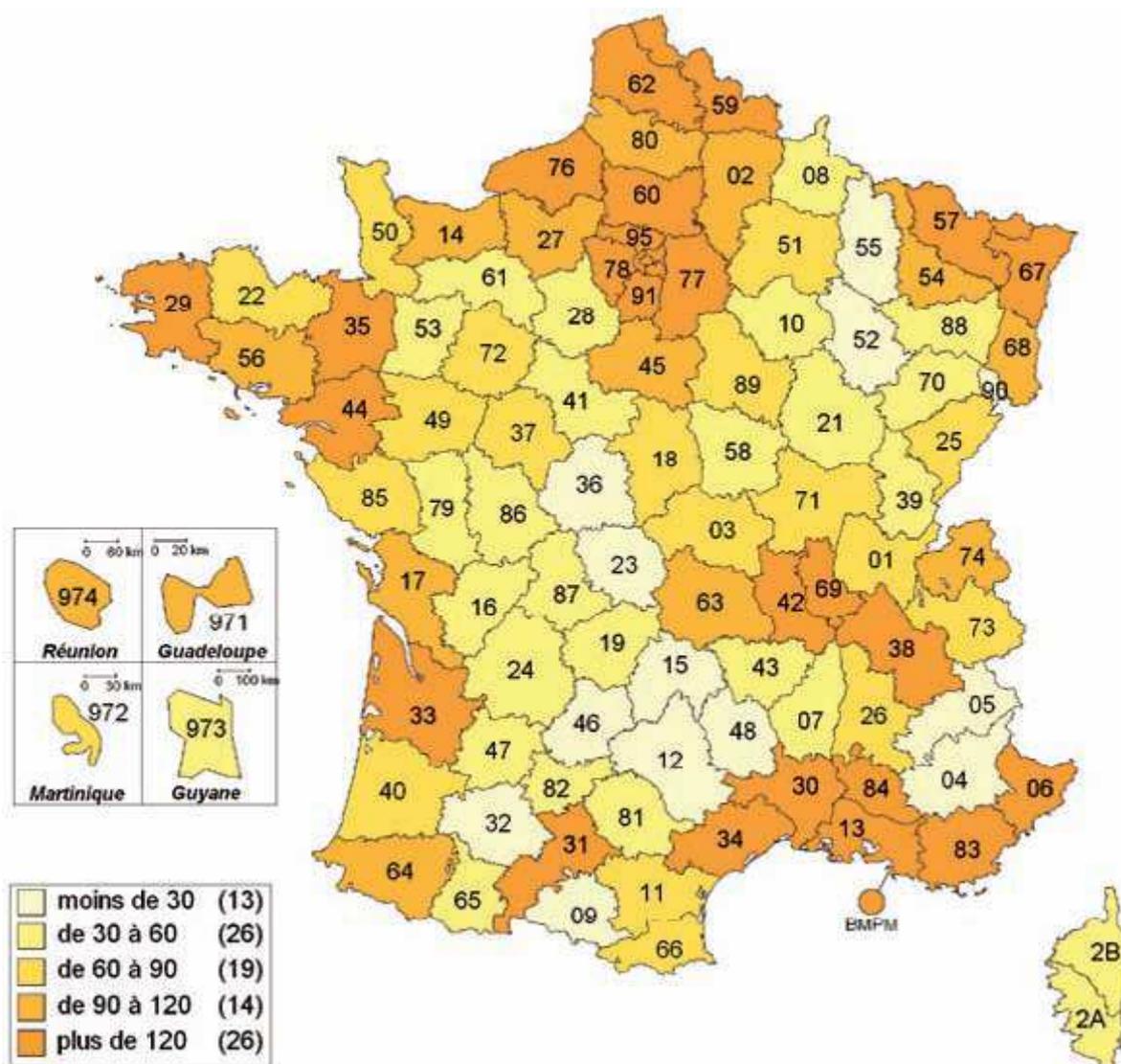


## CHAPITRE X

### ANALYSE DES RATIOS NATIONAUX

Analyse du nombre d'interventions par jour :

La carte ci-dessous représente le nombre d'interventions par jour.

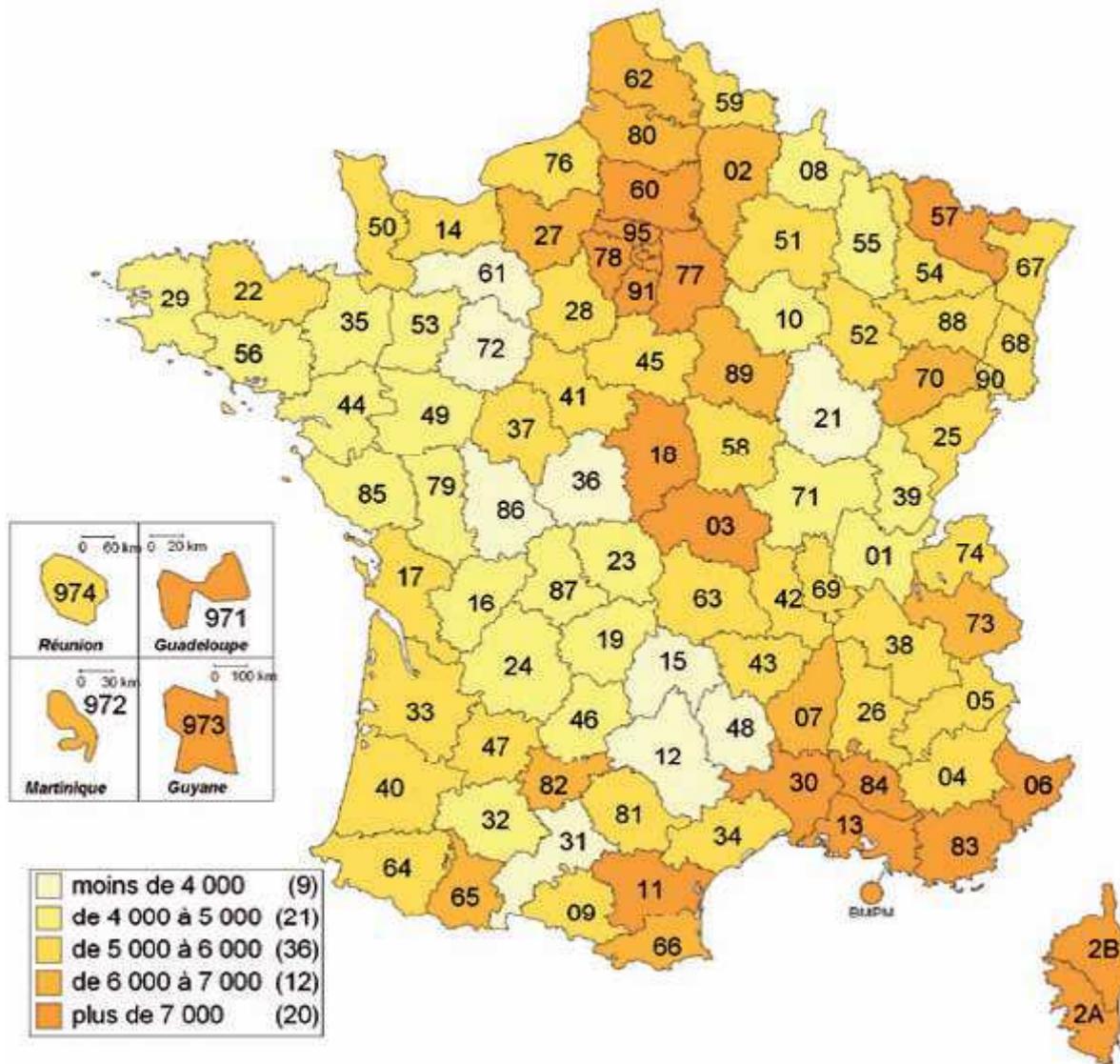


A la lecture du document on constate que le SDIS de l'Oise présente un ratio d'intervention par jour similaire aux départements de l'Ile de France et du Nord Pas de Calais, alors même que ces départements sont classés en 1<sup>ère</sup> catégorie. Le SDIS de l'Aisne classé dans la même catégorie que l'Oise présente des ratios inférieurs.

Cela peut s'expliquer par le fait que le SDIS de l'Oise présente la plus grosse activité opérationnelle des SDIS de 2<sup>ème</sup> catégorie, donc une activité très proche de ceux de la 1<sup>ère</sup> catégorie.

Nombre interventions pour 100 000 habitants :

La carte ci-dessous représente le ratio nombre d'interventions pour 100 000 habitants. Ce ratio est intéressant car il permet de faire un lien direct avec la population sans tenir compte de la notion de catégorie de SDIS.



L'analyse de cette carte confirme la similitude des caractéristiques du département avec celles de l'Île de France. En effet on s'aperçoit que le SDIS de l'Oise se trouve dans les mêmes ratios que les SDIS de l'Île de France et dans des ratios supérieurs à ceux du Nord Pas de Calais.

Le constat est également que dans ce cadre nombre de SDIS de 1<sup>ère</sup> catégorie présentent des ratios inférieurs. Le classement n'est ici pas un facteur déterminant, le

phénomène étant probablement à rattacher à cette proximité de l'Ile de France. De cette notion, il faut retenir la proximité géographique, mais aussi culturelle et socioéconomique.

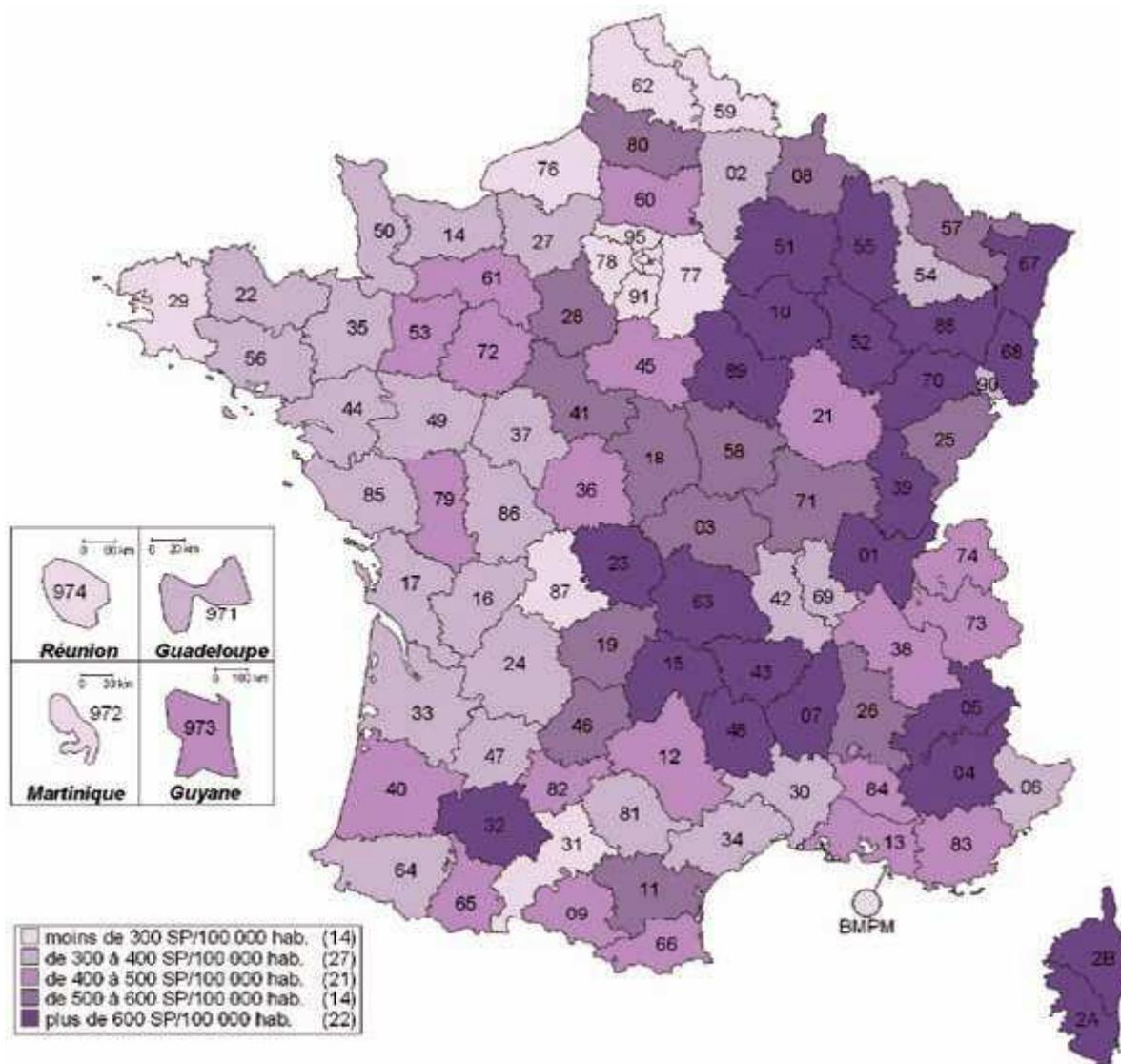
En analysant les statistiques, on observe que le SDIS de l'Oise est celui qui compte le plus grand nombre d'interventions diverses et de secours à personne. Par rapport à la moyenne des SDIS de 2<sup>ème</sup> catégorie, les interventions diverses sont supérieures de 88% et les secours à personne de 61%. Les interventions pour incendie sont pour leurs parts supérieures à la moyenne de seulement 24%.

Ce sont bien ces deux catégories d'interventions, secours à personne et opérations diverses, qui contribuent à ces ratios élevés.

Pour le secours à personne, on note avec un ratio de 1 VSAV pour 9000 habitants que l'on est dans les ratios d'équipement de la catégorie et des autres SDIS de la région Picardie.

Nombre de sapeurs pompiers pour 100 000 habitants :

La carte représente le ratio de sapeurs pompiers tous statuts confondus pour 100 000 habitants.



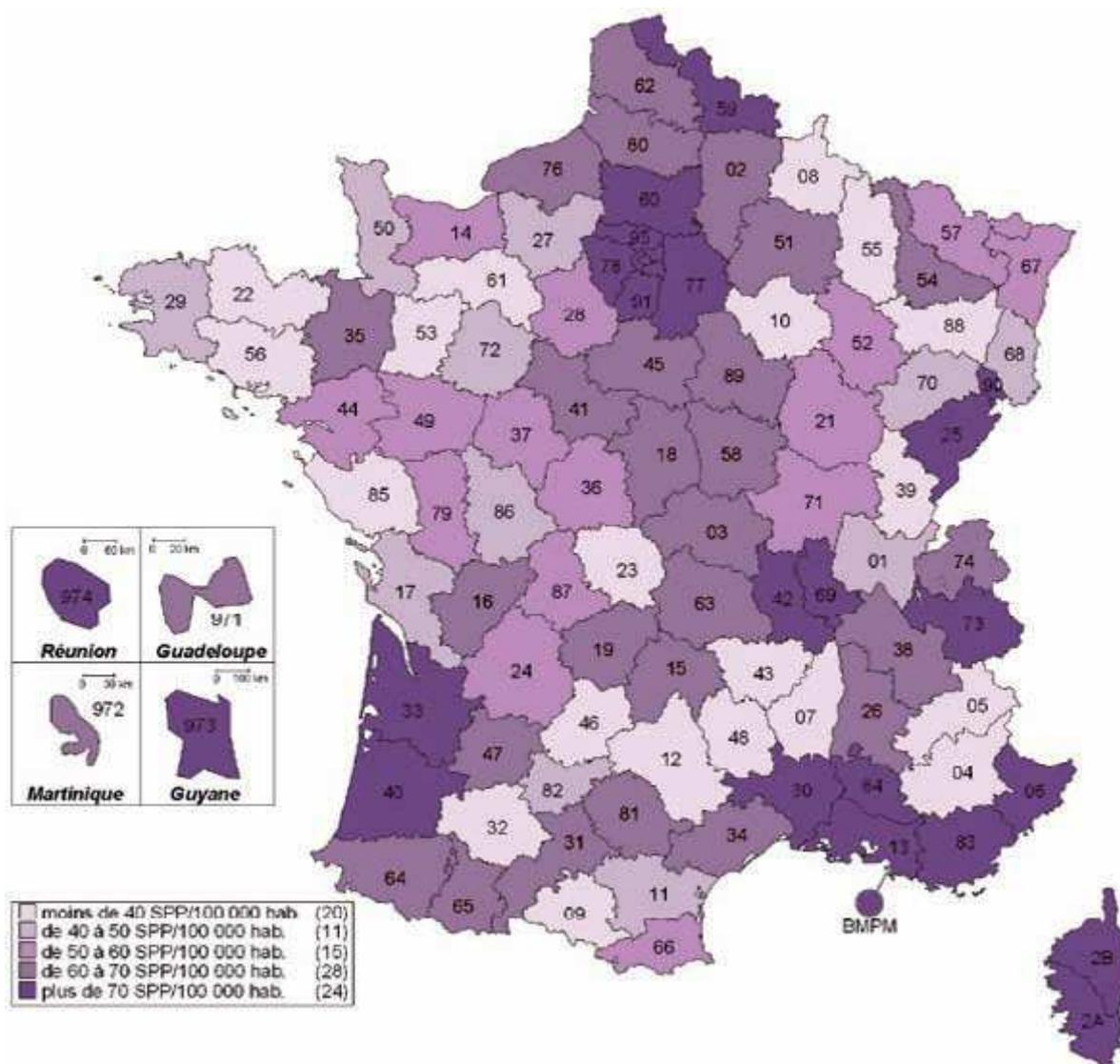
On constate que les ratios sont supérieurs à l'Ile de France et différents de ceux des deux autres départements de la région Picardie pourtant classés en même catégorie. Ces ratios sont à analyser avec prudence car les effectifs intègrent les corps de première intervention dont le nombre est très inégal d'un département à un autre.

On s'aperçoit aussi qu'au niveau national des zones concentrent des taux élevés de sapeurs pompiers (est, Auvergne et sud massif central). Il y a ici probablement à y rechercher des causes historiques ou sociales.

La comparaison de ces ratios par statuts permettra de préciser cette analyse.

Nombre de sapeurs pompiers professionnels pour 100 000 habitants :

La carte représente le ratio de sapeurs pompiers professionnels du corps départemental pour 100 000 habitants.



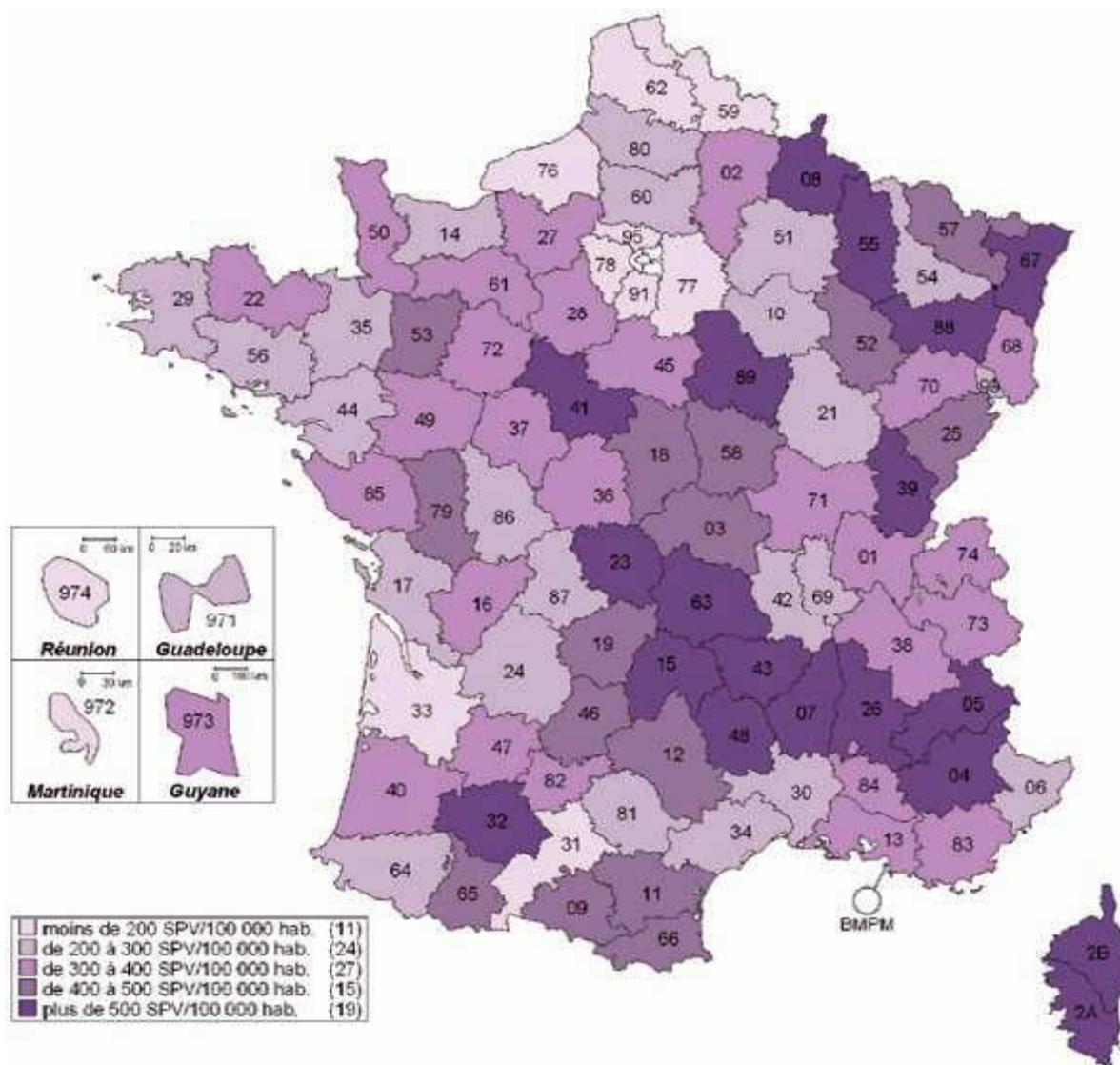
On constate que le taux de professionnalisation est proche de celui des SDIS de l'Île de France et de plusieurs SDIS de 1<sup>ère</sup> catégorie comme le Nord, le Rhône, la Gironde.

Dans la strate des SDIS de 2<sup>ème</sup> catégorie on retrouve une situation similaire avec quelques départements (Loire, Savoie, Doubs, Gard et Vaucluse).

En valeur le taux de SPP est supérieur de 27.4% au taux moyen des départements de 2<sup>ème</sup> catégorie.

Nombre de sapeurs pompiers volontaires pour 100 000 habitants :

La carte représente le ratio de sapeurs pompiers volontaires du corps départemental pour 100 000 habitants. Les SPV des corps communaux ne sont donc pas pris en compte.



Si l'on se trouvait dans des valeurs de la strate de 1<sup>ère</sup> catégorie en termes de sapeurs pompiers professionnels, on se situe à l'inverse dans les valeurs de la strate des 2<sup>èmes</sup> catégories pour les volontaires.

En valeur le taux de SPV est inférieur de 0.4% au taux moyen des départements de 2<sup>ème</sup> catégorie.

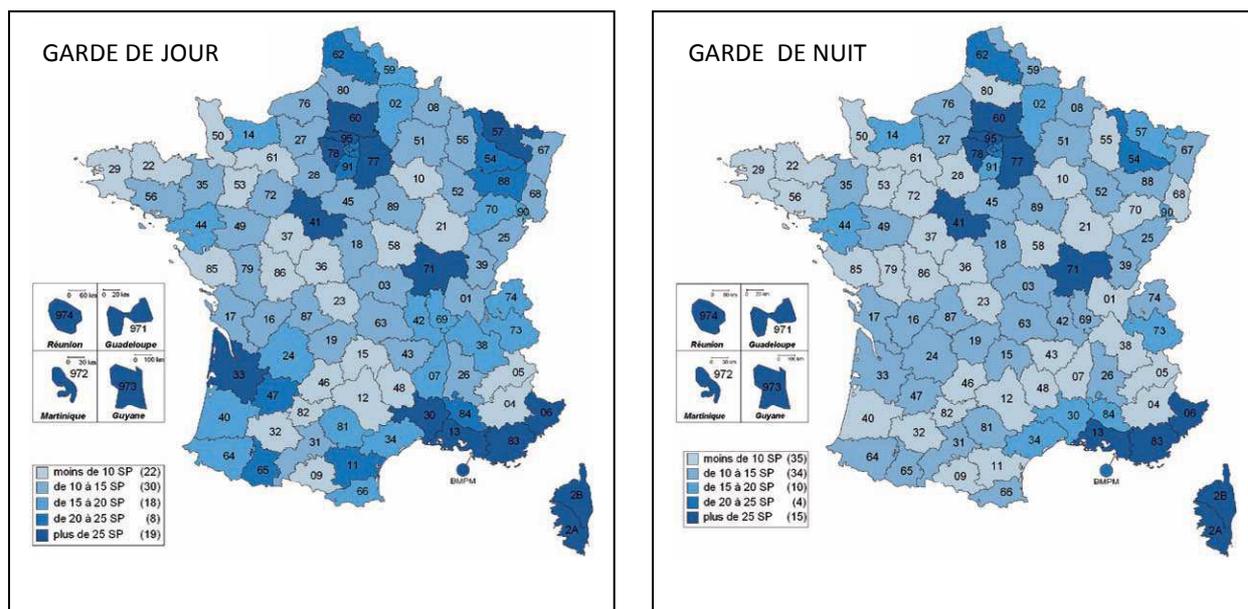
Au 1<sup>er</sup> décembre 2008 l'effectif total du corps départemental est de 1891 SPV dont il convient de préciser que 158 sont soit en disponibilité soit en inaptitude.

Ainsi l'effectif réel opérationnel du corps départemental au 1<sup>er</sup> décembre est de 1733 sapeurs pompiers volontaires.

Si l'on applique les dispositions arrêtées par le règlement opérationnel en terme d'effectif journalier de garde on constate qu'il conviendrait de renforcer les effectifs de 600 sapeurs-pompiers volontaires. En effet, le règlement prévoit une obligation de 22 gardes annuelles pour un sapeur-pompier volontaire. Cet effectif insuffisant conduit aujourd'hui à des contraintes annuelles qui vont bien au-delà de ces 22 gardes.

On peut également compléter ce point par un comparatif des ratios d'effectifs de garde.

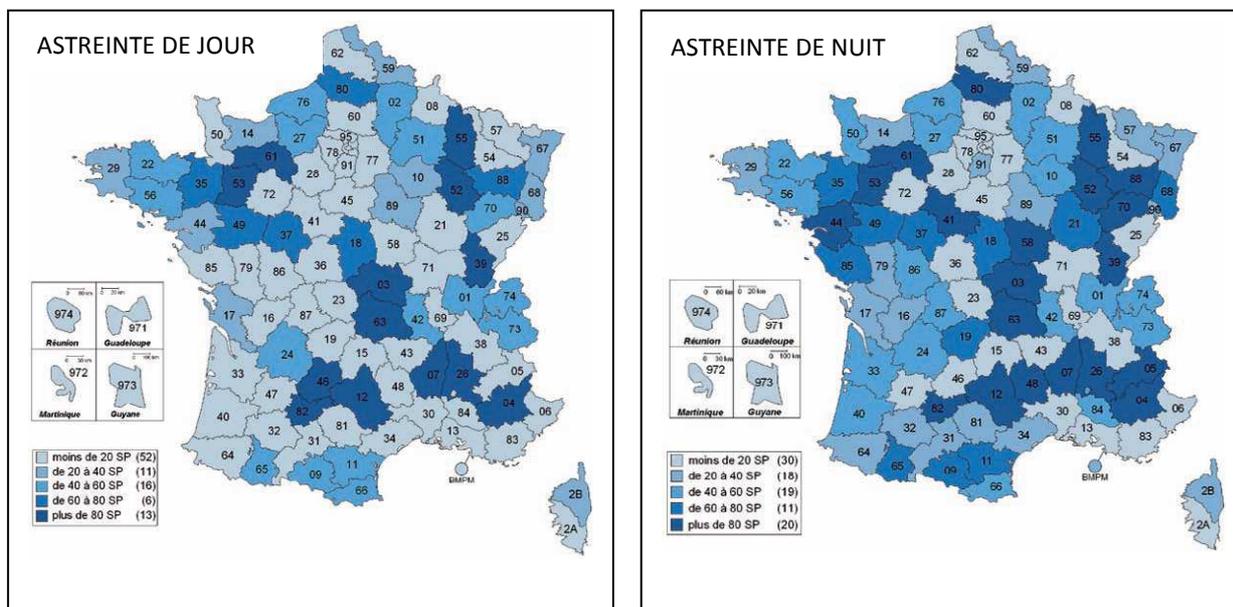
Les cartes suivantes représentent les ratios d'effectifs de garde moyens pour 100 000 habitants le jour et la nuit.



On constate là aussi que le SDIS de l'Oise présente des ratios proche de ceux de l'Ile de France et bien supérieur aux deux autres SDIS de la région. C'est probablement un des points forts du SDIS qui permet comme cela a été évoqué précédemment d'avoir une réponse opérationnelle très satisfaisante notamment dans les délais.

On constate par ailleurs que les ratios restent les mêmes de jour et de nuit.

Les deux cartes suivantes présentent sur les mêmes périodes les ratios de sapeurs pompiers d'astreinte pour 100 000 habitants



On peut tirer les mêmes conclusions pour les similitudes avec l'Ile de France. Par rapport aux SDIS de la région, les ratios sont bien inférieurs.

On peut constater qu'au niveau national globalement le nombre de sapeurs pompiers en astreinte augmente sur la période de nuit alors qu'il reste constant dans l'Oise. C'est une pratique peu exploitée pour le SDIS de l'Oise mais qui permettrait dans une certaine mesure de limiter les contraintes des sapeurs pompiers volontaires.

### ANALYSE DES RATIOS NATIONAUX CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

En terme opérationnel tous les ratios tendent à rapprocher le SDIS de l'Oise de ceux des SDIS de la 1<sup>ère</sup> catégorie.

On retiendra de ce comparatif :

- Des ratios très élevés en ce qui concerne les interventions diverses et le secours à personne.
- Des effectifs de sapeurs-pompiers volontaires à conforter, une augmentation d'effectif d'environ 600 serait nécessaire.
- Des assouplissements de contraintes éventuellement à trouver par des astreintes la nuit.



## *CHAPITRE XI*

### *CONFIRMATION DE L'ANALYSE DES RISQUES ET COMPLEMENTS*

#### *APPORTES PAR LE RESSENTI DES CHEFS DE CENTRE*

En complément de l'analyse purement statistique réalisée précédemment, il avait été prévu une consultation des chefs de centre.

L'objectif était double :

- Confirmer les conclusions de l'analyse statistique
- Apporter des éléments complémentaires utiles à la rédaction du nouveau schéma.

Pour ce faire un questionnaire reprenant les principaux items de l'analyse a été adressé aux chefs de centre.

Beaucoup de réponses relatent des problèmes très locaux qui ne seront pas repris ici mais qui le seront dans le cadre de la rédaction du règlement opérationnel départemental qui mettra en œuvre les conclusions de ce schéma. Cela se traduit pour la plus grande partie par des réajustements de secteurs et d'effectifs.

Néanmoins, la rédaction restant assez libre, quelques réflexions ont été formulées et méritent un intérêt dans la présente étude.

Aussi dans la suite de ce chapitre seront reprises les conclusions qui conduisent à confirmer les résultats de l'analyse mais aussi les réflexions à prendre en compte dans le SDACR.

### **I) Confirmation des résultats de l'analyse**

#### **I.1 - La couverture opérationnelle :**

Deux points essentiels ont trouvé dans ce retour des chefs de centre une confirmation.

Le premier est que de manière très générale l'objectif de couverture en 15 minutes est atteint sur le département.

Ensuite la plupart des communes ressortant de l'analyse statistique comme présentant des difficultés de couverture dans ces délais, sont identifiées par les chefs de centre.

On notera plus particulièrement Pierrefonds, Chevrières, Talmontiers, Fresneaux Montchevreuil et Milly sur Thérain.

#### **I.2 - L'évolution des risques :**

Dans ce domaine aussi le ressenti du terrain confirme l'évolution plus par une dispersion que par une augmentation à proprement parler.

Ce constat se retrouve au travers de l'implantation importante de PME, d'établissements commerciaux et culturels sur la majorité des secteurs.

On y retrouve aussi le constat de l'augmentation des populations dans les zones rurales et périurbaines essentiellement du fait de l'essor de l'habitat individuel qui s'observe majoritairement sur ces zones.

### **I.3 - L'activité opérationnelle :**

L'augmentation notable de l'activité opérationnelle sur les weekends est relatée par une grande majorité de chefs de centre.

Bien évidemment, la très forte progression des interventions pour secours à personne n'a pu échapper aux chefs de centre, par contre beaucoup constatent qu'outre le nombre, la durée de ces interventions s'est aussi sensiblement allongée.

### **I.4 - Les effectifs :**

Beaucoup font état de difficultés dans la disponibilité diurne des sapeurs pompiers volontaires avec la particularité pour beaucoup de secteurs que celles-ci concernent globalement la période 5h00 /20h00 qui n'est pas en adéquation avec la plage de présence des SPP en service journalier. D'où des difficultés de réponse sur les périodes 5h00/8h00 et 18h00/20h00.

Face à ce constat la majorité estime que la réponse repose sur l'augmentation des effectifs SPP, aucune réponse n'est apportée directement au problème du volontariat. Par contre, plusieurs font état que la disponibilité diurne repose pour grande partie sur des effectifs âgés de plus de 45 ans. Le recrutement actuel s'opérant majoritairement sur des tranches d'âge bien inférieures, les difficultés pourraient s'accroître à moyen terme.

L'attractivité du pôle d'emploi d'Ile de France constitue également une difficulté complémentaire pour la disponibilité des SPV de la moitié sud du département. En effet compte tenu de l'éloignement du lieu de travail, il est difficile d'envisager des conventions de disponibilité immédiate et cela réduit donc considérablement les possibilités de renforts « bip ». A cela s'ajoute les temps de trajet qui contribuent à l'élargissement de la plage d'indisponibilité de 5h00 à 20h00.

## **II) Réflexions complémentaires**

### **II.1 - Le matériel:**

Même si globalement le parc est très satisfaisant, plusieurs font état de l'inadaptation des CCIR aux missions.

En effet ce véhicule hybride entre le CCF et le FPT a vocation à intervenir en milieu rural en tout temps.

Toutefois à l'usage, il s'avère que ce véhicule ne présente pas de qualités exceptionnelles hors route et que sa conception en fait également un mauvais routier. La

problématique est amplifiée par le fait que ces engins sont affectés en milieu rural sur des secteurs où les trajets sont souvent importants.

Il y a matière à ne pas reconduire ce type d'engins dans les prochains plans d'équipement.

## **II.2 - Les risques :**

En terme de risques particuliers, les sites SEVESO sont clairement identifiés et localisés. Toutefois, compte tenu du développement du transport routier, on constate des zones de stationnement de poids lourds de plus en plus nombreuses et pouvant accueillir de plus en plus de véhicules notamment TMD.

Ce phénomène évoluera encore probablement à la hausse avec le développement des plateformes logistiques.

Aussi se créent ponctuellement et temporairement sur ces sites, des zones de risques importants pour lesquelles la défense incendie et les dispositifs de sécurité passive sont souvent limités ou absents.

Une attention particulière mérite d'être apportée à ce problème.

Si ce précédent risque est aujourd'hui présent, pour l'avenir les risques potentiels se situent essentiellement dans les plateformes logistiques qui se développent très rapidement et dans le projet de canal à grand gabarit.

Dans ce cadre, il conviendra après étude probablement d'adapter une partie de notre parc.

Des embarcations plus puissantes seront peut être nécessaires ainsi que des engins d'extinction plus puissants que le FPT classique.

## **II.3 - L'activité opérationnelle :**

Dans ce domaine des remarques sont formulées sur le fonctionnement des équipes spécialisées.

En effet l'organisation actuelle s'appuie soit sur certains CSP soit sur le groupement. Cela conduit parfois à des difficultés de gestion des effectifs.

Une réflexion mérite d'être conduite sur le nombre d'unités nécessaires dans le département et l'organisation de ces équipes sur une échelle géographique plus pertinente.

## **II.4 - Les effectifs :**

En ce qui concerne le volontariat, aux vues des éléments apportés par l'enquête, deux constats méritent peut être une réflexion.

La première réside dans le fait que nos effectifs s'appuient pour la plus grande partie sur des étudiants et sur des ouvriers du secteur privé. Il y a donc matière à renforcer nos recrutements dans le milieu des cadres et de la fonction publique.

Par ailleurs nous comptons de plus en plus de sapeurs-pompiers volontaires qui exercent la profession d'agents de sécurité. Il y a là probablement une passerelle à améliorer et valoriser pour attirer dans nos rangs des candidats de ce secteur professionnel. En effet, une

part importante de la formation SP pourrait être validée comme un acquis dans le cursus de formation de ces agents.

Ces personnels issus des rangs SPV semblent, de plus, recherchés par les employeurs notamment dans le secteur ambulancier qui présente des besoins en personnels qualifiés.

D'ores et déjà quelques rapprochements locaux s'effectuent dans ce domaine, une approche pourrait être envisagée au niveau départemental.

## CONCLUSIONS DE L'ANALYSE DES RISQUES COURANTS

Le département de l'Oise s'inscrit dans une dynamique de croissance démographique et de développement économique. Ces éléments conduiront naturellement à une évolution connexe du risque courant auquel le SDIS 60 doit se préparer.

Toutefois, tant les mutations observées dans le domaine économique que les transferts de population sur les campagnes contribueront à renforcer le caractère diffus de ce risque courant.

En effet la pression immobilière a probablement conduit les populations à s'éloigner des grandes zones urbaines. Même si l'étude ne met pas en évidence de proportionnalité directe entre l'augmentation de la population municipale et celle de l'activité opérationnelle, il convient de noter que celle-ci augmente en proportion plus en zones périurbaines et rurales, sièges des transferts de population observés.

Le maillage économique se traduit aujourd'hui plus par un développement de petites structures au détriment de grosses infrastructures industrielles ce qui renforce le caractère diffus du risque courant.

Inéluctablement cette dynamique s'est traduite par une augmentation significative de l'activité ces dernières années. Toutefois, dans le prolongement du SDACR 2002, d'importantes évolutions structurelles et organisationnelles ont permis de faire face à cette demande opérationnelle croissante.

Les recrutements importants en sapeurs-pompiers professionnels ont notamment contribué à ce résultat satisfaisant. A contrario, l'effritement du volontariat mérite une attention particulière afin de ne pas grever à terme les capacités opérationnelles. C'est là un enjeu important pour l'avenir.

### Sur la sinistralité et l'activité opérationnelle connexe

Le point majeur à retenir de cette analyse est sans conteste l'évolution très importante du secours à personne.

Cette évolution est constante au fil des ans et le secours à personne représente actuellement plus de 62% de notre activité. C'est le risque courant principal à couvrir aujourd'hui. C'est un élément dimensionnant dans les choix futurs en termes de matériel, de formation et de ressources humaines.

C'est ce type d'interventions qui contribue en grande partie à l'augmentation de l'activité opérationnelle. L'analyse montre qu'il y a dans cette situation plus une augmentation de la demande qu'un transfert d'activité sur le SDIS. Dans ce domaine le SDIS

constitue peut être souvent la dernière réponse à une situation de détresse physique ou sociale. Aussi, dans une société de plus en plus exigeante, le SDIS se trouve certainement le dernier effecteur à même d'apporter une réponse à ces situations 24 heures sur 24, 365 jours par an.

Les opérations diverses sont également en évolution notamment du fait de la récurrence d'événements climatiques sur la période de l'étude. Il semble toutefois aussi qu'il y ait au travers de cette augmentation les conséquences d'une réponse plus systématiquement positive aux demandes. Le SDIS reste peut être aujourd'hui là aussi la dernière réponse face au retrait progressif des différents acteurs institutionnels.

Il y a certainement matière, dans ce domaine, à se recentrer sur nos missions, ce qui est souvent difficile à admettre.

Pour compléter ce constat, il convient de noter qu'en matière de secours à personne ou d'opérations diverses, les ratios départementaux se montrent bien supérieurs à ceux constatés au niveau national. Il y aurait donc des raisons plus locales qui justifieraient cette situation atypique.

Ce constat mérite donc une attention particulière dans les plans d'équipements futurs.

Même si l'incendie marque un recul sensible, il ne faut pas sous estimer ce risque. En effet la baisse résulte pour grande partie d'un recul ces dernières années des interventions habituellement consécutives aux phénomènes de violences urbaines. Ces situations peuvent toutefois très rapidement se renverser et évoluer défavorablement.

Sur la répartition des interventions, on constate une nette progression de notre activité le dimanche, regain probablement à lier avec l'augmentation des activités de loisirs et de sport.

Enfin la charge opérationnelle reste majoritairement concentrée sur la période 8H00/20H00. En parallèle, c'est sur ce créneau que le volontariat rencontre le plus de difficultés en disponibilité.

Le ressenti général fait également apparaître que les difficultés sur les disponibilités se font sentir dès 6h00.

La modulation des effectifs minimums sur ces deux périodes pourrait permettre d'apporter une réponse aux difficultés de certains centres et d'autre part d'alléger la charge pour beaucoup de SPV.

C'est donc sur ce créneau qu'il conviendrait de mobiliser un maximum la complémentarité SPP/SPV.

## Sur la couverture opérationnelle du département

L'analyse aura permis de mettre en évidence une nette amélioration de la couverture opérationnelle du département. Ce résultat est à rattacher en premier lieu à un maillage du territoire amélioré à l'issue du SDACR 2002.

Toutefois quelques communes méritent une analyse particulière pour améliorer leur couverture. La création annoncée de Beauvais Tillé résoudra la situation de quelques-unes d'entre elles. Nous citerons néanmoins quelques cas particuliers à étudier:

- Talmontiers
- Bonneuil en Valois
- Pierrefonds
- Milly sur Thérain
- Acy en Multien
- Fresneaux Montchevreuil
- Flavacourt
- Chevrières
- Ully Saint Georges

Par ailleurs, les délais de couverture tant en premier appel qu'en deuxième appel sont très satisfaisants. La généralisation de la garde postée explique probablement ce résultat. La qualité de cette réponse se retrouve également dans un taux de départs non assurés de 0.4% en moyenne.

En terme de risques courants, l'analyse montre qu'il n'y a pas à ce jour nécessité de créer de nouvelles implantations opérationnelles.

C'est certainement sur le domaine des effectifs que l'on peut mettre en évidence la fragilité de l'équilibre atteint. En effet, la qualité de la réponse actuelle tient essentiellement dans celle de la réponse en premier appel des centres de secours. Hors quelques centres montrent dans l'étude des difficultés à atteindre ces objectifs. Trois raisons principales peuvent être identifiées :

- Des locaux ne permettant pas une garde postée dans des conditions optimales. Le plan immobilier permettra à terme d'améliorer ces situations particulières.
- Des difficultés à mobiliser au quotidien les effectifs pour assurer ces gardes notamment du fait des difficultés inhérentes au volontariat. On notera notamment le cas des centres de Breteuil, Guiscard, Mouy et Senlis dans une moindre mesure.
- Des effectifs minimums qui trouvent certainement plus souvent leurs limites face à une demande opérationnelle croissante. On citera notamment le cas des centres de Bresles, Chambly, Noailles et Chaumont en Vexin.

## Sur l'organisation

L'activité opérationnelle croissante justifie quelques réajustements dans le classement des centres adopté à l'issue du dernier SDACR. C'est notamment le cas de Chantilly, Crépy en Valois, Noailles et une situation à surveiller pour les CS de Ressons sur Matz et Songeons. Les recrutements opérés ces dernières années semblent avoir permis aux CSP d'atteindre un équilibre, sauf peut être la situation du CSP de Beauvais qui connaît l'activité opérationnelle la plus marquée des 3 CSP. Toutefois cette situation trouvera sa solution dans la création du CS Beauvais Tillé.

Les efforts sont plus à porter sur les structures intermédiaires. Pour ces structures, la situation tendue relève d'une évolution des effectifs SPV qui n'a pas suivi la progression de l'activité opérationnelle.

Il est estimé un déficit d'environ 600 SPV sur la base des contraintes actuelles de garde, ce résultat se retrouve également au travers d'une comparaison avec les ratios nationaux.

C'est dans ce domaine du volontariat que des solutions doivent être recherchées prioritairement car, dans ces petites structures, le recours aux SPP n'est pas forcément la réponse la plus adaptée. Des expérimentations ont été conduites dans ce domaine comme la mise à disposition de SPV entre centres. Ce principe est en application dans le groupement ouest et se met en place dans les 2 autres groupements. Par ailleurs sur le groupement est une étude en cours vise à mettre en place des équipes de SPV non affectées en CS pour des mises à disposition ponctuelles.

Il n'y a probablement pas la réponse aux problèmes du volontariat dans ces démarches mais des initiatives à encourager et à accompagner dans le cadre de la montée en puissance du bureau du volontariat.



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

## PREFET DE L'OISE

SERVICE DEPARTEMENTAL  
D'INCENDIE ET DE SECOURS

Chemin Sans Terre – BP 20870

60008 BEAUVAIS Cedex

Tel. : 03 44 06 21 00 – Poste

Fax : 03 44 06 21 02

### LE PREFET DE L'OISE Chevalier de la Légion d'Honneur

VU la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 modifiée relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs,

VU le code général des collectivités territoriales et notamment ses articles L 1424-7 et R 1424-38,

VU le schéma départemental d'analyse et de couvertures des risques (SDACR) approuvé le 17 février 2003 et sa révision engagée en 2008,

VU l'avis du comité technique paritaire départemental des sapeurs-pompiers de l'Oise en date du 1<sup>er</sup> juin 2010,

VU l'avis du comité consultatif départemental des sapeurs-pompiers volontaires en date du 1<sup>er</sup> juin 2010,

VU l'avis de la commission administrative et technique du service départemental d'incendie et de secours en date du 24 juin 2010,

VU l'avis du Conseil Général en date du 21 juin 2010,

VU l'avis conforme du conseil d'administration du service départemental d'incendie et de secours en date du 22 juin 2010,

VU les avis des chefs des services de l'Etat, consultés le 18 octobre 2010,

SUR proposition de Monsieur le Sous-préfet, directeur de cabinet de Monsieur le Préfet,

### ARRETE

**ARTICLE 1 :** Le schéma départemental d'analyse et de couverture des risques (S.D.A.C.R.) de l'Oise est arrêté conformément à l'annexe ci-jointe.

**ARTICLE 2 :** Ce document peut être consulté à la préfecture, dans les sous-préfectures et au service départemental d'incendie et de secours. Il sera publié aux recueils des actes administratifs de la préfecture et du service départemental d'incendie et de secours.

**ARTICLE 3 :** Monsieur le Sous-préfet directeur de cabinet du Préfet, Monsieur le président du conseil d'administration du service départemental d'incendie et de secours, Monsieur le directeur départemental des services d'incendie et de secours, sont chargés chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté.

Fait à Beauvais, le **17 NOV. 2010**

Le Préfet,

Nicolas DESFORGES

# DEUXIEME PARTIE

## LES RISQUES PARTICULIERS

# SOMMAIRE

- Chapitre I : Risques bâtimentaires..... page 85
- Chapitre II : Risque industriel ..... page 97
- Chapitre III : Risque transport de matières dangereuses..... page 107
- Chapitre IV : Risque chimique..... page 131
- Chapitre V : Risque radiologique..... page 135
- Chapitre VI : Risque transport..... page 138
- Chapitre VII : Sites à risques ..... page 159
- Chapitre VIII : Risques sociaux..... page 161
- Chapitre IX : Equipes spécialisées..... page 163
- Conclusion de l'analyse des risques particuliers :..... page 167

## CHAPITRE I

### LES RISQUES BATIMENTAIRES

#### I) Méthodologie

Les risques bâtimentaires ont été au centre des réflexions menées pour la réalisation du précédent SDACR.

L'analyse, commune par commune, des risques présentés par les bâtiments ERP, habitations et industries a permis d'attribuer pour chacune d'elle un indice variant de 0 à 4 par nature de risque : incendie, secours à personnes et pollution.

Celle ci s'appuie sur l'exploitation des données du fichier Prévention/Prévision qui comprend aujourd'hui plus de 30 000 fiches.

Le cumul des trois indices de risques permet de déterminer le niveau de risque communal sur une échelle de 0 à 12.

Dans le cadre des travaux SDACR 2009, une mise à jour de ces indices a été réalisée.

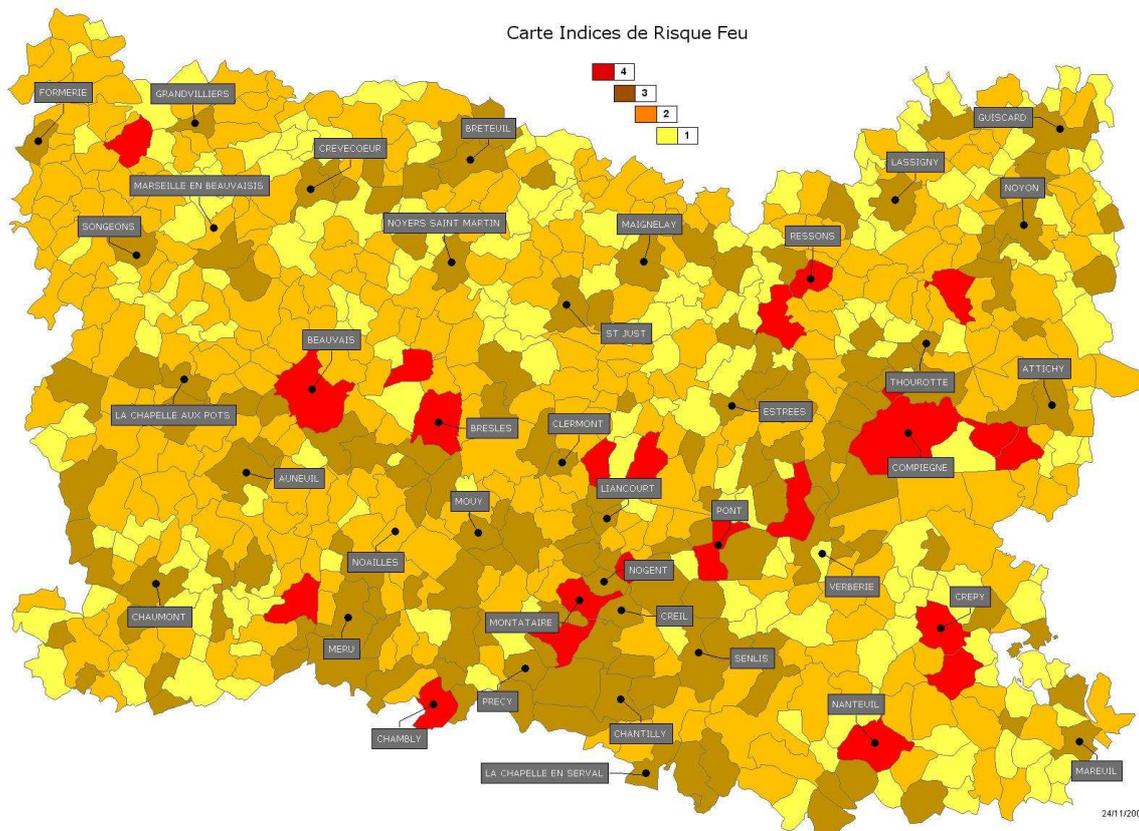
#### **I.1 - Evaluation du risque**

Les niveaux de risque sont définis comme suit :

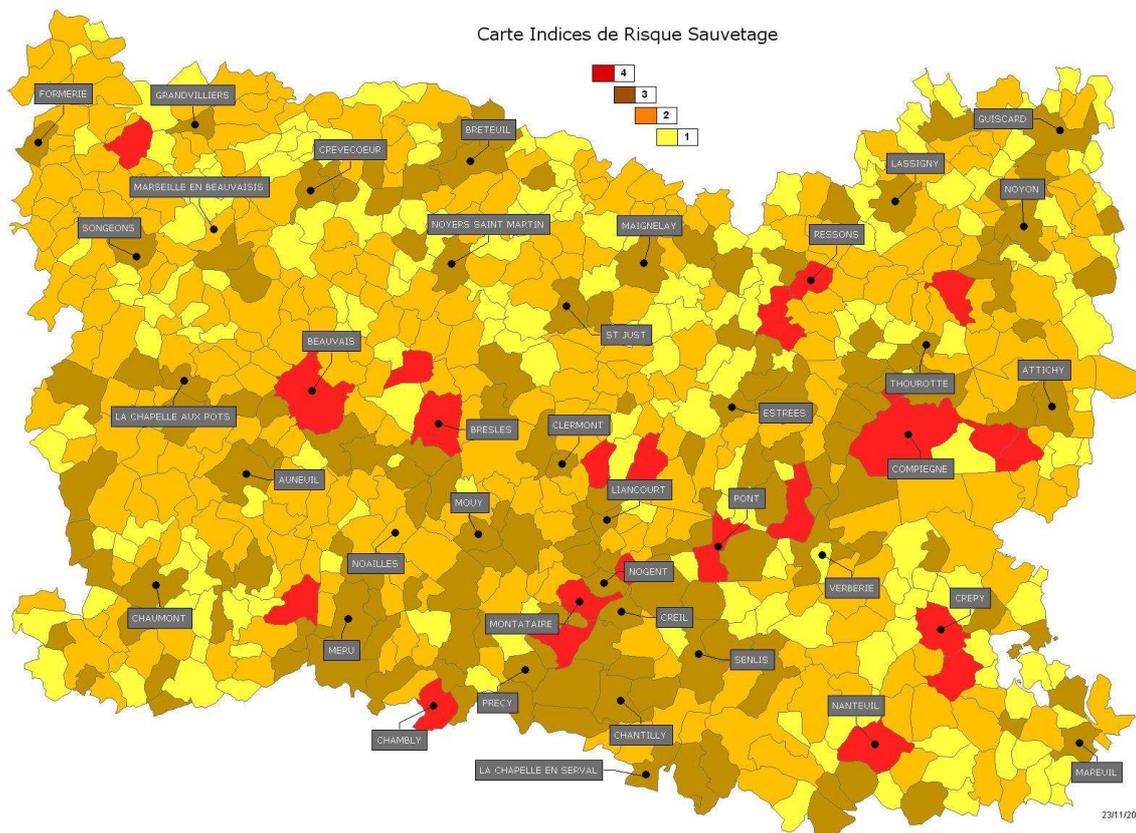
Installations classées(IC)	Feu	SAP	Pollution
SEVESO	4	4	4\3
POI	4\3	4\3\2	4\3\2
Autorisation	3	3	3\2
Plusieurs activités soumises à déclaration	2	2	2
Autres	1	1	1
<b>Habitations</b>			
IGH/4 <sup>ème</sup> famille	2	3\2	0
3 <sup>ème</sup> famille	1	2	0
Autres	1	1	0
<b>Etablissements recevant du public (ERP)</b>			
1 <sup>ère</sup> et 2 <sup>ème</sup> catégories M,U,RH,O	3	3	0
2 et 3 <sup>ème</sup> catégories	2	2	0
Sommeil sauf PO moins de 20 p	2	2	0
4 <sup>ème</sup> catégorie	1	1\2	0
Autres	1	1	0

L'application de cette grille permet de dresser la liste des indices de risques présentés sous forme de cartes.

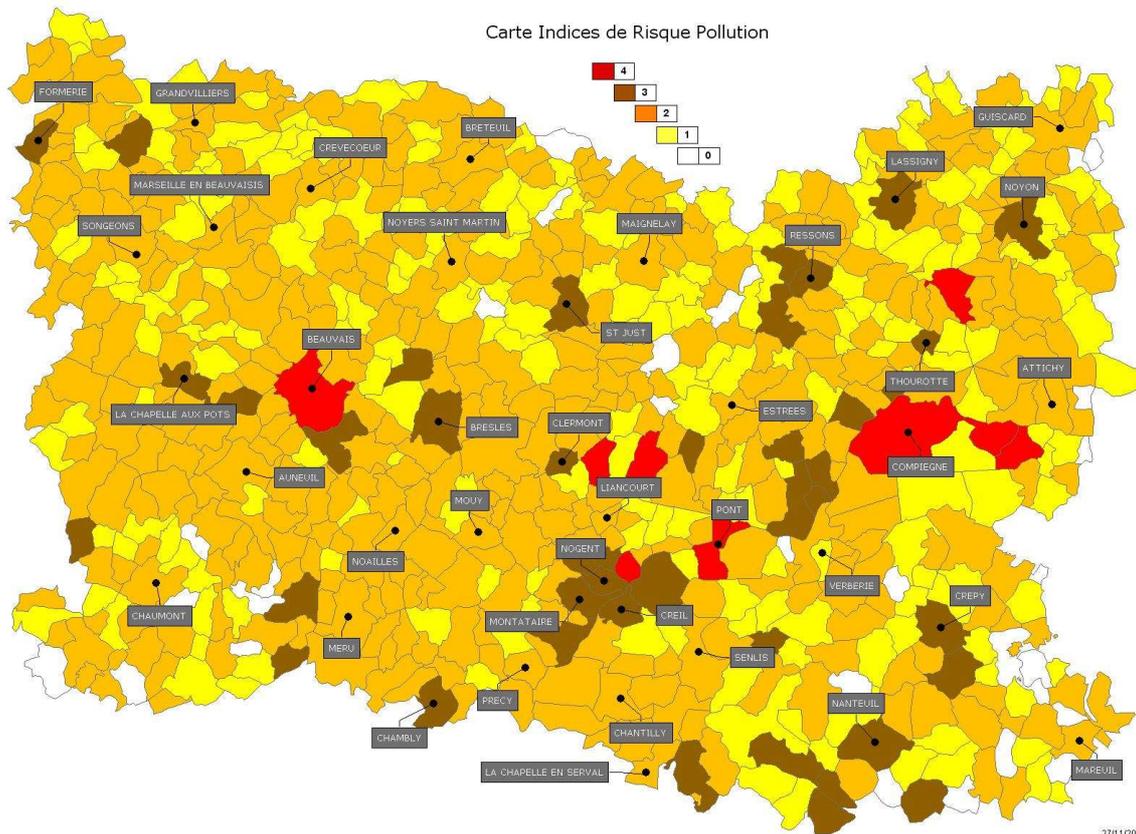
## Risque Incendie



# Risque Secours à personne



# Risque Pollution



## **I.2 - Couverture**

A chaque indice correspond une couverture en termes d'engins et de délais.

### **Risque incendie :**

- \* **Indice 1 :** Faible risque  
Couverture : 1 FPT dans un délai inférieur à 15 mn
- \* **Indice 2 :** Risque moyen  
Couverture : Indice 1 + 1 FPT dans un délai inférieur à 30 mn
- \* **Indice 3 :** Risque important  
Couverture : Indice 2 + 2 FPT + 2 FGP dans un délai inférieur à 45 mn
- \* **Indice 4 :** Risque très important  
Couverture : Indice 3 + 6 fourgons dans un délai inférieur à 1 heure

### **Risque secours à personne :**

- Indice 1 :**  
Couverture : 1 VSAV + 1 VSR dans un délai inférieur à 15 mn
- Indice 2 :**  
Couverture : Indice 1 + 1 VSAV dans un délai inférieur à 30 minutes.
- Indice 3 :**  
Couverture : Indice 2 + 1 VSAV + 1 VSR dans un délai inférieur à 45 minutes.
- Indice 4 :**  
Couverture : Indice 3 + 3 VSAV + 2 VSR dans un délai inférieur à 1 heure.

### **Risque pollution :**

Les grilles de couverture de 2002 sont modifiées pour correspondre au protocole opérationnel établi en 2004

- Indice 1 :**  
Couverture : 1 FPT dans un délai inférieur à 15 minutes
- Indice 2 :**  
Couverture : Indice 1 + 1 FPT + 1 VRT dans un délai inférieur à 30 minutes
- Indice 3 :**  
Couverture : Indice 2 + 1 VRT dans un délai inférieur à 45 minutes
- Indice 4 :**  
Couverture : Indice 3 + Unité décontamination dans un délai inférieur à 1 heure

### **I.3 - Analyse de la couverture existante**

En ce qui concerne le niveau 1, soit l'acheminement d'un véhicule dans un délai de 15 mn, l'étude correspond à celle menée dans la première partie traitant des risques courants.

Ne seront donc abordées dans ce chapitre que les couvertures des niveaux 2, 3, 4.

Ces niveaux intéressent des délais de 30mn, 45mn et 1 heure. Afin de s'assurer que les échelons prédéfinis ci-dessus sont mobilisables dans les temps requis sur chaque commune, il a été calculé, en utilisant les fonctionnalités de l'application Géoconcept, les couvertures correspondant à ces délais autour de chacune des unités opérationnelles du département. Puis, pour chaque commune, il a été déterminé le nombre de chevauchements de zones de couverture.

La liste des communes qui n'étaient pas couvertes a été dressée.

Ont été considérées non couvertes les communes non concernées par :

- 2 chevauchements de secteurs pour les risques **incendie** et **secours à personne (SAP) niveau 2** ( 30 mn)
- 3 chevauchements pour le risque **SAP niveau 3** (45 mn)
- 4 chevauchements pour le risque **incendie niveau 3** (45 mn)
- 6 chevauchements pour **SAP niveau 4** (60mn)
- 8 chevauchements pour le risque **incendie niveau 4** (60mn).

En ce qui concerne le risque pollution, il a été calculé les zones couvertes par les VRT dans les délais de 30, 45 et 60 mn et décontamination dans un délai de 60 mn.

Le délai comprend le temps de traitement de l'alerte (1 minute), le temps de réaction pour prendre le départ (2 minutes pour les centres de secours à dominante SPP et 5 minutes pour les centres de secours avec un effectif de garde composé essentiellement de SPV) et le délai de route. La vitesse de progression des engins a été fixée à 60 km/h pour les déplacements en zone rurale et à 30 km/h pour les zones urbaines.

### **I.4 - Résultats**

Pour les risques incendie et secours à personne, toutes les communes sont couvertes pour les niveaux 2, 3 et 4. Ce qui signifie que la répartition des unités opérationnelles telle qu'elle existe et les moyens à disposition permettent d'une manière générale de répondre aux besoins relatifs aux risques bâtimentaires.

Néanmoins, il demeure quelques carences de couverture pour le niveau 1 exprimées dans la partie risques courants. Par ailleurs cette simulation ne prend pas en compte l'aspect des moyens en personnels. Pour l'étude, il a été considéré que les véhicules étaient correctement armés et que les départs n'étaient pas pollués par convention par l'activité courante. Les refus départs n'ont pas été intégrés dans les simulations.

En ce qui concerne le risque pollution, toutes les communes du département ne sont couvertes par un VRT que dans un délai de 45 mn.

Si les FPT disposent d'EPI permettant d'intervenir en sécurité dans une zone à risque, la mise en place en complément de kits de matériel de première intervention (récupération ou colmatage) permettrait d'avoir une action plus efficace dans l'attente de l'unité spécialisée.

L'acheminement d'un deuxième VRT dans un délai de 1 heure en complément du premier est difficile sur de nombreuses communes du département.

L'implantation d'une unité de décontamination par groupement permet de couvrir toutes les communes dans un délai d'une heure.

## **I.5 - Etudes complémentaires**

### ***a) Répartition des moyens aériens***

En appui de la couverture des risques incendie et secours à personnes, une étude a été réalisée sur la répartition des moyens aériens (EPSA, EPA, BEA...).

En 2002 un recensement des communes comprenant des bâtiments avec des planchers à plus de 8 m occupés par des personnes (habitations, locaux du travail postés et ERP) a été réalisé.

Cet inventaire a été confronté avec l'implantation des moyens aériens dans le département. Une carte des zones d'action dans les délais de 15, 30, 45 et 1 heure a été dressée.

Cette étude avait conduit à revoir l'implantation de ces moyens dans certains secteurs.

Depuis 2002, les risques n'ont pas évolué, les nouvelles constructions dans le milieu rural n'étant pas élevées.

Les cartes suivantes montrent la couverture du département en 20 mn et 30 mn en prenant en compte les moyens des départements voisins.

### **Commentaires**

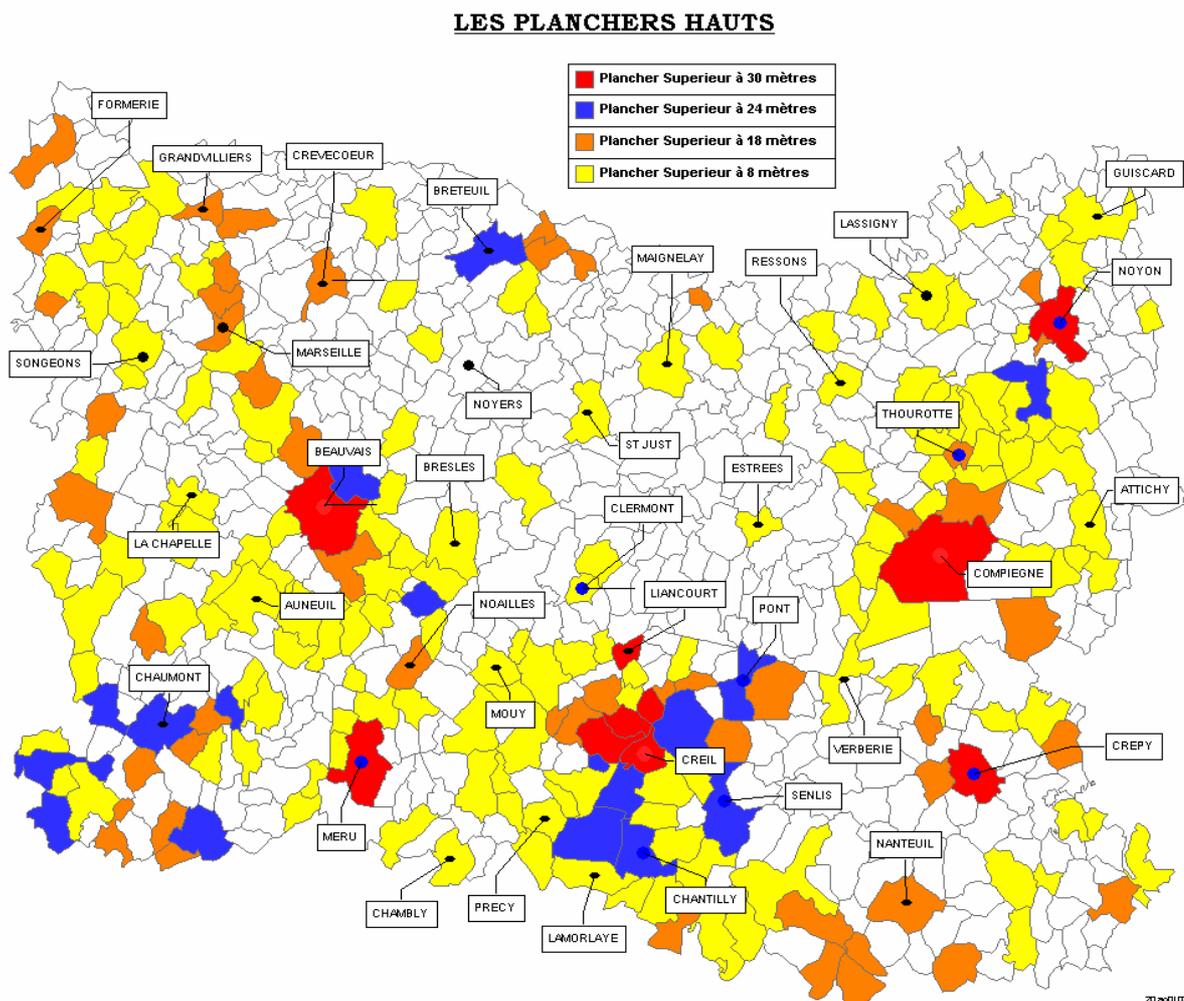
L'exploitation des cartes permet de dresser les constats suivants :

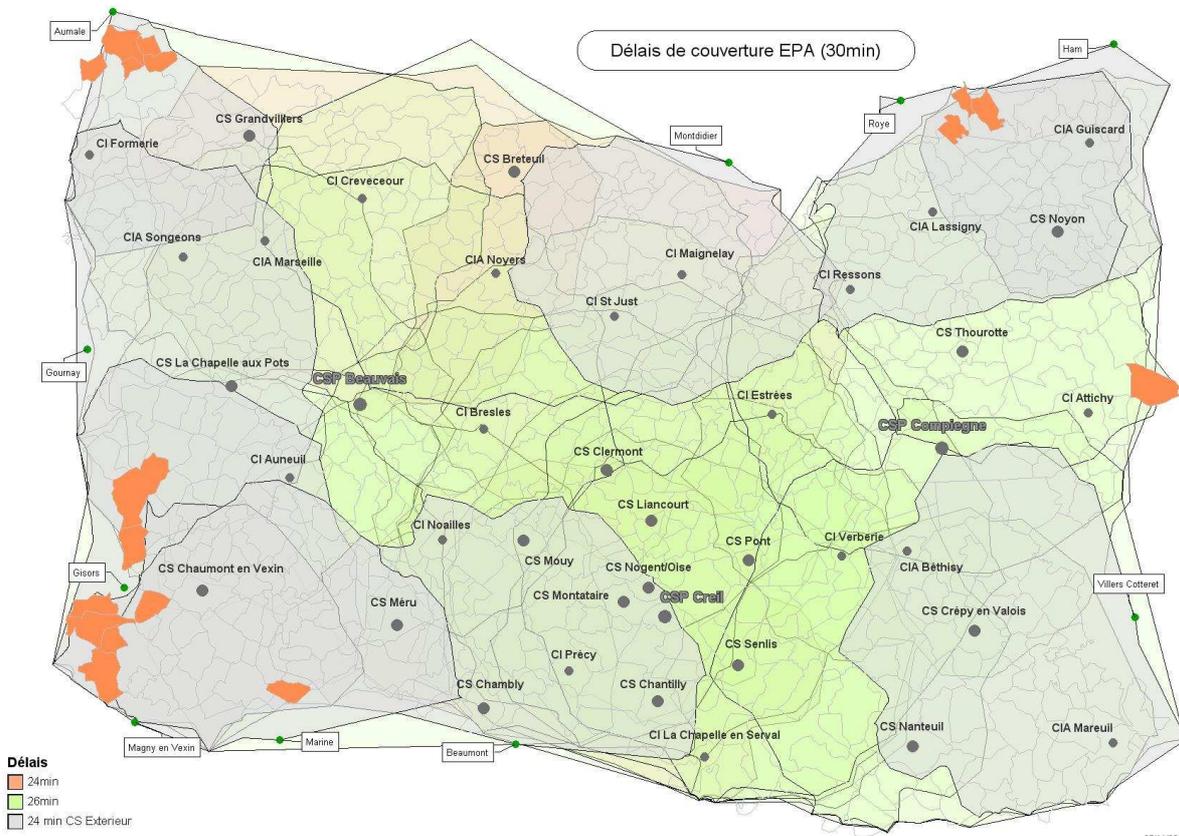
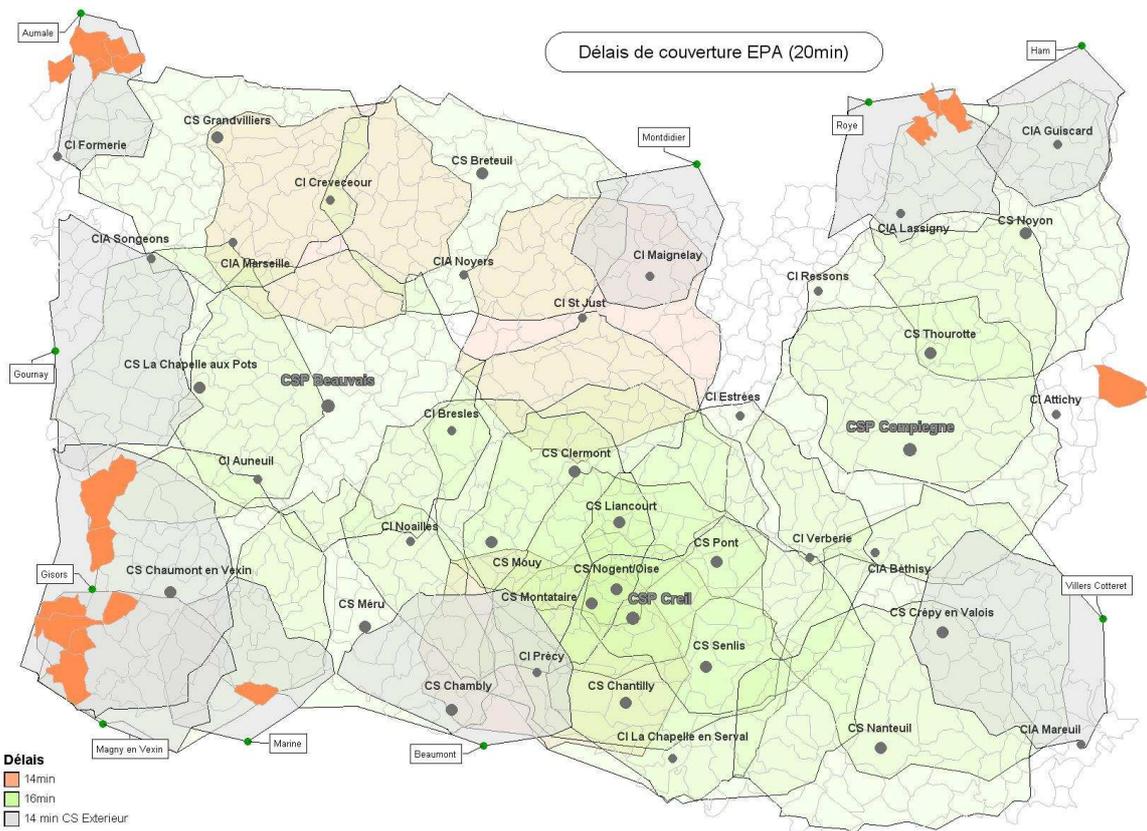
#### **Délai 20 minutes**

- Quelques communes ne sont pas couvertes alors qu'elles présentent des planchers haut nécessitant l'intervention d'échelles aériennes (ex : Attichy). Toutefois les risques sur ces zones sont dans ce domaine très faibles.
- Pour le reste du département la couverture est bonne avec des zones de chevauchement parfois importantes. Des redéploiements sont possibles pour une éventuelle optimisation du parc et une réduction limitée du parc reste envisageable sans obérer la couverture opérationnelle.

## Délai 30 minutes

En prenant 30 minutes en délai de référence, toutes les communes sont correctement couvertes.

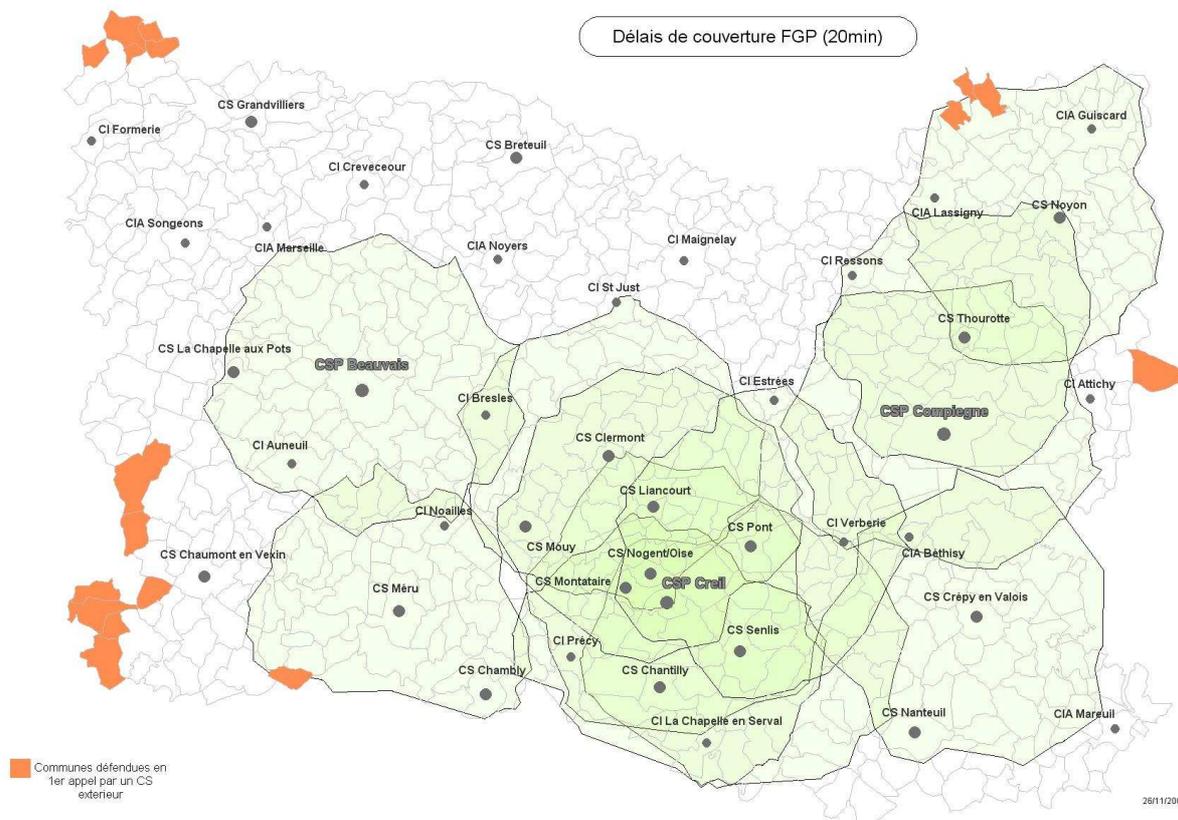


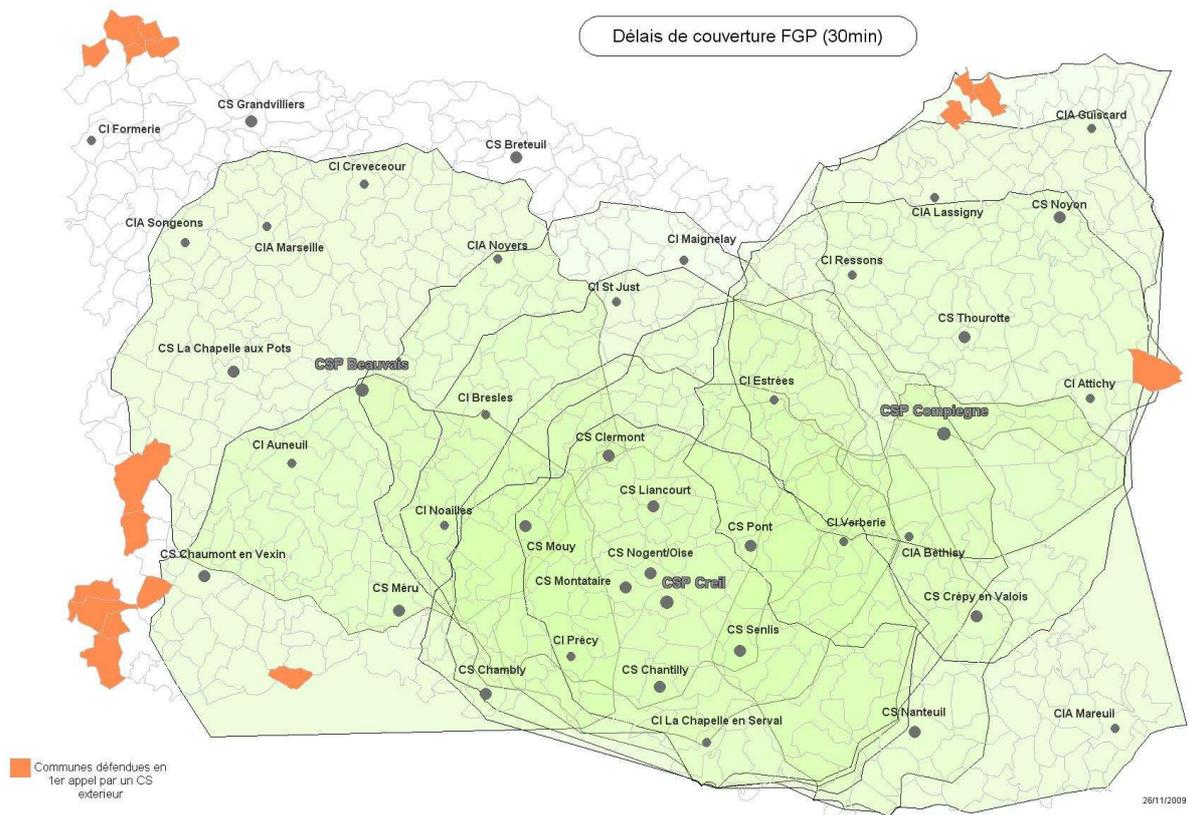


## b) Répartition des FGP

Une étude complémentaire a été réalisée sur la couverture du département par les FGP. Ces engins sont pris en compte dans l'étude du risque incendie à partir du niveau 3 (délai 45 mn), laquelle a montré une couverture satisfaisante.

Les cartes suivantes présentent la couverture du département pour des délais de 20 et 30 mn.





## Commentaires

L'exploitation des cartes permet de dresser les constats suivants :

- Il existe une surconcentration d'engins de ce type dans le groupement Sud, autour du bassin Creillois.
- Une redistribution pourrait être envisagée en privilégiant l'implantation à proximité des bassins industriels (secteurs Beauvais et vallée de l'Oise) et des zones d'implantation d'entrepôts logistiques (axes autoroutiers et sud du département).

## LES RISQUES BATIMENTAIRES CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Pour les risques incendie et secours à personne liés au risque bâtimentaire, la répartition des unités opérationnelles telle qu'elle existe et les moyens à disposition permettent d'une manière générale de répondre aux besoins correspondants aux scénarios majorants.

En ce qui concerne le risque pollution, toutes les communes du département ne sont pas couvertes par un VRT dans un délai de 30 mn. Toutefois toutes le sont en un délai inférieur à 45mn.

L'implantation de VRT supplémentaires ne se justifie toutefois pas, une solution pourrait être recherchée par la mise à disposition de matériel de première intervention sur ces zones pour une action plus efficace dans l'attente de l'unité spécialisée (EPI permettant d'intervenir en sécurité dans une zone à risque, kit de matériel de première intervention pour récupération ou colmatage).

On constate toutefois quelques carences de couverture par un 2<sup>ème</sup> VRT.

En ce qui concerne les EPA même si la situation est bonne quelques communes ne sont pas couvertes en moins de 20 mn alors qu'elles présentent des planchers hauts pouvant nécessiter l'intervention d'échelles aériennes. Les risques restent néanmoins limités sur ces zones. On constate toutefois des zones de chevauchement importantes sur certains secteurs, des redéploiements sont possibles pour une éventuelle optimisation du parc et une réduction limitée du parc reste envisageable sans obérer la couverture opérationnelle.

En ce qui concerne les FGP, il existe une surconcentration d'engins de ce type dans le groupement Sud, autour du bassin Creillois. Une redistribution pourrait comme pour les EPA être envisagée en privilégiant l'implantation à proximité des bassins industriels (secteurs Beauvais et vallée de l'Oise) et des zones d'implantation d'entrepôts logistiques (axes autoroutiers et sud du département).

## CHAPITRE II

### LE RISQUE INDUSTRIEL

#### **I) Présentation des risques :**

Le risque industriel majeur est un événement accidentel se produisant sur un site industriel et entraînant des conséquences immédiates graves pour le personnel, les riverains, les biens et l'environnement.

Les principales manifestations de ce risque 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 l'onde de choc ;
- la dispersion dans l'air, l'eau ou le sol de produits dangereux avec toxicité par inhalation, ingestion ou contact.

Ces manifestations peuvent être associées et engendrées des conséquences encore plus importantes.

Le tissu industriel de l'Oise est essentiellement constitué de PME / PMI.

Les principaux pôles économiques se trouvent dans le Beauvaisis, le Compiégnois, le Creillois et dans la vallée de la rivière Oise.

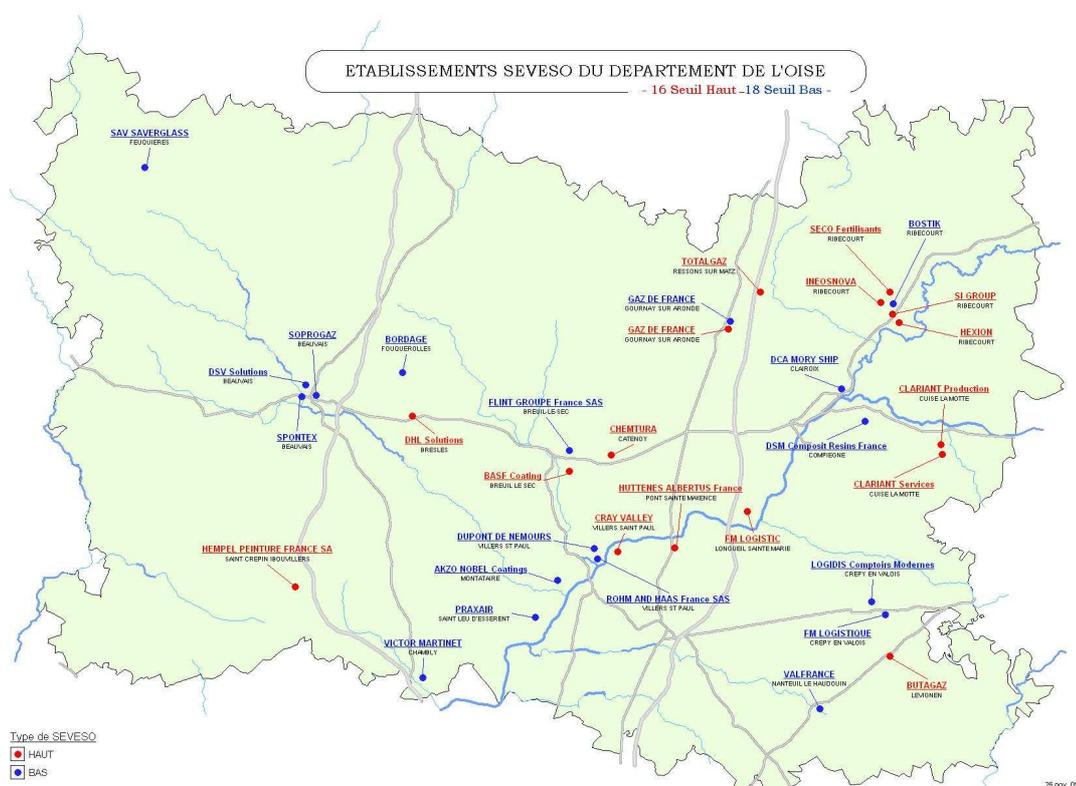
Actuellement, dans le département, se développe de plus en plus l'activité de logistique avec une implantation préférentielle dans le sud du département et également à proximité des autoroutes A1 et A16.

Le département de l'Oise compte à ce jour 34 Etablissements SEVESO qui sont :

CLASSEMENT	NOM DE LA SOCIETE	COMMUNE
SEVESO seuil HAUT	DHL Solutions	Bresles
SEVESO seuil HAUT	Cray Valley	Villers St Paul
SEVESO seuil HAUT	BASF	Breuil Le Sec
SEVESO seuil HAUT	SI Group	Ribécourt
SEVESO seuil HAUT	Distrigal	Levignen
SEVESO seuil HAUT	Clariant Services	Cuise la Motte
SEVESO seuil HAUT	Clariant Production	Cuise la Motte
SEVESO seuil HAUT	FM Logistic	Longueil Sainte Marie
SEVESO seuil HAUT	Gaz de France (code minier)	Gournay sur Aronde
SEVESO seuil HAUT	Chemtura	Catenoy
SEVESO seuil HAUT	Hempel	Saint Crépin Ibouvilliers
SEVESO seuil HAUT	Huttenes Albertus	Pont Ste Maxence
SEVESO seuil HAUT	Ineosnova	Ribécourt
SEVESO seuil HAUT	Hexion	Ribécourt
SEVESO seuil HAUT	SECO	Ribécourt

SEVESO seuil HAUT	Totalgaz	Reissons sur Matz
SEVESO seuil BAS	Victor Martinet	Chambly
SEVESO seuil BAS	Logidis	Crépy en Valois
SEVESO seuil BAS	FM Logistique	Crépy en Valois
SEVESO seuil BAS	Bordage	Fouquerolles
SEVESO seuil BAS	Akzo Nobel Coatings	Montataire
SEVESO seuil BAS	DSM	Compiègne
SEVESO seuil BAS	Gaz de France	Gournay sur Aronde
SEVESO seuil BAS	Flint Groupe France	Breuil le Sec
SEVESO seuil BAS	Bostik	Ribécourt
SEVESO seuil BAS	Praxair	Saint Leu d'Esserent
SEVESO seuil BAS	DCA	Clairoix
SEVESO seuil BAS	SAV Saverglass	Feuquières
SEVESO seuil BAS	Dupont de Nemours	Villers St Paul
SEVESO seuil BAS	Rohm and Haas	Villers St Paul
SEVESO seuil BAS	Soprogaz	Beauvais
SEVESO seuil BAS	DSV Solutions	Beauvais
SEVESO seuil BAS	Spontex	Beauvais
SEVESO seuil BAS	Valfrance	Nanteuil le Haudouin

Le nombre d'établissements Seveso est en légère augmentation par rapport à 2002. Il est à noter une diminution des entreprises chimiques traditionnelles, compensée par une augmentation du nombre d'entreprises de logistique.



## **II) Méthode d'analyse des risques industriels :**

Le SDACR de 2002 a porté ses études sur les établissements présentant le danger majeur par bassins de risques.

Les conclusions montraient que le nombre et la localisation des engins du SDIS étaient en adéquation avec les propositions émises par la DSC, à l'exception des PC et PMA. Les acquisitions de véhicules de ces 2 types ont permis de combler ces lacunes.

Depuis 2002, plusieurs des établissements ayant fait l'objet de ces études ont fermé.

Le seul point déjà été évoqué qui serait de nature à modifier ce risque est la création de plateformes logistiques importantes. Il convient de vérifier si les moyens sont en adéquation avec ces nouveaux risques.

Toutefois chaque site nouveau ne fera pas l'objet d'une analyse, il a été décidé de réactualiser l'étude sur la base de la plus importante d'entre elles, FM Logistic à Longueil Sainte Marie.

### ***a) Généralités***

La méthode utilisée par le SDACR pour analyser le risque technologique est basée sur le calcul d'un indice de gravité qui est la combinaison de 4 paramètres :

- 1 coefficient tenant compte du niveau de classement de l'établissement (non Classé, déclaration, autorisation, SEVESO),
- 1 coefficient tenant compte de la densité d'entreprises dans le secteur,
- 1 coefficient tenant compte du flux de danger majorant de l'entreprise,
- 1 coefficient tenant compte de la densité de population à proximité de l'entreprise.

L'indice de gravité, obtenu par la multiplication des 4 coefficients, permet de classer l'entreprise dans l'un des 6 niveaux de couverture prévus par les ratios nationaux.

Chaque niveau de couverture définit le volume d'engins à engager en fonction de l'objectif opérationnel à atteindre, à savoir :

- secours à victimes
- explosion
- incendie
- pollution.

## b) Méthode

<b>CLASSEMENT ENTREPRISE (CL)</b>	
NON CLASSE	0,1
DECLARATION	0,5
AUTORISATION	2
SEVESO	4

<b>DENSITE ENTREPRISE (DE)</b>	
TRES FAIBLE	0,5
FAIBLE	1
IMPORTANTE	1,5
TRES IMPORTANTE	3

$$\boxed{\text{INDICE GRAVITE} = \text{CL} \times \text{DE} \times \text{DP} \times \text{FLUX}}$$

<b>FLUX DE DANGER (Flux)</b>	
SATURATION	0,1
THERMIQUE	0,2
EXPLOSIF	1
TOXIQUE	2
RADIOACTIF	3

<b>DENSITE POPULATION (DP)</b>	
TRES FAIBLE	0,5
FAIBLE	1
IMPORTANTE	1,5
TRES IMPORTANTE	3

<b>NIVEAU DE COUVERTURE</b>	
IG entre 0 et 0,6	NIVEAU 1
IG entre 0,7 et 4	NIVEAU 2
IG entre 4,1 et 9	NIVEAU 3
IG entre 9,1 et 36	NIVEAU 4
IG entre 36,1 et 54	NIVEAU 5
IG supérieur à 54	NIVEAU 6

Pour l'étude des différents établissements, le classement de l'entreprise et le flux de danger sont des paramètres connus. En revanche, les densités d'entreprises et de population sont plus difficiles à connaître.

Il a donc été choisi pour le coefficient de densité d'entreprises :

- en zone rurale : risque très faible : coef 0,5
- en zone industrielle : risque important : coef 1,5.

Concernant le coefficient population, il a été pris en compte la zone d'implantation de l'établissement :

- en zone rurale : risque très faible : coef 0,5
- en zone urbaine : risque important : coef 1,5

### **III) Etude de risque de la plateforme FM Logistic à Longueil Sainte Marie**

#### ***a) Description***

La plateforme d'entreposage de la société FM LOGISTIC de Longueil Ste Marie près de l'A1 entre Compiègne et Pont Sainte Maxence est dévolue principalement au stockage de divers produits finis destinés à la distribution, parmi lesquels :

- des produits cosmétiques conditionnés sous forme de générateurs d'aérosols,
- des colles et peintures assimilées à des produits inflammables,
- des produits de type « bazar »,
- des produits peu combustibles (gâteaux, produits alimentaires frais...),
- des produits alimentaires secs,
- du matériel informatique,
- de l'équipement électroménager.

La nature et le volume des produits stockés sont amenés à fluctuer suivant la demande des clients de la société.

Outre la fonction d'entreposage, la plateforme abrite également une fonction de distribution qui regroupe :

- la préparation, le conditionnement et l'entreposage des commandes,
- le conditionnement à façon qui s'effectue sur des chaînes de travail.

Enfin, l'activité de transport routier constitue la troisième fonction de la plate-forme.

L'établissement dispose de 12 entrepôts de stockage allant de 4000m<sup>2</sup> à 9000m<sup>2</sup>.

L'usine a une organisation du travail en postes 3x8, auxquels s'ajoute le personnel en horaires de journée.

L'établissement emploie actuellement 370 personnes.

FM Logistic est classée SEVESO seuil HAUT.

#### ***b) Le site et son environnement***

La société FM Logistic est implantée sur la zone d'aménagement concerté « Paris-Oise », sur la commune de Longueil Ste Marie.

La zone d'habitation la plus proche est le lieu dit « l'Orméon », situé à quelques centaines de mètres du site. Elle est constituée de quelques maisons.

Les autres lieux d'habitations sont situés à plus de 1,5 km du site.

Les ERP les plus proches sont situés à plus d'1,5 km du site.

Le site est enserré par plusieurs voies de communications routières :

- le CD200 au sud (trafic supérieur à 14000 véhicules/jour)
- l'autoroute A1 à l'ouest (trafic supérieur à 60000 véhicules/jour)
- le CD155 au nord-est (trafic supérieur à 2500 véhicules/jour)

La rivière Oise passe à 1km au sud du site.

La ligne TGV Nord passe à 1 km à l'est du site.

### c) Mesures de prévention

Tous les bâtiments, y compris les bureaux, sont équipés d'une protection incendie automatique par sprinklers. Cette installation est alimentée par une réserve de 900m<sup>3</sup>, elle-même alimentée par le réseau d'eau de la ZAC. La pompe, associée au groupe Diesel à démarrage automatique, délivre 681 m<sup>3</sup>/h.

Les bâtiments dévolus au stockage sont protégés par un réseau de RIA.

Le périmètre intérieur de la plateforme est bouclé par un réseau enterré de PI. Ce réseau est alimenté au niveau de chacune de ses extrémités par deux groupes motopompes de 480m<sup>3</sup>/h. Chaque groupe puise l'eau dans une réserve de 900m<sup>3</sup> qui lui est dédiée. Ces deux réserves étant elles-mêmes alimentées par le réseau d'eau de la ZAC.

Les eaux d'extinction sont contenues au niveau des décaissements des quais de livraison.

L'établissement dispose d'un POI.

### d) Calcul de l'indice de gravité

Scénario majorant	Incendie d'une cellule de stockage
Flux de danger	Thermique
Risques induits	Risque de pollution atmosphérique en raison de la nature des produits stockés..
Nature intervention	Feu de liquides inflammables
Densité population	Faible
Densité industrie	Important
Classement	SEVESO SEUIL HAUT
Indice de gravité	4 x 1,5 x 0,5 x 0,2 = 0,6
Niveau de couverture	Niveau 1

### e) Dispositif de couverture

TERMINOLOGIE DES MOYENS DSC		VL	FPT	UGP	VSAB	VSR	UPMA	EMA	EPA	FPR	UPC2	ULP	UARI	UE	UV	USD	AGAZ	ARAD	ACONT
COUVERTURE	NIVEAU 1(30 à 45 min)	1	4	1	3	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
DSC	TOTAL	1	4	1	3	1	1	2	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1
COUVERTURE	30MIN	1	4	3	4	2	2	3	3	1									
SDIS60	45MIN										1	1	1	1	1	1	2	2	2
	HORS DELAI 1H																		
	TOTAL	1	4	3	4	2	2	3	3	1	1	1	1	1	1	1	2	2	2
BALANCE SDIS-DSC		0	0	2	1	1	1	1	1	0	0	0	0	0	0	0	1	1	1
TERMINOLOGIE DES MOYENS SDIS60		VLR	FPT	FGP/DA	VSAV	VSR	PMA	EMA	EPA	PEV	PC	DEPOL	CRAC/CEMAR	CEMAR	VGD/PEV	SD	A GAZ	A RAD	A CONT

LE RISQUE INDUSTRIEL  
CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

La couverture de ce nouveau risque identifié est assurée dans les délais pour les différentes catégories de moyens.

Dans le cadre de l'émergence de ce nouveau risque, les futures implantations se feront probablement au plus près des grands axes de circulation et dans des zones déjà industrialisées.

Les futures implantations devraient donc bénéficier d'une couverture déjà correcte du risque.

Niveau	Commune	Société	Risque principal	Produits	Approvisionnement
Haut	Bresles	DHL Solutions	Inflammables	GIL	Routier
Haut	Breuil le Sec	BASF Coatings	Inflammables	LI	Routier
Haut	Catenoy	Chemtura	Toxiques - Gaz inflammables	Isobutène Bichlorure de soufre	Routier
Haut Haut	Cuise la Motte Cuise la Motte	Clariant Services Clariant Production	Toxiques - Inflammables Toxiques - Inflammables	Dioxyde de soufre Formol Acetaldehyde Isobutylene	Routier Ferroviaire Fluviale
Haut	Gournay sur Aronde	Gaz de France (Code Minier)	Gaz inflammables	Gaz naturel	Gazoduc
Haut	Levignen	Distrigal	Gaz inflammables	GPL	Routier
Haut	Longueil Sainte Marie	FM Logistic	Explosion-Inflammables	Colles -Peintures GIL	Routier
Haut	Pont Sainte Maxence	Huttenes Albertus France	Toxiques	Phénol Formol	Routier
Haut	Ressons sur Matz	Totalgaz	Gaz inflammables	GPL	Routier
Haut	Ribecourt	Ineosnova	Inflammables	Styrène Pentane	Routier-Ferroviaire
Haut	Ribecourt	Hexion Speciality Chemicals France	Gaz inflammables	Acétate de vinyle Butadiène Styrène Acrylate de butyle	Routier-Ferroviaire
Haut	Ribecourt	Seco Fertilisants	Toxique	Ammoniac - Engrais	Routier
Haut	Ribecourt	SI Group	Explosion - Gaz toxique	Formol Isobutylène	Routier
Haut	St Crépin Ibouvillers	Hempel Peintures France SA	Inflammables ,Dangereux pour l'environnement	Solvants Résines	Routier
Haut	Villers Saint Paul	Cray Valley	Inflammables-Toxique	Acide acrylique	Routier
Bas	Beauvais	Soprogaz	Explosion-Thermique	Oxygène Azote	Routier
Bas	Beauvais	DSV Solutions	Toxique-thermique	Produit chimique	Routier

Bas	Beauvais	Spontex	Toxique-thermique	Sulfure de carbone	Routier
Bas	Breuil le Sec	Flint Groupe France SAS	(Voir BASF)		
Bas	Chambly	Victor Martinet	Toxique	Produit chimique	Routier
Bas	Clairoix	DCA Mory Ship	Explosion-inflammables	LI	Routier -Ferroviaire
Bas	Compiègne	DSM Composit Resins France	Explosion-inflammables	Styrène Toluène Acide méthacrylique résines TDI et MDI	Routier-Ferroviaire
Bas	Crépy-en-Valois	Logidis Comptoirs Modernes	Explosion-Inflammables	GIL	Routier
Bas	Crépy-en-Valois	FM Logistique	Explosion-Inflammables	Colles -Peintures GIL	Routier
Bas	Feuquières	SAV Saverglass	Explosion-inflammables	GIL	Routier -Ferroviaire
Bas	Fouquerolles	Bordage	Toxique – Explosion	Engrais	Routier
Bas	Gournay sur Aronde	Gaz de France	Gaz inflammables	Gaz naturel	Gazoduc
Bas	Montataire	Akzo Nobel Coatings	Toxique- Inflammable	Péroxydes organiques	Routier
Bas	Nanteuil le Haudouin	Valfrance	Toxique-Explosion	Engrais Silo grains	Routier
Bas	Ribecourt	Bostik	Explosion - Gaz toxique	Formol Isobutylène	Routier
Bas	Saint Leu d'Esserent	Praxair	Explosion-Thermique	Oxygène Hydrogène Azote	Routier
Bas	Villers Saint Paul	Dupont de Nemours	Toxique	Monométhylamine Chlore	Routier-Ferroviaire
Bas	Villers Saint Paul	Rohm and Haas France SAS	Toxique	Acide acrylique	



## **CHAPITRE III**

### **LE RISQUE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES**

#### **Introduction :**

Une matière dangereuse est une substance qui en raison de ses propriétés physiques ou chimiques ou bien par la nature des réactions qu'elle est susceptible de mettre en œuvre, peut présenter un danger grave pour l'homme, les biens ou l'environnement.

Le risque transport de matières dangereuses résulte d'un accident se produisant lors d'un transit de matières, qu'il s'effectue par voie routière, ferroviaire, fluviale ou par canalisation.

Aussi, aux conséquences habituelles des accidents de transports, peuvent venir s'ajouter les effets du produit transporté.

C'est pourquoi les accidents de TMD combinent à la fois un effet primaire, immédiatement ressenti (nuisances physiques : explosion, incendie, déversement) et des effets secondaires liés à la propagation aérienne de vapeurs toxiques et/ou corrosives ou encore par pollution des eaux ou des sols.

#### **Statistiques nationales**

Le transport de matières dangereuses (TMD) concerne essentiellement les axes de la circulation routière (74% du trafic en tonnes et 51% en tonnes.kilomètre) et ferroviaire (18% du trafic en tonnage et 41% en tonnes.kilomètre).

Du fait du nombre limité des réseaux et des infrastructures, la voie d'eau (8%) et les réseaux de canalisation sont des modes de TMD marginaux qui ne participent qu'à moins de 5% du trafic global.

#### **I) Le transport par voie routière**

En France, la plus grande part du trafic se fait par les voies routières et ferroviaires, avec une dominance forte du premier mode : 74 % du tonnage total est transporté par la route. Depuis, une vingtaine d'années, les flux terrestres sont de plus en plus déséquilibrés au profit du mode routier, plus rapide, plus flexible et plus rentable économiquement, même s'il est générateur de plus d'accidents.

En France, les principaux produits dangereux transportés sont les produits pétroliers (environ 60 millions de tonnes par an) et les produits chimiques (environ 25 à 30 millions de tonnes par an). La problématique du TMD par voie routière est liée au caractère « instable » de l'activité : cette activité est « circulante » donc difficile à identifier, à localiser et à quantifier. Par conséquent, on se trouve face à un système extrêmement diffus de par la multiplicité des voies susceptibles d'être empruntées par le nombre d'opérateurs.

## L'accidentologie en France

C'est sur les axes routiers qu'a lieu le plus grand nombre d'accidents en raison de causes multiples. L'augmentation de la capacité de transport, du trafic, les défaillances techniques du véhicule, les erreurs de conduite du conducteur ou d'un tiers, la météorologie... sont autant de causes probables de survenance d'accidents. Sur 1100 accidents industriels français répertoriés dans la base de données ARIA, 130 à 140 accidents concernent chaque année les transports de matières dangereuses. Sur 805 accidents répertoriés, 543 concernent le transport par route ce qui équivaut à 67% du nombre total d'accidents.

**Les 3/4 des accidents de transport de matières dangereuses se produisent en rase campagne.**

## Le risque transport de matières dangereuses (TMD) par voie routière dans le département de l'Oise

Des quantités considérables de matières dangereuses circulent sur nos réseaux routiers et ferroviaires, par voie fluviale, sans oublier les canalisations qui véhiculent des produits à risques.

Le risque d'accident au cours de tels transports est donc à examiner.

Certes, lors d'un accident, les quantités de matières pouvant être mises en jeu sont bien plus faibles que lors d'un accident sur un site industriel. Le périmètre touché sera bien moins grand.

Cependant, les accidents pouvant survenir partout dans le département, des zones de forte densité de population peuvent être concernées. Ceci est particulièrement vrai pour les grandes agglomérations du département à travers lesquelles transite un tonnage important de produits dangereux s'ajoutant aux flux de matières générées par l'activité des sites industriels qui y sont implantés.

De plus, les statistiques montrent que si le nombre d'accidents concernant ce genre de transport à une fréquence non négligeable, les dispositions de sécurité prises font que seuls quelques cas rares conduisent à un endommagement des conteneurs et à une fuite du produit vers l'extérieur.

Ceci étant, il semble donc que l'accident industriel grave le plus probable est un accident de transport plutôt qu'un accident sur une installation fixe.

## Le trafic « entrant »

Le trafic entrant dans l'Oise est estimé à 781 997 tonnes.

Le trafic entrant provient essentiellement de la Seine Maritime (44%) et de la banlieue parisienne (Hauts de Seine : 36% et Seine et Marne : 18%).

En tonnes par km, le trafic entrant pour la Seine Maritime passe à 62 %.

## Le trafic « sortant »

Le trafic sortant dans l'Oise est estimé à 241 659 tonnes.

Le trafic sortant est plus homogène et mieux réparti selon les départements que le trafic entrant.

En tonnage, il concerne la Seine Maritime pour 31%, les Hauts de Seine pour 16%, l'Aisne pour 13%, la Seine Saint Denis pour 10% et l'Essonne pour 9%.

En tonnes par km, le trafic sortant pour la Seine Maritime passe à 45% et à 12% pour les Hauts de Seine.

## **I.1 - Caractéristiques**

- Les axes routiers sont les plus sensibles et représentent près de 70 % des accidents TMD.
- L'accident le plus probable est un renversement de camion citerne en rase campagne.
- Les effets typiques résultent d'un déversement entraînant la limitation de la circulation.
- Les produits les plus transportés sont à 80% des liquides inflammables (33 / 1203).
- Le scénario majorant est généré par une fuite de produits toxiques ou la dispersion atmosphérique des fumées d'un incendie ou d'une explosion ; ce péril démontre la corrélation possible entre les différents types d'événements et la potentialité d'une aggravation du risque.

## **I.2 - Localisation du risque :**

### **Caractéristiques du réseau routier du département :**

Le réseau routier du département est dense et exposé aux risques routiers.

Il est à noter depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2006, le transfert de gestion d'une partie des routes nationales au profit du Conseil Général.

Il se caractérise par :

- 129 km d'axes autoroutiers (*A1 et A16*) qui centralisent **8.5 %** des accidents sur la voie publique,

- 165 km de routes nationales (N2, N31, N330, N1031) **9.6%** des AVP,
- 4060 km de routes départementales avec **73.3%** des AVP,
- environ 7400 km de voies communales **8.5%** des AVP.

### Analyse :

Une étude géographique du département de l'Oise révèle :

- 7 axes nord-sud centripètes à la région parisienne (A1- A16 -RD1001- RD1017 – RD1016 - D916 - D901),
- 1 seul axe est-ouest (Rouen – Reims) dont les caractéristiques génèrent un fort trafic de PL TMD. Les déviations de Beauvais nord et sud ont permis de désengorger le centre ville, le trafic PL TMD se répartissant essentiellement sur les déviations.

Le département est particulièrement confronté au risque TMD pour de nombreuses raisons :

- la proximité de régions industrielles (Ile de France, Bassin de la Seine, Nord),
- les axes de liaison prépondérant traversant le département (la RN 31, l'A1 et l'A16),
- la présence de 34 entreprises SEVESO exportant et important des MD.

Axes	TRAFFIC		POINTS PARTICULIERS			
	Véhicules / jour	% PL	Villes importantes	Diffuseurs	Aires de repos	Aires de service
<b>A 1</b>	80000	20	0	4	9	2
<b>A 16</b>	12000	8	0	5	6	1
<b>RN 31</b>	24000	15	3			
<b>RD 1016</b>	30000	5	3			
<b>RD 1001</b>	14000	8	5			
<b>RN 32</b>	13000	10	2			
<b>RN 2</b>	23000	8	2			

## **Commentaires :**

L'axe majoritairement exposé est l'A1. Cependant, de par son éloignement des zones urbaines, les conséquences d'un accident sur l'autoroute peuvent être rapidement contrôlées même au niveau des diffuseurs (Ressons, Compiègne, Pont Sainte Maxence et Senlis). Toutefois les aires de repos (Parc Astérix, Chamant, Roberval, Chevrières-Longueil Ste Marie, Remy) et de service (Ressons sur Matz) constituent un véritable problème car y résident la nuit et les week-end des quantités non négligeables de matières dangereuses avec plus de 160 places de parking PL.

L'autre axe prépondérant est la RN 31 : elle sillonne le département d'est en ouest et traverse des agglomérations. La prépondérance des activités pétrochimiques du nord-ouest et la situation géographique de cet axe Rouen - Reims confèrent à certains tronçons des risques potentiels importants.

Le secteur sud, regroupant RD1016, RD1017 et N330, constitue un point névralgique avec la forte densité de population résidente et la présence de SEVESO au bord de l'Oise.

L'autoroute A16 présente aussi des infrastructures particulières avec :

- 5 diffuseurs (Hardivilliers, Beauvais Nord et Sud, Méru et le raccordement avec la RN 1),
- 6 aires de repos totalisant 80 places de parking PL (Bonlier, Auteuil et Lormaison),
- 1 aire de service à Hardivilliers ;

Mais le faible trafic de cet axe ne le prédispose pas aux accidents TMD. (31 places de PL).

## **Point particulier :**

Compte tenu, de la présence des aires de repos réservées aux PL sur autoroutes, nationales et départementales, des risques non négligeables résultant de leur stationnement, en masse parfois, il serait judicieux d'étudier la couverture de ces lieux en terme **de défense contre l'incendie et d'associer au besoin un plan d'établissement répertorié pour les sites existants.**

**Il serait nécessaire d'intégrer ces nécessités de défense contre l'incendie, de plan répertorié et de rétention des eaux incendie dès l'étude du permis de construire des éventuels nouveaux aménagements.**

### I.3 - Accidentologie 2002-2008 du risque routier TMD :

2002

Date	Adresse			Compte rendu
11/01/02	RUE	HUBERT (JEAN)	CHAUMONT EN VEXIN	POLLUTION DUE A LA RUPTURE D'UN TUYAU DE DEPOTAGE D'UN CAMION CITERNE EFFECTUANT LA LIVRAISON DE FIOUL
19/06/02	RN	31	JAULZY	AVP ENTRE 2 PL ,1 PL AYANT PERDU UNE PARTIE DE SON CHARGEMENT ENVIRON 15 BIDONS DE 20L DE PANTHENOL SUR LA VP DONT QUELQUES UNS EVENTRES
29/04/02	SITE	ATOCHEM	VILLERS SAINT PAUL	FEU SUR CITERNE DE 44 M3 CODE DANGER 80 IDENTIFICATION PRODUIT 2214
02/07/02	LD	MARIVAUX	SAINTE CREPIN IBOUVILLERS	AVP METTANT EN CAUSE 1 PL TMD TRANSPORTANT 18 TONNES D'OXYGENE REFRIGERE
04/09/02	PK	46.000 A 47.000 (PARIS LILLE)	AUTOROUTE A1	AVP METTANT EN CAUSE UN UTILITAIRE TRANSPORTANT DES COLIS AVEC MATIERES RADIOACTIVES. EMBALLAGES NON DETERIORES.
19/02/02	PLACE	GARE (DE LA)	COMPIEGNE	FUITE D ACIDE NITRIQUE SUR UNE VANNE D UN WAGON CITERNE

2003

Date	Adresse			Compte rendu
07/11/03	RN	32 (SENS NOYON / COMPIEGNE)	RIBECOURT DRESLINCOURT	FUITE SUR CAMION CITERNE TRANSPORTANT 25 T DE LATEX.
02/07/03	RUE	CARNOT (SADI)	CHAUMONT EN VEXIN	AVP 1 PL TRANSPORTANT 20 m3 d'AZOTE LIQUIDE (22/1977)

2004

Date	Adresse			Compte rendu
23/03/04	RUE	COMPIEGNE (DE)	MAREST SUR MATZ	AVP UN CAMION CITERNE CONTENANT 7 T DE GAZ PROPANE EN LIVRAISON SUITE A EFFONDREMENT DE LA CHAUSSEE.

09/04/04	RUE	HODENC EN BRAY (D')	LA CHAPELLE AUX POTS	SUITE A UN PROBLEME SUR UNE CITERNE FIOUL DEVERSE SUR LA VP ET DANS LES COLLECTEURS D'EAUX PLUVIALES
13/05/04	ZAC	MERCIERES (DE)	COMPIEGNE	AVP UN CAMION CITERNE CONTENANT DU LATEX LIQUIDE FUIE AU NIVEAU DU TROU D'HOMME
29/08/04	RUE	LECLERC (DU MARECHAL)	ELINCOURT STE MARGUERITE	FUIE DE CO2 REFRIGERE SUR UNE CITERNE D'UN SEMI REMORQUE.
15/06/04	RD	84	VER SUR LAUNETTE	AVP 1 PL TRANSPORTANT DES MATIERES DANGEREUSES
21/06/04	PK	46.000 A 47.000 (LILLE PARIS)	AUTOROUTE A1	AVP 1 PL TRANSPORTANT DES ENGRAIS EN SACS DE GRANULES DE 20KG 1000L DE RUNDOP CODE DANGER 90 CODE MATIERE 3077
13/09/04	RN	31	SAINT PAUL	AVP METTANT EN CAUSE 2 VL CONTRE 1 TMD TYPE SEMI REMORQUE CITERNE CONTENANT DU GAZ LIQUIFIE CODE DANGER 23 / MATIERE 1965
17/12/04	RD	69	ESCLLES SAINT PIERRE	AVP CAMION CITERNE CONTENANT 7000 LITRES 30/1202 (FIOUL DOMESTIQUE) AVEC DEUX FUITES. ECOULEMENT D ENVIRON 1000 L DE GASOIL DANS RESEAU PLUVIAL ET DANS UN BOIS.
27/01/04	RN	31	COMPIEGNE	ACCIDENT DE CIRCULATION ENTRE 2-PL AVENUE DU 25EME RGA COMMUNE DE COMPIEGNE.1-BLESSE NON INCARCERE LE CAMION TRANSPORTE DES HYDROCARBURES CODE DANGER-33.CODE MATIERE 1203 LA CITERNE N'EST PAS ENDOMMAGEE.

**2005**

Date	Adresse			Compte rendu
8/2/05	RD	202	MARGNY LES COMPIEGNE	AVP RD 202 METTANT EN CAUSE 1 PL CITERNE TRANSPORTANT DU RHODOPA (LATEX)
5/4/05	RD	923	MERU	REMORQUE AGRICOLE TRANSPORTANT UNE CITERNE DE 8000L D ENGRAIS AZOTE A 39% RENVERSEE SUR LE BAS COTE
14/7/05	FERME	BORDE (DE LA)	RARAY	RUPTURE DE ROUE SUR UNE CITERNE AGRICOLE DEVERSEMENT DE PRODUIT SUR LA CHAUSSEE

20/9/05	CD	4	CHAMBLY	AVP 1 VL UTILITAIRE SEULE EN CAUSE TRANSPORT DE MATIERES INFECTIEUSES
13/12/05	GARE	SNCF (GARE)	THOUROTTE	INTERVENTION POUR DERAILLEMENT D'UN WAGON CITERNE CONTENANT 80 TONNES DE BUTADIENE SUR UN AIGUILLAGE. UNE PARTIE DU CENTRE-VILLE EVACUEE PENDANT LES OPERATIONS DE RELEVAGE.

2006

Date	Adresse			Compte rendu
01/03/06	AVENUE	PRECY (DE)	GOUVIEUX	FEU DE PL TRANSPORTANT DES PRODUITS PHARMACEUTIQUES
28/03/06	RN	TAFFANEL (DE)	LAIGNEVILLE	AVP 4 VL ET 2 PL DONT UN TRANSPORTANT DES MATIERES DANGEREUSES AVEC FUITE SUR BIDONS D'HYDROXYDE DE POTASSIUM
23/06/06	STADE	INCONNUE (VOIR CPLT ADRESSE)	BEAUVAIS	AVP CAMION CITERNE TRANSPORTANT 22 TONNES D'HUILE MOTEUR COUCHE SUR LE COTE FUITE SUR TROU D'HOMME
20/07/06	RUE	MOULIN (DU)	BORAN SUR OISE	ACCIDENT 1 PL TYPE SEMI REMORQUE SEUL EN CAUSE RENVERSE SUR LE COTE TRANSPORTANT DE LA CHAUX CHIMIQUE
23/10/06	RD	CORNOUILLERS (DE)	QUINQUEMPOIX	AVP PL TMD TRANSPORTANT DU PROPANE

2007

Date	Adresse			Compte rendu
05/04/07	RD	2	VILLERS SAINT BARTHELEMY	AVP PL TMD TRANSPORTANT DU FIOUL ET DU GASOIL
30/07/07	RUE	DE GAULLE (DU GENERAL)	CREPY EN VALOIS	FUITE DE 2 FUTS DE 1000L DANS UN PL TMD TRANSPORTANT DU VRAC
26/09/07	RN	1031	COMPIEGNE	AVP 1 PL CITERNE TMD SEUL EN CAUSE TRANSPORTANT 24.000L D ISOPROPANOL.CODE DANGER 30. CODE PRODUIT 1993.
29/10/07	PK	85.700 (LILLE PARIS)	AUTOROUTE A1	AVP ENTRE 1 VL ET 1 PL TMD (263/1040). AUCUNE INCIDENCE SUR LE CHARGEMENT.

08/01/07	RN	31	JONQUIERES	AVP 1 PL TRANSPORTANT DU WHITE SPIRIT
<b>2008</b>				
Date	Adresse			Compte rendu
14/03/08	ROUTE	FLANDRES (DE)	CUVILLY	FUITE D HYDROGENE SUR UN CAMION CITERNE D UNE CAPACTE D ENVIRON 25.000L CODE DANGER 223 DUE A LA RUPTURE D UNE ENVELOPPE INTERNE
21/03/08	PK	79.400 (LILLE PARIS)	AUTOROUTE A1	AVP ENTRE 2 PL DE TYPE SEMI REMORQUE DONT UN TRANSPORTANT DE L'ACRYLONITRILE CODE DANGER 336/ CODE MATIERE 1093
18/09/08	AVENU	VERMANDOIS (DU)	COMPIEGNE	AVP 1 PL TRANSPORTANT 20000L DE RESINE EN SOLUTION CODE DANGER 30 CODE MATIERE 1866
08/10/08	RN	2 LEFEVRE (TIBURCE)	VAUMOISE	AVP METTANT EN CAUSE 2 PL DONT 1 TMD TRANSPORTANT 26000 L DE GAZOIL ET 8000 L D ETHANOL

#### **I.4 - Couverture du risque transport routier de matières dangereuses**

<i>Incendie d'une citerne de liquides inflammables</i>																						
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT/CCF	GPMO1	CD	UGP	RLMO 2	CCGC	UEMA4	EMA	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC 2	UARI	APRO	VLCH	VCH	ULP	VSR 2	VTU	UE	UV
Couverture du risque DSC	2	4	1	1	1	1	1	1	1	10	5	2	1	1	4	1	1	1	1	2	2	2
<b>Couverture du risque SDIS 60</b>	30 minutes	1	1	0	0	0	0			1	1	0	1	0	2	1		0	0	0	0	0
	45 minutes	2	4	2	1	1		1		9	4	2	0	1	2	2		1	1	2	2	2
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0			0	0	1	0	0	0	0		0	0	0	0	0
<b>Balance SDIS - DSC</b>	<b>+1</b>	<b>+1</b>		<b>+1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>+1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>+1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	DA / DATT	LCM	CCGC	EMA	VSAB	VRM	PMA	VPC	FEV	tenue d'approche	VRT	DEPOL	VSR	CTU	UE	FEV				

<i>Fuite de liquide menaçant l'environnement</i>												
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT / CCF	VSAB	UPC 2	EMA	VLCH	ULP	BAUTO	VTU	UE	UV	
Couverture du risque DSC	2	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	
<b>Couverture du risque SDIS 60</b>	30 minutes	1	1	1	0		1	1		0	0	0
	45 minutes	2	1	0	1	10	1	0		2	2	2
	Autres Dept	0	0	0	0		0	0		0	0	0
<b>Balance SDIS - DSC</b>	<b>+1</b>	<b>+1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>+1</b>	<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	VSAB	PCC	VRT	DEPOL	CTU	UE	FEV			

*Moyens des autres services : SAMU, Ambulanciers privés, Hélicoptères, Sociétés privées de dépotage et dépollution, moyens de lavage lourds (DDE ou privés), Convention TRANSAID...*

<i>Fuite gazeuse toxique menaçant l'environnement</i>																		
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT	EMA	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC2	UARI	VLCH	VCH	ULP	BAUTO	VTU	UE	UV	SANGA	HELE	
Couverture du risque DSC	2	4	5	10	5	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	6	1	
<b>Couverture du risque SDIS 60</b>	30 minutes	1	2	1	1	0	1	0	1		0		0	0	0	6		
	45 minutes	2	2	4	9	4	2	0	1	1	1		2	1	1	0		
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		0	0	0	0		
<b>Balance SDIS -DSC</b>	<b>+1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>+1</b>		<b>0</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	VSAB	PMA	PCC	FEV	VRT	DEPOL	CTU	UE	FEV	tenue chimique						

*Moyens des autres services : SAMU, Ambulanciers privés, Hélicoptères, Sociétés privées de dépotage et dépollution, moyens de lavage lourds (DDE ou privés), Convention TRANSAID...*

La couverture du risque routier TMD et la réponse opérationnelle du SDIS 60 est satisfaisante puisque ne faisant apparaître aucun déficit avec les recommandations des circulaires de la DSC.

## LE RISQUE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Avec le développement croissant des technologies et de la production dans les domaines, nucléaires, chimiques et pétrochimiques, on peut s'attendre dans le futur à une amplification du risque TMD routier.

Aussi, les entreprises SEVESO délocalisées de l'Ile de France devraient voir leur nombre augmenter au même titre que les plateformes logistiques qui ne sont pas sans poser de problèmes.

Le développement et la mise en place de plateformes multi-modales ne seront pas non plus sans poser de problèmes liés aux transports et à la manutention. De plus, les parkings poids lourds le long des axes routiers importants de plus en plus nombreux constituent des sites à risques, même s'ils revêtent un caractère temporaire ; le risque mériterait d'être pris en compte au moins en terme de défense contre l'incendie et de répertorisation.

Le retour d'expérience démontre la capacité du SDIS à mettre en œuvre une réponse opérationnelle pour ce type d'intervention.

La couverture du risque transport de matières dangereuses est acceptable.

Il est à noter que le SDIS 60 gagnerait à avoir des données à jour sur le trafic PL et /ou TMD en particulier.

Toutefois il devient de plus en plus difficile d'obtenir des données pragmatiques et statistiques relatives au flux TMD routier dans le département. La mise à jour présente a bien montré l'émergence de cette difficulté.

## **II) Le transport ferroviaire**

### **II.1 - Caractéristiques à l'échelon national**

- Le réseau ferroviaire est beaucoup plus sûr et ne représente que 23 % des accidents de TMD.
- L'accident le plus probable résulte d'une fuite émanant de vannes ou de joints défectueux.
- Les conséquences typiques de cet accident sont des pollutions de sols et de l'atmosphère.
- Le scénario majorant résulte du déraillement ou de la collision d'un train générant une fuite de produits toxiques ou la dispersion atmosphérique des fumées d'un incendie ou d'une explosion ; une corrélation entre différents événements aggrave le risque notamment par les réactions de synergie entre 2 wagons.
- Les gares de triage posent un problème en raison de la manipulation des wagons en attente sur site.
- L'accident majeur de TMD ferroviaire date de 1994 en gare d'Avignon, où un wagon de 59 tonnes de vinyle se couche, nécessitant l'évacuation de 4000 personnes dans un rayon de 600 m.
- En moyenne, chaque année seuls 2 accidents sur les 18 recensés ont des impacts sur l'environnement.

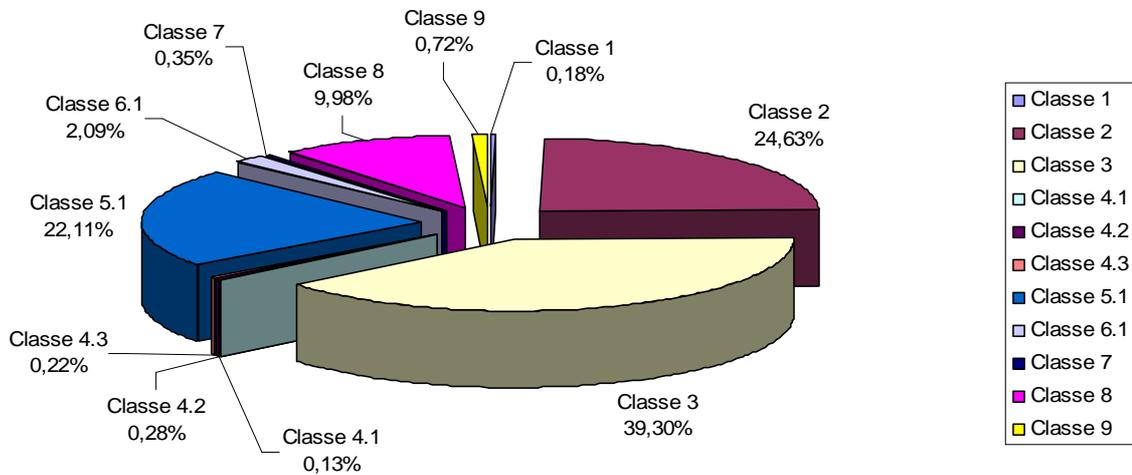
### **II.2 - Localisation du risque**

#### **Caractéristiques du réseau ferroviaire de l'Oise**

Le réseau ferroviaire du département de l'Oise, long de près de 557 kilomètres, comprend 77 gares dont 4 nécessitant une attention toute particulière en raison de la présence de wagons de matières dangereuses.

Les matières transportées sont à 40% des liquides inflammables, 25% des gaz sous pression (bande orange horizontale sur le wagon), 20% des comburants (engrais) et 10% des corrosifs.

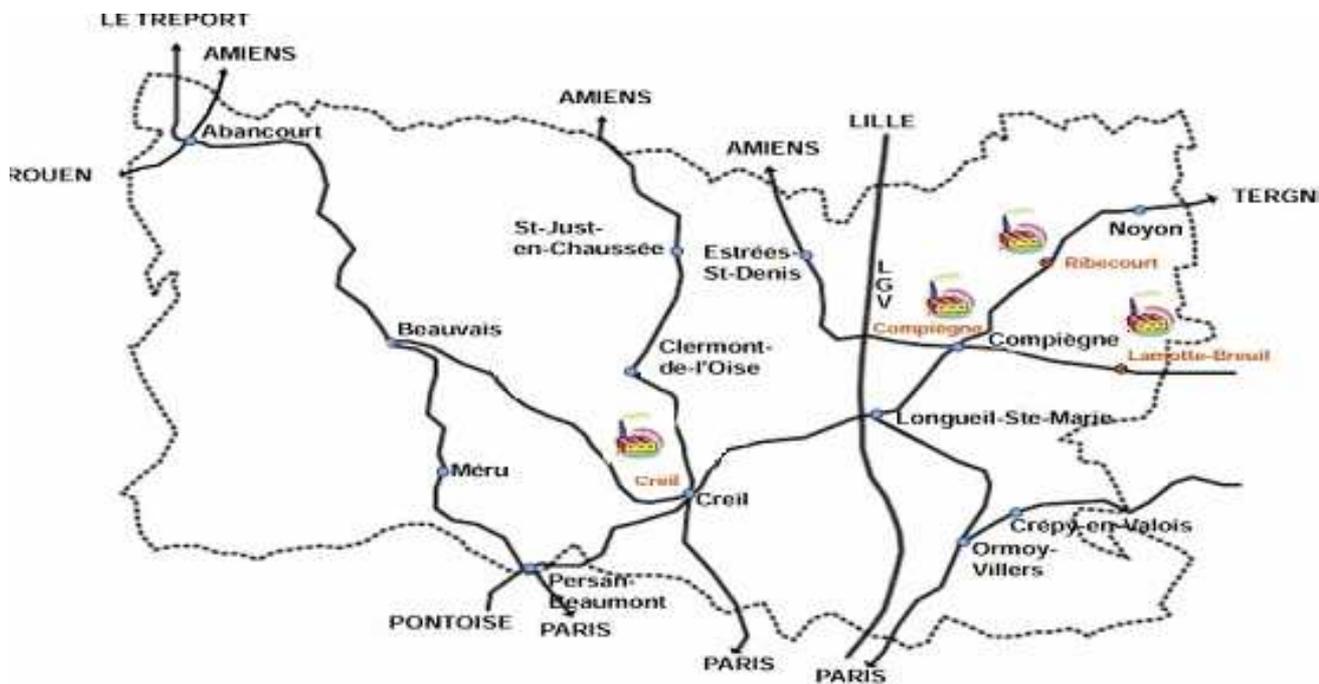
## Estimation des flux des MD par classe OISE



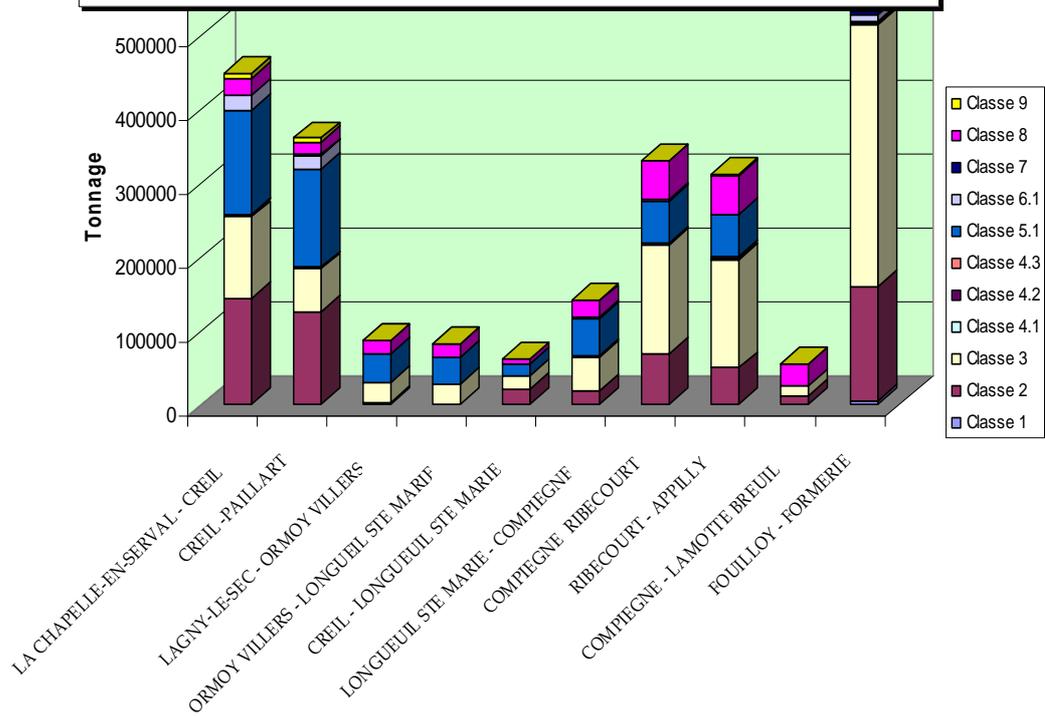
### Analyse

Le département est sillonné par quelques grandes lignes SNCF :

- la ligne Paris Nord – Persan-Beaumont – **Beauvais** – Le Tréport – Mers (40 km)
- la ligne **Creil** – **Beauvais** (25 km)
- la ligne Paris Nord – **Creil** – **Saint Just en Chaussée** - Amiens (70 km)
- la ligne Paris Nord – **Creil** – **Compiègne** – Saint Quentin (106 km)
- la ligne **Compiègne** – Amiens (23 km)
- la ligne Paris Nord – **Crépy en Valois** – Laon (23.5 km)
- la ligne Persan-Beaumont – **Creil** (16 km)
- la ligne Paris Saint Lazare – **Chaumont en Vexin** – Gisors (15 km)
- la ligne Paris Est – Meaux – **Mareuil sur Ourcq** – Reims (6 km)
- la Ligne à Grande Vitesse Lille Paris



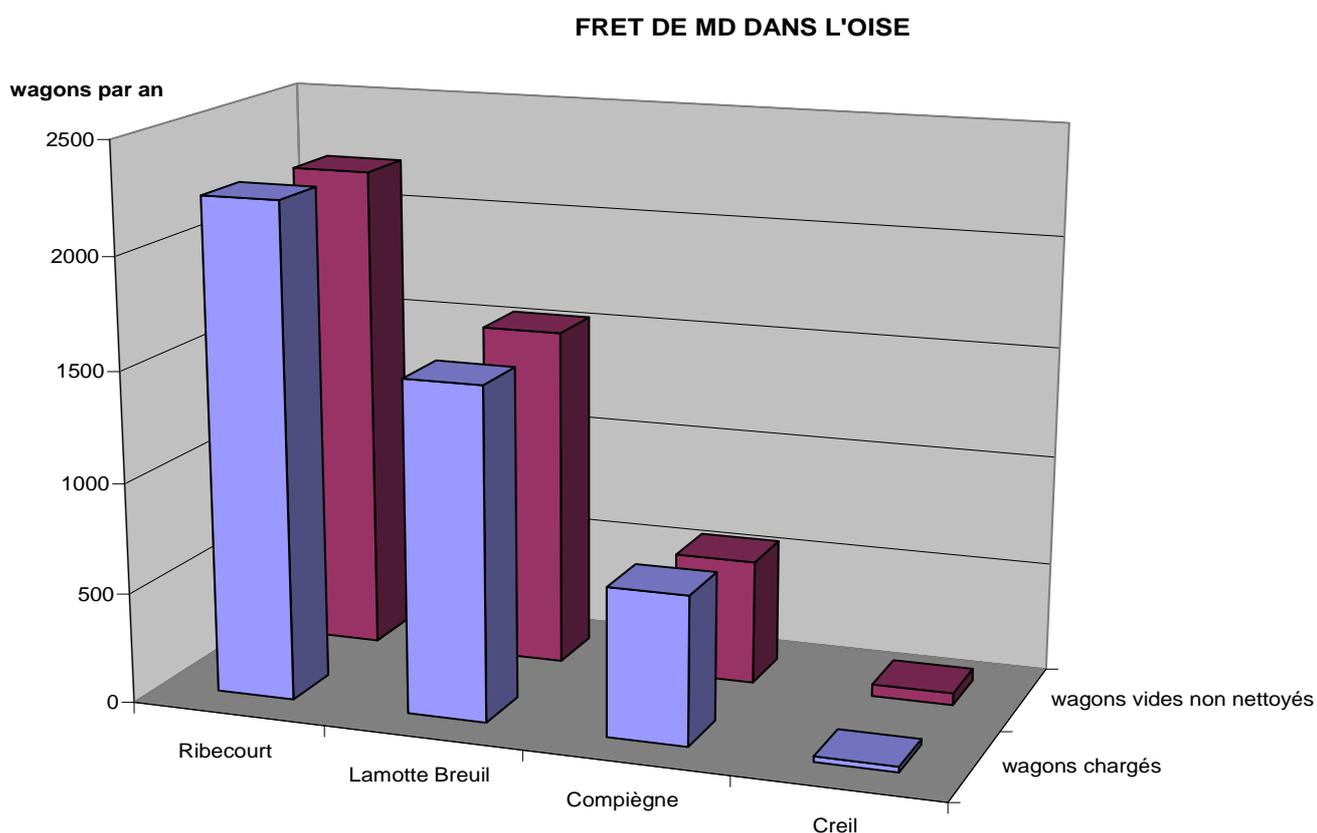
**Estimation des flux des MD par ligne OISE**



A la lumière des répartitions en fonction des lignes de chemin de fer, on distingue :

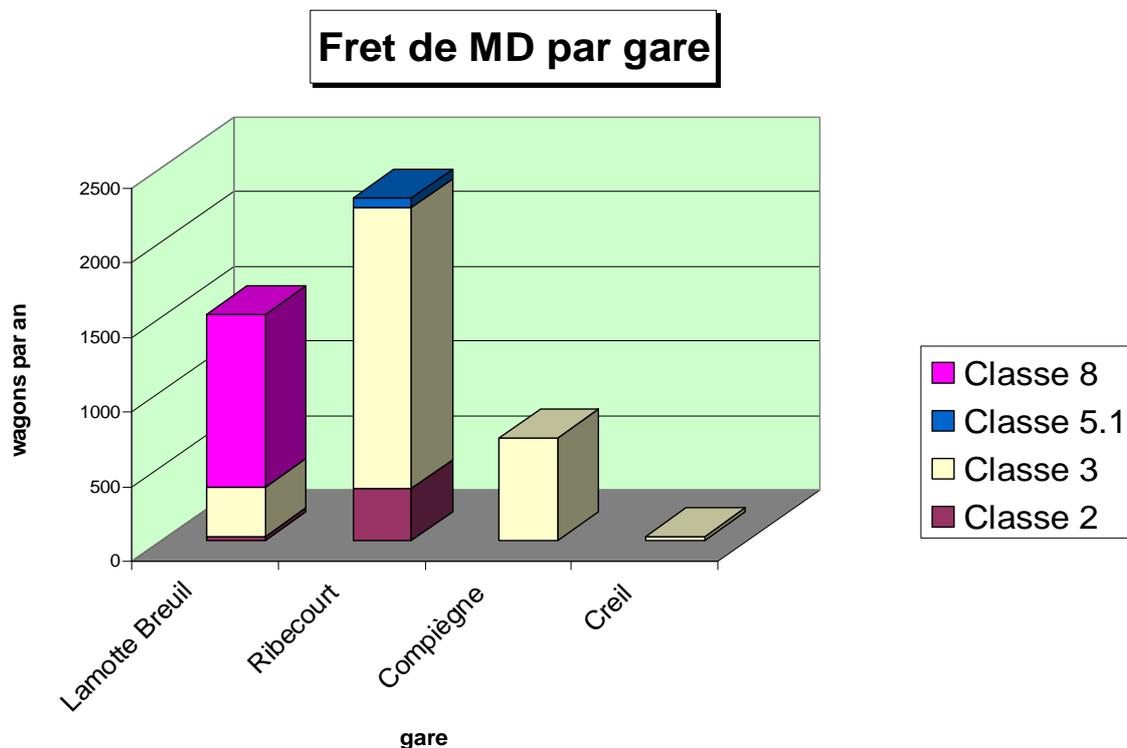
- un axe principal : la ligne Paris – Lille avec un trafic concentré au sud jusqu'à l'échangeur de Creil
- un point noir de Fouilloy à Formerie qui nécessite, malgré la longueur limitée de la ligne dans le département, une attention particulière car un tonnage important transite de nuit essentiellement.
- un axe secondaire non négligeable de Compiègne à Noyon.

La particularité de l'Oise résulte du transit inhérent aux usines chimiques ; malgré l'absence de gare de triage spécialisé, certaines gares constituent des points particuliers par la présence de matières dangereuses (MD).

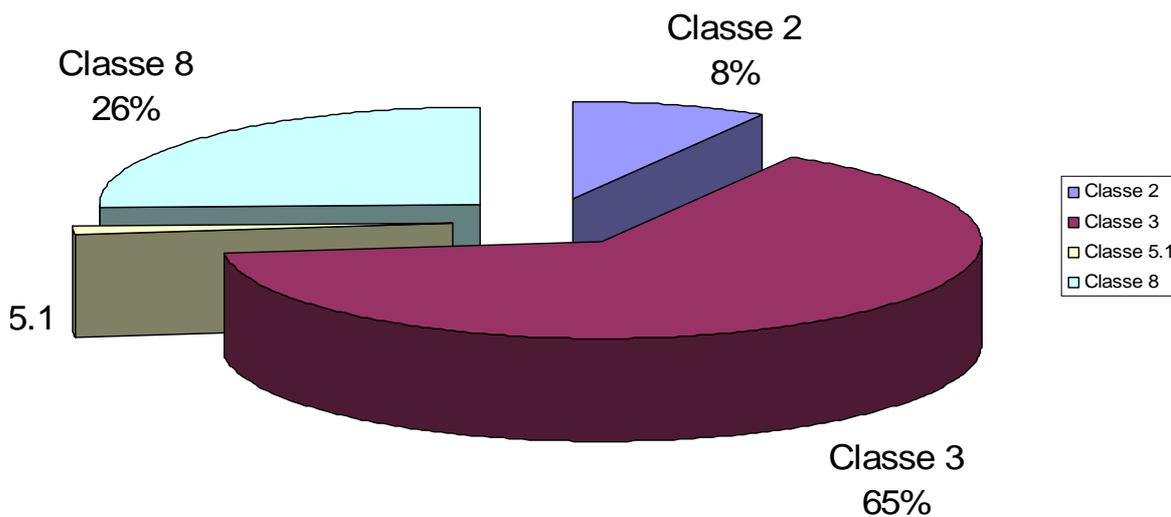


**Il doit être envisagé de prévoir des PMD (plans matières dangereuses : appellation des plans d'établissement répertorié SNCF) sur ces sites et d'élaborer des exercices de cadre en collaboration avec les services de la SNCF Paris Nord.**

Le danger est d'autant plus important que ces produits côtoient quotidiennement des voyageurs, usagers de la SNCF, notamment sur les sites de Compiègne et de Creil en raison de la densité de population qui demeure à proximité immédiate de la gare.



### MD par classe dans les gares de l'OISE



Evaluation du niveau de risque :

L'indicateur du niveau de risque se fragmente en 3 composantes :

T x G x S = Indicateur du niveau de risque.

Cet indicateur, calculé au niveau national par la DSC, sert de référence dans le guide d'aide à la réalisation du SDACR.

T = Indicateur d'exposition face au risque TMD rail	Volume de TMD rail dans le département
1	< 100 000
2	De 100 000 à 300 000 tonnes / an
3	De 300 000 à 600 000 tonnes / an
4	De 600 000 à 1 000 000 tonnes / an
5	De 1 000 000 à 1 500 000 tonnes / an
6	> à <b>1 500 000 tonnes</b>

S = Indice d'accidentologie TMD dans le département	Nombre annuel moyen, sur une période de 5 ans, d'accidents et d'incidents de train
1	<0.5 accident annuel en moyenne
2	De 1 à 2 accidents annuels en moyenne
3	<b>De 3 à 4 accidents annuels en moyenne</b>
4	De 4 à 5 accidents annuels en moyenne
5	De 5 à 6 accidents annuels en moyenne
6	> à 6 accidents annuels en moyenne

G = indice de gravité	1	2	3	4	5	6
Densité (habitants/km <sup>2</sup> )	< à 30	De 30 à 75	75 à 125	<b>125 à 175</b>	175 à 250	> à 250

Le coefficient de pondération de la gravité correspondant à la densité moyenne de la population exposée dans le département, soit environ 150 habitants / km<sup>2</sup>.

**Indice départemental = 6 x 3 x 4 = 72**

**Indice national = 3 x 3 x 3 = 27**

## II.3 - Couverture du risque transport ferroviaire de matières dangereuses

<b>Incendie d'un wagon de liquides inflammables</b>																						
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT/CCF	GPMO1	CD	UGP	RLMO 2	CCGC	UEMA4	EMA	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC 2	UARI	APRO	VLCH	VCH	ULP	VSR 2	VTU	UE	UV
Couverture du risque DSC	2	4	1	1	1	1	1	1	1	10	5	2	1	1	4	1	1	1	1	2	1	2
<b>Couverture du risque SDIS 60</b>	30 minutes	2	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0
	45 minutes	0	4	2	1	1	0	0	0	9	4	1	0	1	2	1	0	1	1	2	1	2
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Balance SDIS - DSC</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	DA / DATT	LCM	CCGC	VSAB	VRM	PMA	VPC	FEV	tenue d'approche	VRT	DEPOL	VSR	CTU	UE	FEV					

<b>Fuite de liquide menaçant l'environnement</b>												
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT / CCF	VSAB	UPC 2	EMA	VCH	ULP	BAUTO	VTU	UE	UV	
Couverture du risque DSC	2	2	2	1	1	2	1	1	1	1	1	1
<b>Couverture du risque SDIS 60</b>	30 minutes	1	1	1	0	1	1	0	0	0	0	0
	45 minutes	1	1	1	1	1	0	2	2	2	2	2
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Balance SDIS - DSC</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	VSAB	VPC	VRT	DEPOL	CTU	UE	FEV			
<p style="text-align: right;"><b>Mise à disposition du SDIS de "LORRY"</b> Moyens des autres services : wagon spécialisé SNCF (grue, atelier), Sociétés privées de dépotage et dépollution, moyens de levage lourds (DDE ou privés), Convention TRANSAID...</p>												

<b>Fuite gazeuse toxique menaçant l'environnement</b>																			
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT	EMA	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC2	UARI	VLCH	VCH	ULP	BAUTO	VTU	UE	UV	SANGA	HELE		
Couverture du risque DSC	2	5	0	10	5	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	6	1		
<b>Couverture du risque SDIS 60</b>	30 minutes	1	2	0	1	1	0	1	0	1	0	0	0	0	0	6			
	45 minutes	2	2	0	9	4	3	0	1	1	1	0	2	1	1	0			
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
<b>Balance SDIS - DSC</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	VSAB	PMA	VPC	FEV	VRT	DEPOL	CTU	UE	FEV	tenue chimique							
<p style="text-align: right;"><b>Mise à disposition du SDIS de "LORRY"</b> Moyens des autres services : Sociétés privées de dépotage et dépollution, moyens de levage lourds (DDE ou privés), Convention TRANSAID...</p>																			

Contamination radioactive													
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT	EMA	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC2	UARI	ULP	VR	VTU + équipe reconnaissance RAD	COGEMA, ANDRA SAMU, Ambulanciers privés, Hélicoptères, Sociétés privées de dépotage et dépollution, moyens de levage lourds (DDE ou privés), Convention TRANSAID...	
Couverture du risque DSC	2	2	0	10	5	2	1	1	1	1	1		1
Couverture du risque SDIS 60	30 minutes	1	1	0	1	1	0	1	0	0	1		
	45 minutes	2	1	0	9	4	3	0	1	1	1		
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0		
<b>Balance SDIS - DSC</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>		
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	VSAV		PMA	VPC	FEV	DEPOL	VRT				

La couverture opérationnelle semble adaptée cependant : elle mériterait d'être affinée compte tenu du faible retour d'expérience en la matière.

Les dernières interventions de ce type remontent à 2007 à Chantilly et à Compiègne par 3 fois mais des précédents comme le dispositif d'envergure à Thourotte en 2005 démontrent l'utilité d'une remise en cause permanente face au risque ferroviaire.

### LE TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES PAR VOIE FERROVIAIRE CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

La spécificité des infrastructures et des moyens SNCF génère quelques problèmes opérationnels auxquels le SDIS 60 a à faire face :

- les difficultés d'acheminement des moyens lourds sur les voies et les infrastructures ferroviaires,
- Des moyens limités pour permettre d'emprunter les voies ferrées (lorry) indispensable pour l'acheminement vers certains ouvrages d'arts (ponts et tunnels),
- le manque de moyens spécialisés lourds adaptés à la découpe de structures telles que les wagons enchevêtrés.

Toutefois la SNCF dispose des moyens pouvant s'avérer indispensables mais leur délai d'acheminement d'environ deux heures et le manque de coordination avec les moyens du SDIS nécessiteraient un approfondissement de la prévision de telles interventions.

### III) Le transport par voie navigable

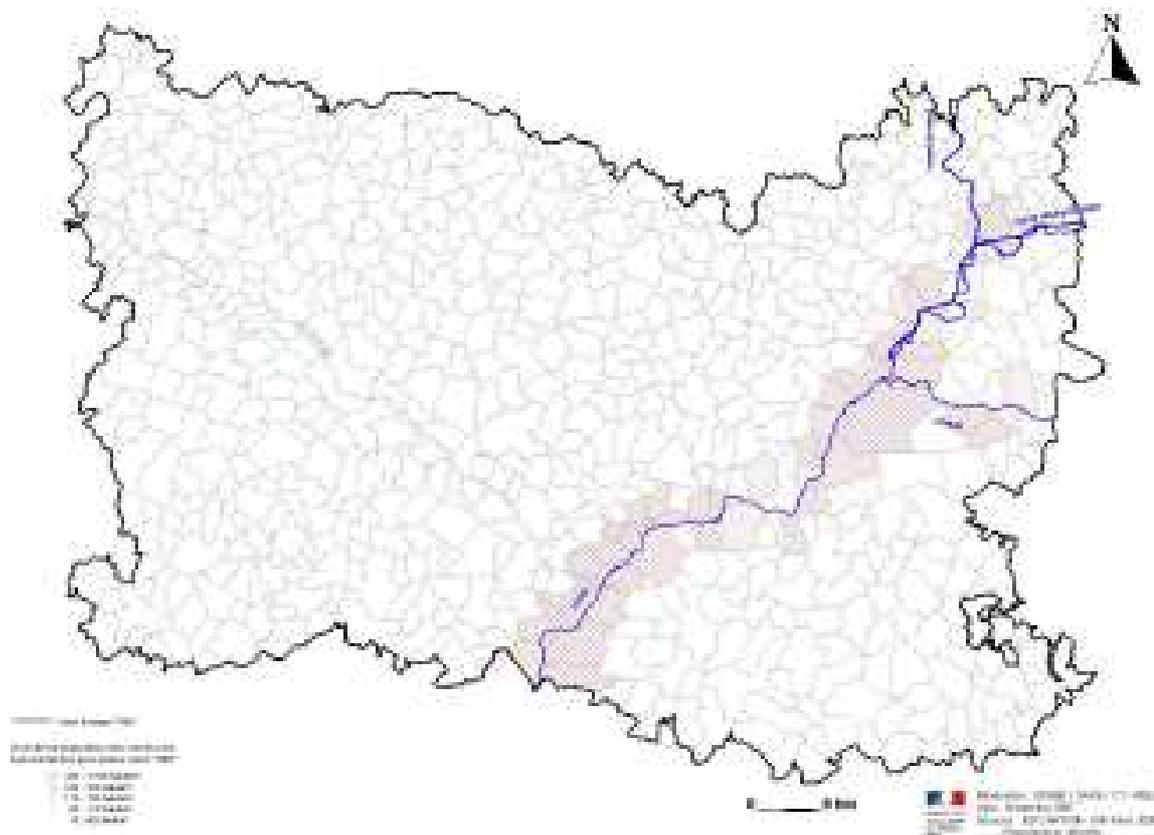
#### III.1 - Caractéristiques à l'échelon national

- Les voies navigables sont peu exposées au risque TMD qui ne représente que 2% des accidents.
- L'accident le plus probable est une fuite du fonds de cale.
- Les conséquences sont en revanche non négligeables avec une pollution des plus importantes des eaux de surface.
- Le scénario majorant est généré par une fuite de produits toxiques ou la dispersion atmosphérique des fumées d'un incendie ou d'une explosion ; ce péril démontre la corrélation possible entre les différents types d'événements et la potentialité d'une aggravation du risque.

#### III.2 - Localisation du risque

Le réseau fluvial de l'Oise est limité ; les voies navigables à risques sont :

- la rivière Oise
- le canal latéral de l'Oise
- le canal du Nord.



Il est important de connaître le risque avant qu'il ne se produise : ainsi la compagnie fluviale de transport met à notre disposition des informations très précises et éventuellement des formations spécifiques au transport fluvial.

Le SDACR 2003 avait noté essentiellement 4 matières dangereuses inflammables en transit sur l'Oise permet de prévoir le type d'intervention que nécessitera un accident TMD fluvial. Ces matières sont :

- du diester
- de l'ortho-xylène
- du fioul
- du méthanol

Le risque principal lié à ces matières est l'incendie.

Depuis 2002, le transport de matières dangereuses sur la rivière Oise a considérablement diminué.

D'une part les produits susceptibles d'être rencontrés se limitent désormais à l'ortho-xylène qui alimente une usine située dans l'Aisne et le diester industriel fabriqué notamment sur le site de Venette près de Compiègne.

Le risque qui en résulte réside essentiellement sur le caractère inflammable et polluant de ces produits transportés en grande quantité.

#### Evaluation du niveau de risque :

L'indicateur du niveau de risque se fragmente en 3 composantes :

$T \times G \times S =$  Indicateur du niveau de risque.

Cet indicateur calculé au niveau national par la DSC sert de référence dans le guide d'aide à la réalisation du SDACR.

<b>T =</b> Indicateur d'exposition face au risque TMD fluvial	Volume de TMD fluvial traversant le département
<b>1</b>	<b>&lt; 500 000</b>
2	De 500 000 à 1 500 000 tonnes / an
3	De 1 500 000 à 2 500 000 tonnes / an
4	De 2 500 000 à 3 500 000 tonnes / an
5	De 3 500 000 à 4 500 000 tonnes / an
6	> à 5 000 000 tonnes

- Le tonnage cumulé des MD transportées par voies navigables avoisine 200 000 tonnes / an.

S = Statistique d'accident TMD dans le département	Nombre cumulé sur une période de 15 ans des accidents TMD fluvial
1	0 accident
2	<b>1 accident</b>
3	2 accidents
4	3 accidents
5	4 accidents
6	> à 4 accidents

Le retour d'expérience et les statistiques d'interventions ne dispose pas d'une base de données capable de trouver la trace d'un accident TMD fluvial.

G = indice de gravité	1	2	3	4	5	6
Densité (habitants/km <sup>2</sup> )	< à 30	De 30 à 75	75 à 125	<b>125 à 175</b>	175 à 250	> à 250

Le coefficient de pondération de la gravité correspondant à la densité moyenne de la population exposée dans le département, soit environ 150 habitants / km<sup>2</sup>.

**Indice départemental = 1 x 2 x 4 = 8**  
Indice national = 3 x 2 x 3 = 18

### III.3 - Couverture du risque transport fluvial de matières dangereuses

<b>Incendie de bateau ou barge de liquides inflammables</b>																						
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT/CCF	GPMO1	CD	UGP	RLMO 2	CCGC	UEMA4	EMA	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC 2	UARI	APRO	VLCH	VCH	ULP	VSR 2	VTU + BRS	UE	UV
	Couverture du risque DSC	2	4	1	1	1	1	1	1	1	10	5	2	1	1	4	1	1	1	1	2	2
Couverture du risque SDIS 60	30 minutes	2	1	0	0	0	0	0	0	1	1	0	1	0	2	1	0	0	0	0	0	0
	45 minutes	0	4	2	1	1	1	1	9	4	1	0	1	2	1	1	1	1	2	2	2	2
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
<b>Balance SDIS - DSC</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	DA / DATT	LCM	CCGC	VLR + EMA	VSAB	VRM	PMA	VPC	FEV	Tenue d'approche	VRT	DEPOL	VSR	VPL	UE	FEV				

<b>Fuite de liquide menaçant l'environnement</b>																	
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT / CCF	VSAB	UPC 2	EMA	VLCH	ULP	BAUTO	VTU	UE	UV						
Couverture du risque DSC	2	4	1	1	1	1	1	1	1	1	1						
Couverture du risque SDIS 60	30 minutes	1	2	1	0	0	1	1	0	0	0						
	45 minutes	1	2	0	1	1	0	0	2	2	2						
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0						
<b>Balance SDIS - DSC</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>						
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	VSAV	VPC	VLR + EMA	VRT	DEPOL	EMP	CTU	UE	FEV	Moyens des autres services : SAMU, Ambulanciers privés, Hélicoptères, Sociétés privées de dépotage et dépollution, moyens de levage lourds (DDE ou privés), Convention TRANSAID...					
<b>Fuite gazeuse toxique menaçant l'environnement</b>																	
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT	EMA	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC2	UARI	VLCH	VCH	ULP	BAUTO	VTU	UE	UV	SANGA	HELE
Couverture du risque DSC	2	4	5	10	5	2	1	1	1	1	1	1	2	1	1	6	1
Couverture du risque SDIS 60	30 minutes	1	2	2	1	1	0	1	0	1	0	1	0	0	0	6	
	45 minutes	2	2	3	9	4	3	0	1	1	1	0	2	1	1	0	
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	
<b>Balance SDIS - DSC</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	VLR + EMA	VSAV	VRM	PMA	VPC	FEV	VRT	DEPOL	EMP	CTU	UE	FEV	tenue chimique		
<b>Contamination radioactive</b>																	
Terminologie des moyens opérationnels de la DSC	VL	FPT	EMA	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC2	UARI	ULP	VR	Moyens des autres services : SAMU, Ambulanciers privés, Hélicoptères, Sociétés privées de dépotage et dépollution, moyens de levage lourds (DDE ou privés), Convention TRANSAID...						
Couverture du risque DSC	2	2	5	10	5	2	1	1	1	2							
Couverture du risque SDIS 60	30 minutes	1	2	2	1	1	0	1	0	1							
	45 minutes	2	2	3	9	4	3	0	1	3							
	Autres Dept	0	0	0	0	0	0	0	0	0							
<b>Balance SDIS - DSC</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>							
Terminologie des moyens opérationnels du SDIS 60	VLR	FPT / CCI	VLR + EMA	VSAV	VRM	PMA	VPC	FEV	DEPOL	VRT							

TRANSPORT DE MATIERES DANGEREUSES PAR VOIE FLUVIALE  
CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Les fiches de données de sécurité des produits identifiés dans le transport fluvial isarien contribuent à réagir rapidement et efficacement face au déversement aquatique.

Avec moins de 2% des statistiques d'accident le risque TMD fluvial est actuellement négligeable. Cependant le SDIS 60 doit se préparer à la gestion de l'exceptionnel, notamment dans la perspective d'accroissement du trafic : en effet on peut s'attendre au développement exponentiel du trafic et notamment de matières dangereuses. Avec le passage en grand gabarit, l'Oise permet de relier la Seine aux canaux du Nord de l'Europe dans des conditions de transport économiques, environnementales et sécurisées.

En l'état actuel le risque est convenablement couvert.

Les capacités de réaction et de gestion de crise du SDIS face à une catastrophe liée à la navigation fluviale des produits considérés pourront éventuellement être mises à l'épreuve dans des simulations d'envergure d'un accident permettant la manœuvre de tout le dispositif de secours en cas de pollution majeure de l'Oise et l'utilisation de tenue spéciale des plongeurs autorisant d'évoluer en eau contaminée.

## CHAPITRE IV

### LE RISQUE CHIMIQUE

#### **I) Bases réglementaires**

L'arrêté ministériel du 23 mars 2006 introduit le guide national de référence « **risques chimiques et biologiques** ».

Ce texte est entré en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007 et définit notamment la constitution et les missions des équipes spécialisées sur le terrain.

Les personnels formés dans la spécialité « **risques chimiques et biologiques** » doivent pouvoir répondre à toute situation d'urgence. Leurs actions entrent dans le cadre des missions dévolues aux services d'incendie et de secours. Ils interviennent en équipes constituées en Cellules Mobiles d'Intervention Chimiques (CMIC) ou non.

Une CMIC est composée de :

- **1 chef de CMIC** titulaire de l'unité de valeur RCH 3
- **1 équipe reconnaissance** comprenant :
  - **1 chef d'équipe** reconnaissance titulaire des unités de valeur RCH 1 et GOC 2
  - **2 équipiers reconnaissance** titulaires de l'unité de valeur RCH 1
- **1 équipe intervention** comprenant :
  - **1 chef d'équipe intervention** titulaire des unités de valeur RCH 2 et GOC 2
  - **2 équipiers intervention** titulaires de l'unité de valeur RCH 2

La composition de la CMIC peut également être réalisée à partir de **deux équipes d'intervention**.

L'équipe reconnaissance, placée sous l'autorité du chef d'équipe reconnaissance, intervient pour l'exécution des opérations et la mise en œuvre des matériels lors d'incidents ou d'accidents impliquant des risques chimiques ou biologiques.

**Elle intervient isolément ou au sein d'une CMIC.**

L'équipe reconnaissance est amenée à :

- **Rendre compte au COS et/ou chef de CMIC de la situation**

- **Prendre les premières mesures conservatoires :**
- **Evaluer et quantifier les risques liés à l'incident ou à l'accident :**
- **Réduire ou supprimer le risque :**
- **Assurer le soutien des équipes d'intervention**

L'équipe intervention, placée sous l'autorité du chef d'équipe intervention, intervient pour l'exécution des opérations et la mise en œuvre des matériels lors d'incidents ou accidents impliquant des risques chimiques ou biologiques.

Elle intervient isolément ou au sein d'une CMIC.

Elle intervient dans le prolongement de l'équipe de reconnaissance et complète son action pour réduire et supprimer le risque.

Le chef de la CMIC commande les équipes reconnaissance et les équipes intervention de la CMIC.

## **II) Les risques**

Ceux-ci sont principalement liés au tissu industriel important et au transport de matières dangereuses par voie routière, ferroviaire, fluviale ou par canalisation.

Les chapitres II et III ci avant décrivent ces risques plus précisément.

## **III) Organisation des moyens**

Les travaux menés dans le cadre de la rédaction du SDACR 2003 ont confirmé la présence dans le département de risques importants au regard de la manipulation et du transport de matières dangereuses.

Dès 2003, l'ensemble des VSAV du département a été doté d'un détecteur CO et les FPT ont été équipés d'un explosimètre / détecteur multi gaz (CO, H2S, O2).

L'équipement des trois VRT (véhicules risques technologiques) a été remanié dans les années qui ont suivi pour prendre en compte l'émergence de nouvelles menaces (BIOTOX, PIRATOX) et les exigences définies par le guide national de référence applicable depuis le 1er janvier 2007.

Ainsi :

- la dotation en E.P.I. (tenues de type 1 et 3) a été renouvelée et renforcée ;
- les équipements de détections et de mesure ont été modernisés ;
- des moyens d'analyse ont été acquis (application OSIRIS, ...) ;
- une troisième unité de décontamination a été acquise en complément du matériel d'Etat affecté en 2004 et de la berce préexistante.

Cette réorganisation matérielle s'est accompagnée de la rédaction et la mise en œuvre en 2004 d'un protocole opérationnel d'engagements des moyens.

Le dispositif consiste en l'engagement successif et progressif (ou simultané si la situation l'exige) des moyens spécifiques s'appuyant essentiellement sur les trois VRT. Ces véhicules sont organisés pour répondre aux risques nucléaire, radiologique, biologique, chimique et explosif. Dans ce cadre les FPT ont été dotés de deux tenues de type 3 pour les 1<sup>ères</sup> reconnaissances et réactions immédiates.

Un protocole spécifique risque biologique a été introduit en 2008.

Des documents opérationnels relatifs aux feux de silos et stockages phytosanitaires ont été rédigés et diffusés.

### **Formation :**

La formation des personnels dans la spécialité « risques chimiques » a été qualifiée prioritaire en 2004.

Ainsi depuis, 4 officiers supérieurs ont suivi la formation RCH4 et une quarantaine d'officiers celle de RCH3.

Plusieurs stages RCH1 et RCH2, ont été annuellement organisés dans le département.

Plus spécifiquement, avec l'affectation de la chaîne de décontamination d'Etat, plusieurs journées ont été organisées en 2004 sur l'emploi des matériels de protection de décontamination NRBC.

Ces journées sont désormais incluses dans le calendrier de formation pour les personnels susceptibles d'armer les chaînes de décontamination.

Ce calendrier prévoit actuellement et annuellement un stage RCH1 et RCH2 afin d'alimenter la liste d'aptitude professionnelle RCH préfectorale instaurée en 2008, ainsi qu'une formation des maintiens des acquis pour les RCH1, RCH2 et les RCH3 comme le prévoit le GNR susvisé.

### **Organisation actuelle :**

Elle repose sur l'engagement combiné des moyens suivants :

- FPT (2 tenues type 3) ;
- 3 VRT (8 tenues de type 1) – (Compiègne – Creil – Beauvais) ;
- 3 lots EMA (émetteurs mobile d'alerte) ;
- 2 chaînes de décontamination (Méru, Pont Sainte Maxence) ;
- 1 berce complémentaire de décontamination (Thourotte).

Ces véhicules sont complétés par les équipements de lutte contre les pollutions.

Chaque VRT regroupe le matériel des équipes reconnaissance et intervention.

La liste opérationnelle départementale d'aptitude RCH arrêtée par le Préfet compte actuellement :

- 4 RCH4
- 2 conseillers biologiques
- 38 RCH3
- 62 RCH2 chefs d'équipe intervention
- 3 RCH2 équipiers intervention
- 44 RCH1 chefs d'équipe reconnaissance
- 28 RCH1 équipiers reconnaissance

Les VRT effectuent chaque année une trentaine d'interventions spécialisées.

### LE RISQUE CHIMIQUE CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

L'organisation des moyens de lutte contre les risques chimiques s'est fortement améliorée depuis le SDACR 2003.

L'instauration du protocole d'intervention RCH et la mise en oeuvre des plans d'équipements en découlant ont permis à la fois une homogénéisation des véhicules risques technologiques du département et une réponse adaptée aux risques chimiques.

De plus, l'acquisition des tenues de type 3 dans les FPT et CCIR du département et les formations RCH dispensées dans les CIS ont permis une réactivité accrue des primo intervenants sur ce type d'intervention favorisant ainsi une amélioration de la sécurité des personnels.

Les objectifs formulés dans le SDACR 2003 ont été atteints. Néanmoins, une nouvelle analyse de la situation dans le domaine impose la réalisation des mesures suivantes :

- mise en place d'un suivi individuel des spécialistes (livret individuel de formation et d'engagement opérationnel).
- Mise en place des lots PRV (point de rassemblement des victimes) chimiques.
- Formalisation d'un protocole opérationnel attentat chimique en application de la nouvelle circulaire 700.

## *CHAPITRE V*

### *LE RISQUE RADIOLOGIQUE*

#### **I) Le risque radiologique**

Le département ne comporte pas d'installation nucléaire de base.

84 sociétés ou organismes disposent d'une autorisation délivrée par l'Autorité de Sûreté Nucléaire de détention de sources radioactives.

Parmi ces sociétés ou organismes, quatre n'ont qu'un stockage temporaire et sept autres utilisent des sources non scellées, à des fins médicales ou de recherches.

Pour ce qui concerne les sources scellées, la plupart sont utilisées à des fins de mesures, d'étalonnage et d'analyse, par des laboratoires ou des sociétés industrielles.

Toutes ces sources sont réparties sur l'ensemble du département avec une forte proportion sur les arrondissements de Compiègne et Senlis.

En complément, les autres risques principaux liés à la présence de sources radioactives sont dus à leur transport, tant routier, ferroviaire ou aérien qu'à leurs déchets (paratonnerre, détecteurs incendie, source orpheline ou décharge industrielle).

#### **II) La couverture actuelle du risque**

Le département ne dispose pas de CMIR constituée, compte tenu des risques qui lui sont propres et tout particulièrement, de l'absence d'installation nucléaire de base.

Chaque CSP dispose des moyens relevant d'une équipe de reconnaissance, communs pour partie avec les moyens risques chimiques.

Le CSP Beauvais est doté de matériels de mesures complémentaires, également engagés pour toute intervention, en renfort des deux autres équipes.

En cas de besoin, une CMIR constituée d'un autre département peut être engagée en renfort. Les plus proches par voie routière sont celles d'Eaubonne (Val d'Oise) et de Rouen (Seine Maritime). En cas de nécessité, une équipe d'intervention de la CMIR du Nord peut être hélicoptérée, le reste de la CMIR suivant par la route.

Une liste départementale d'aptitude opérationnelle existe et le suivi du personnel inscrit sur la liste est réalisé.

#### **III) Prospectives**

Compte tenu des risques à couvrir, l'existence d'équipes de reconnaissance suffit au sein du SDIS de l'Oise. Du fait de la faible occurrence de ce type d'intervention, la priorité doit être mise sur la formation du personnel. Cette disposition doit être complétée par le remplacement du matériel le plus ancien.

Dans cette perspective, il conviendrait, dans un premier temps, que le SDIS de l'Oise se dote de sources radioactives à des fins d'entraînement et de formation.

Cela permettra de parfaire les formations initiales et de maintien des acquis des personnels des équipes de reconnaissances, en les habituant à être confrontés à de l'irradiation réelle, tout en respectant les principes de radioprotection (justification, optimisation, respect des débits de dose). La détention des sources réelles permettra aussi à ces personnels de mieux appréhender, comprendre et interpréter le fonctionnement des appareils de mesure et leurs réactions, face à des rayonnements ionisants.

Dans un deuxième temps, il conviendra de continuer à moderniser le matériel le plus ancien, détenu par le SDIS de l'Oise, afin de maintenir un niveau opérationnel satisfaisant. En effet, la qualification et la quantification du risque radiologique s'effectuent pour l'essentiel grâce aux caractéristiques et aux performances des appareils de mesures à disposition des équipes de reconnaissance. Leurs technologies et leurs sensibilités évoluant, il convient d'accompagner ces changements.

### LE RISQUE RADIOLOGIQUE CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

Il n'a pas été constaté d'évolution du risque radiologique de nature à modifier les principes de couverture actuelle par une équipe de reconnaissance.

Toutefois deux points méritent une attention particulière :

- L'occurrence très faible de ce risque nécessite au-delà de la formation initiale un maintien des acquis très suivi et au plus près de la réalité. Pour ce faire l'acquisition d'une source permettrait l'exercice de ces formations et du maintien des acquis en situation réelle.
- Adapter notre matériel aux normes actuelles très évolutives en renouvelant le parc ancien

## ANNEXE

### BASES REGLEMENTAIRES

Sur le plan réglementaire, le décret 2003.295 relatif aux interventions en situation d'urgence radiologique (code de la santé publique) décline deux groupes d'intervenants susceptibles d'être engagés dans la gestion d'une situation d'urgence radiologique.

Au regard de ce texte, le personnel spécialisé RAD constitue le premier groupe. Les sapeurs-pompiers n'appartenant pas à ces équipes constituent le deuxième groupe.

L'arrêté du 8 décembre 2005 précise le contrôle de l'aptitude médicale, la surveillance radiologique et les actions de formation ou d'information dont doivent bénéficier l'ensemble de ces personnels.

En parallèle, les directives interministérielles des 07 avril 2005 et 29 novembre 2005 déclinent l'action des pouvoirs publics en situation d'urgence radiologique.

Trois plans d'urgence en découlent :

- le plan particulier visant une installation fixe (décret 2005-1158 du 13/09/2005)
- le plan de secours spécialisé transport matière radioactive (circulaire du 23/01/2004)
- le plan pour faire face à un attentat (circulaire du 23/04/2003)

Ces textes explicitent l'organisation des dispositifs opérationnels techniques et administratifs d'action et d'information mis en œuvre.

La circulaire du 23 décembre 2005, relative aux principes d'intervention en cas d'événements susceptibles d'entraîner une situation d'urgence radiologique, hors situations couvertes par un plan de secours ou d'intervention, complète le dispositif.

Le guide national de référence relatif aux risques radiologiques pris par l'arrêté du 20 décembre 2002, fixe plus particulièrement pour les sapeurs-pompiers, les règles de formation, de suivi, d'aptitude et d'engagement opérationnel.

## CHAPITRE VI

### LE RISQUE TRANSPORT

Le risque lié aux transports est un risque relativement élevé dans le département de L'Oise.

En effet, le positionnement géographique de celui-ci par rapport à l'aire francilienne a pour conséquence une convergence des voies de communication, et donc un trafic important.

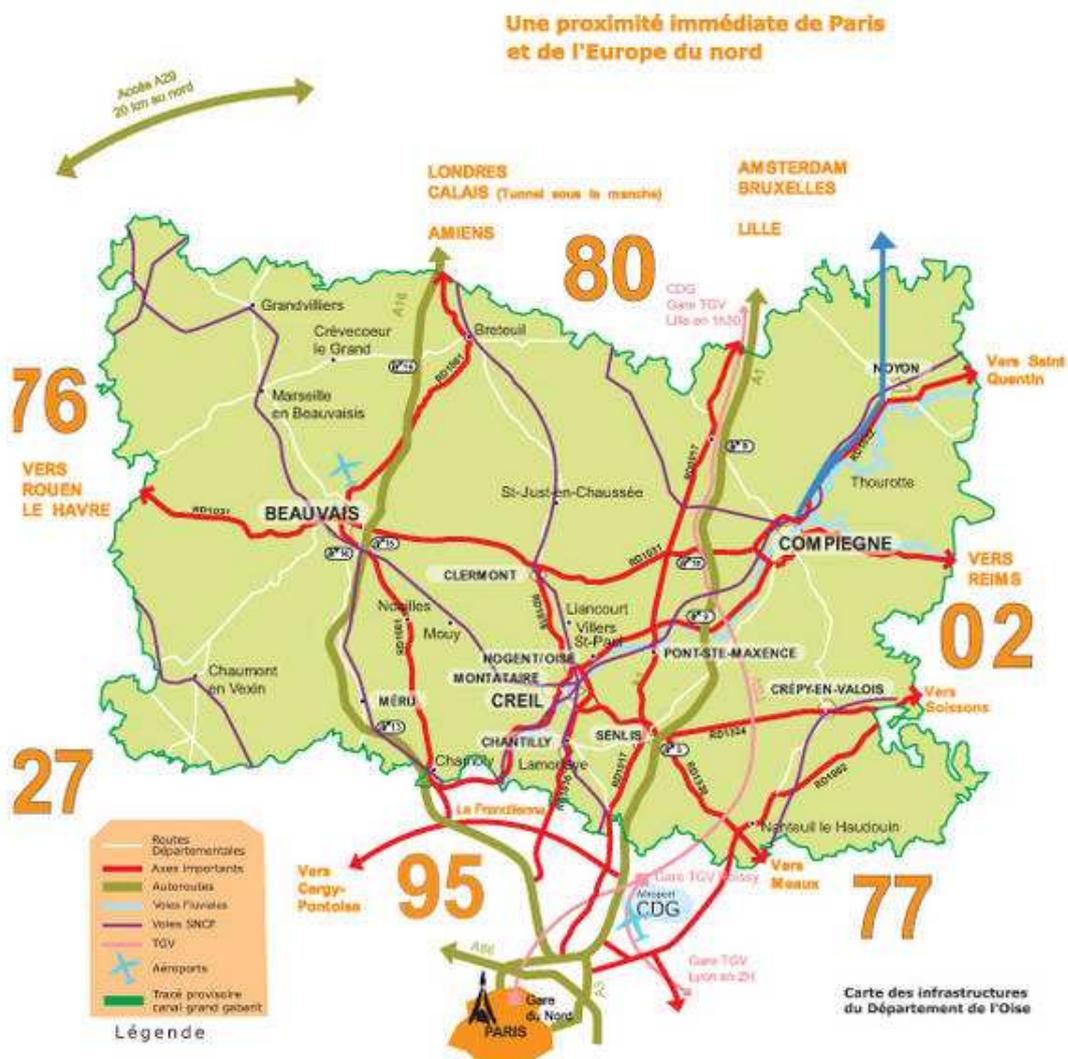


Schéma Départemental d'Analyse et de Couverture des Risques  
- SDIS de l'Oise - révision 2009

## **I) Le risque routier**

Le réseau routier dans le département de l'Oise joue un rôle essentiel dans l'activité économique nationale. Il supporte en effet de nombreux échanges au niveau interrégional, national ou européen du nord au sud principalement et d'est en ouest pour une moindre part.

Les axes structurants sur l'axe sud-nord sont les autoroutes A1 et A16 et les routes départementales 1001, 1016 et 1017 issues du transfert des routes nationales d'intérêt local et sur l'axe est-ouest la route nationale 31.

Le trafic routier illustre également cette fonction de transit, avec environ 25 000 véhicules/jour en moyenne sur les routes nationales et routes départementales transférées au 1er janvier 2006, en croissance régulière avec sur certains axes une part importante du trafic poids lourds (15% du trafic global).

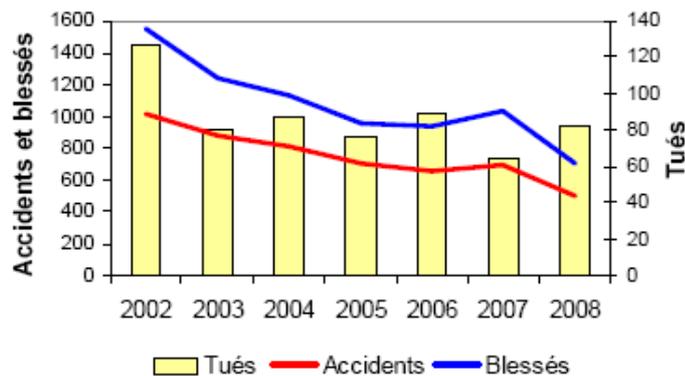
Les échanges avec l'Ile-de-France se traduisent aussi par une circulation très importante liée aux trajets domicile-travail qui sont, dans le département, le double de la moyenne nationale.

Le réseau du sud de l'Oise connaît en réalité les mêmes problèmes que les réseaux de l'Ile-de-France.

### **I.1 - Analyse de la situation locale**

#### ***a) Présentation de l'accidentologie au cours de ces dernières années***

Depuis l'année 2002, l'accidentologie a continuellement décliné dans l'Oise, diminuant de moitié tant pour les accidents (1014 en 2002, 501 en 2008) que pour les blessés (1554 en 2002, 706 en 2008). Le nombre de tués sur les routes de l'Oise diminue également malgré des fluctuations importantes notamment en 2006 et 2008 (28% par rapport à 2007).

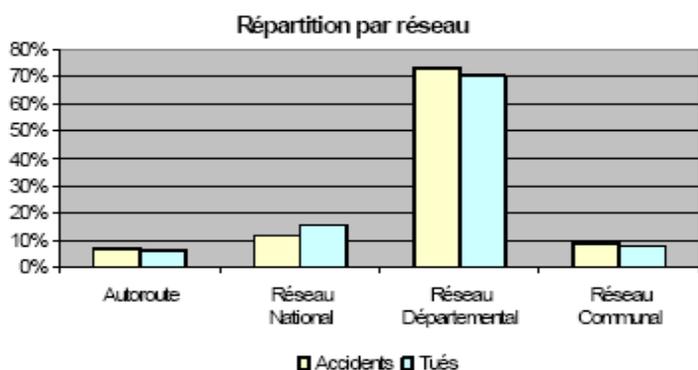


**b) Les caractéristiques de l'accidentologie 2008**

**Les accidents mortels :**



Plus précisément, les accidents mortels se répartissent pour 11% sur le réseau autoroutier, 12% sur le réseau national, 66% sur le réseau départemental, et pour 11% sur le réseau communal. Compte tenu de la répartition démographique du département, la majeure partie de ces accidents se produit en zone de gendarmerie (3 en zone police, 71 en zone gendarmerie).



Le réseau routier de l'Oise est composé de :

- 129 km d'autoroutes,
- 165 km de routes nationales,
- 4 060 km de routes départementales
- 7 400 km de voies communales.

Les causes des accidents mortels sont majoritairement liées à des fautes de comportement (40%) et à la vitesse (32%). Les déplacements professionnels occasionnent en moyenne 40% des tués sur les routes de l'Oise.

Les accidents mortels dans l'Oise ont une densité plus importante au sud de la RN 31. Au nord de cette même route nationale, les accidents mortels sont plus diffus avec une légère concentration dans le secteur de Noyon.

Les accidents mortels se répartissent sur l'ensemble de la journée, avec une prédominance pour la période 14h-20h. On peut cependant remarquer que les accidents situés entre 0h00 et 3h00 du matin se déroulent majoritairement le samedi et le dimanche matin.

De même, 5 des 9 accidents mortels s'étant déroulés après 21h ont eu lieu le jeudi, vendredi, ou samedi, jour de sortie en soirées (principalement étudiantes le jeudi). D'ailleurs, les 3 accidents mortels du jeudi ainsi que celui du samedi soir impliquent un jeune entre 19 et 26 ans.

### *Les accidents corporels :*

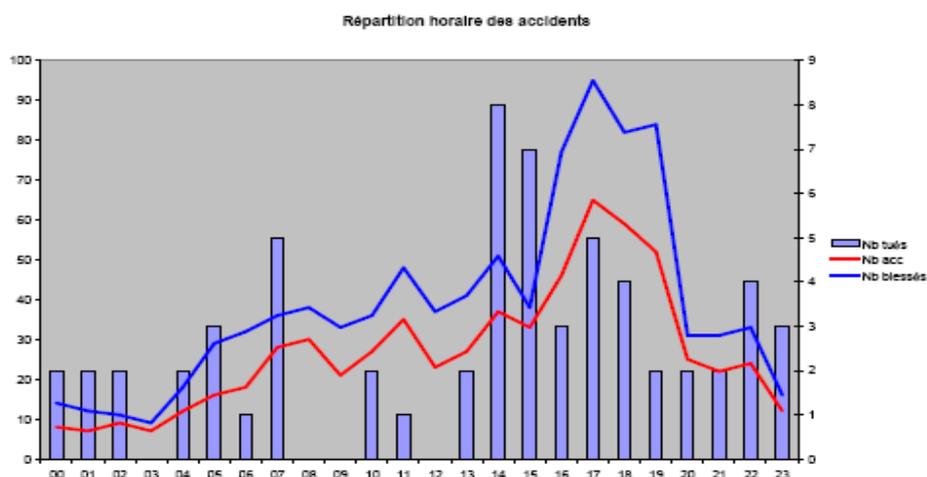


### Routes où sont survenus le plus d'accidents en 2008 :

Axe	Accidents	Tués	Blessés
A1 autour de Ressons sur Matz, puis au sud entre Pontarmé et Plailly	21	6	49
RN31 entre Cuigy et Bresles, puis sur la portion Beauvais Dépt 76	17	5	27
RD938 accidents étendus sur toute la longueur	11	7	10
A16 avec une légère concentration au sud de l'Oise	10	0	14
RD915 entre Eragny sur Epte et Talmontiers	8	2	15
RD12 sur toute la longueur, dont 2 accidents à St Félix	10	0	17
RD137 entre Cauffry et Mouy	9	4	13
RD1016 entre Creil et Lamorlaye	8	1	12
RD1001 sur toute la longueur dont 2 à Ste Geneviève	7	0	11
RN2 entre Nanteuil le Haudoin et Vaumoise	7	4	11
RD981 surtout entre Porcheux et Trie la Ville	7	2	10
RD929 entre Angy et Cires les Mello	7	1	16
RD927 d'Auteuil jusqu'à la limite Val d'Oise	7	1	11
RD901 entre Grandvilliers et St Omer en Chaussée	7	1	13

Les accidents dans l'Oise se produisent de façon assez étalée sur la semaine, avec tout de même une prépondérance sur les fins de semaine.

La période de la journée qui connaît le plus d'accidents, tous jours confondus, est la période 16h-20h, même les samedis et dimanches. Cette accidentologie plus forte ne peut donc pas être attribuée aux seuls déplacements domicile-travail de fin d'après-midi mais d'une manière générale correspond aux périodes de forte densification du trafic.



### *c) Programmation pluriannuelle de travaux 2006 / 2020*

#### 1) les grands projets d'intérêt régional 2006/2010

Parmi ces grands projets nous retiendrons notamment :

- Liaison Beauvais / Neufchâtel (A16 / A29) - Désenclavement Nord-Ouest du département de l'Oise
- Liaison Ribécourt / Noyon (Déviation de la RD 1032) - Désenclavement du Noyonnais
- Désenclavement du Valois et de la plaine d'Estrées-St-Denis (aménagement de la vallée de l'Automne)
- Doublement de la voie industrielle (RD200) entre l'A1 et la RD 1016 (Creil)
- Liaison RD 1016 (Creil) / A 16 (Chambly)

Ces projets généreront certainement un trafic important qui en matière de risques méritera certainement une attention, particulière.

#### 2) Modernisation du réseau départemental

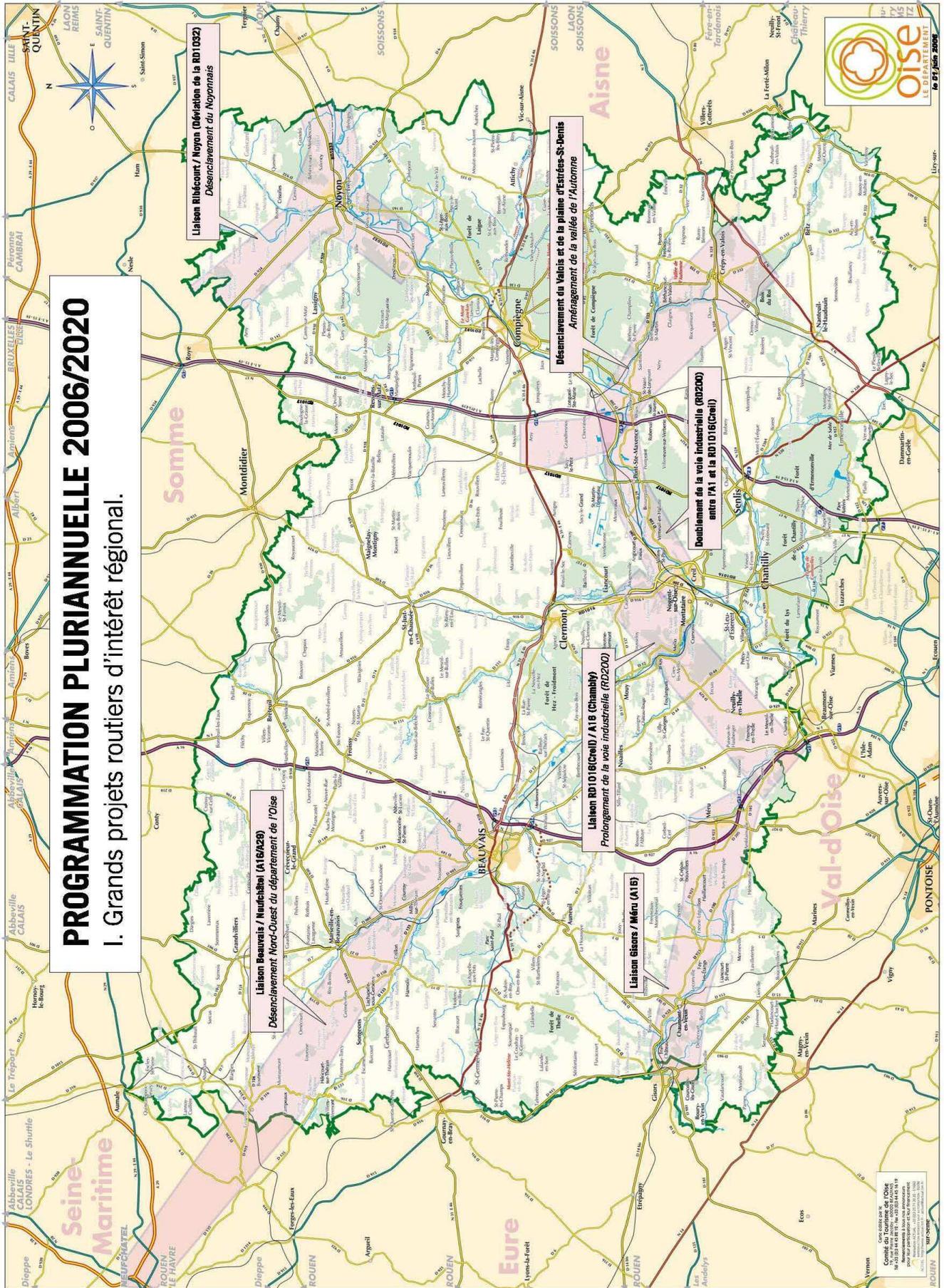
Parmi les grands projets d'amélioration du réseau, on notera :

- D 62 : Déviation de Mogneville (liaison entre Liancourt et la RD1016)
- D 927 : Déviation d'Amblainville
- D 927 : Déviation Ouest de Méru
- D 92 / D 44 : Déviation Sud de St-Leu d'Esserent y compris la mise à 3 voies (2 montantes et 1 descendante) de la RD 44 jusqu'à la RD 162
- D 12 : Déviation du hameau de Saint-Claude à Bury (aménagement complet de la liaison Mouy (RD 137) / Montataire (RD 200))
- D 137 : Déviation de Mouy
- D 929 : Déviation de Neuilly-En-Thelle
- D12 / D 931 : Liaison RD 12 / RD 931 (Bailleul-Sur-Thérain / Bresles)
- D15 : Déviation de Mélicocq et Chevincourt
- D 922 : Déviation de Plailly
- D 924A / D 1017 : Liaison RD 1017 – RD 924A à La Chapelle-En-Serval
- D 1031 : Déviation de Catenoy et Nointel

Ces travaux devraient avoir un impact limité sur le risque et contribueront même à le limiter en réduisant des points noirs.

# PROGRAMMATION PLURIANNUELLE 2006/2020

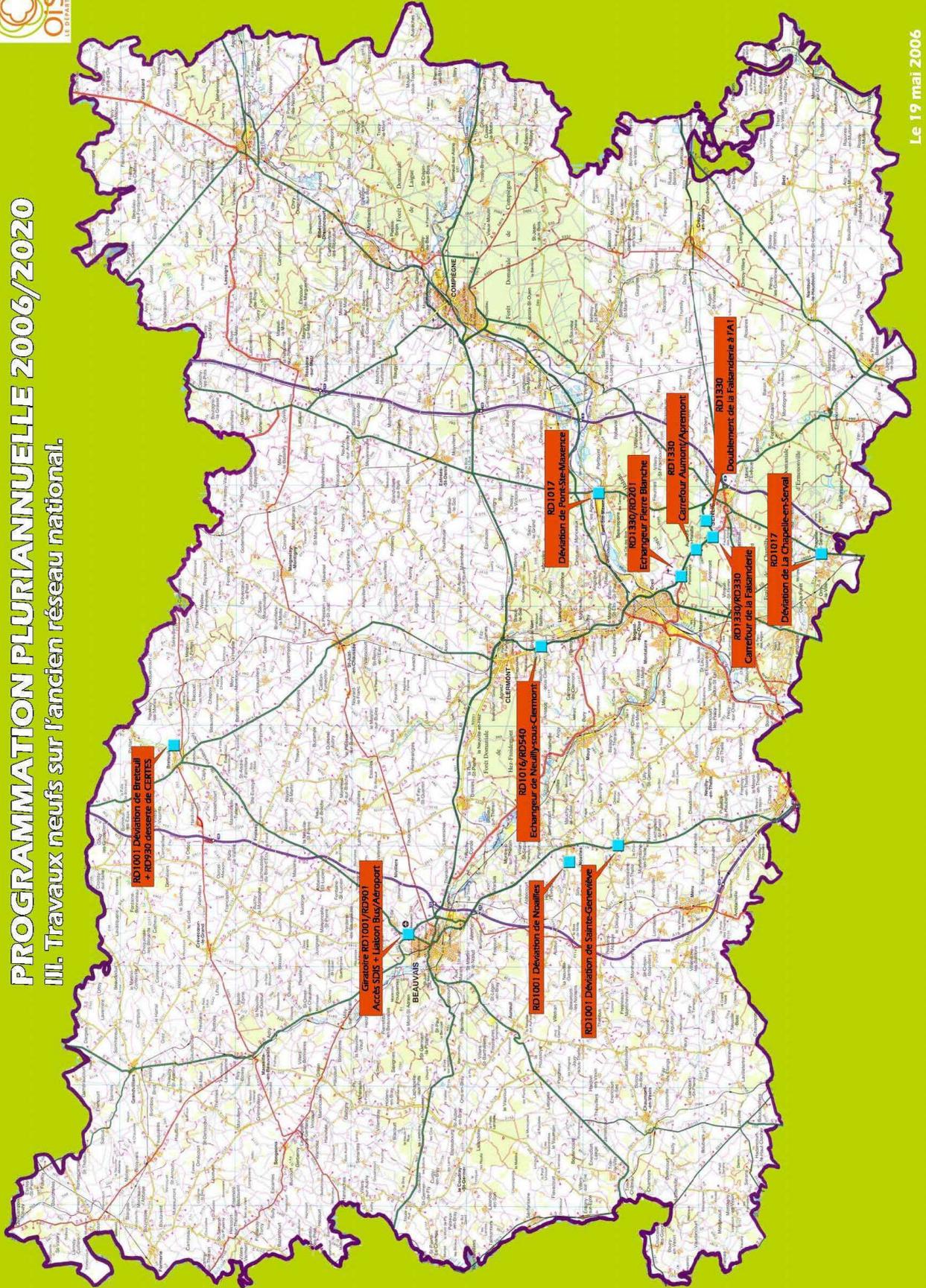
## I. Grands projets routiers d'intérêt régional.





# PROGRAMMATION PLURIANNUELLE 2006/2020

## III. Travaux neufs sur l'ancien réseau national.



Plus long viaduc picard situé sur les communes de Clairoix et de Choisy-au-Bac, le « Viaduc de Compiègne » actuellement en construction doit permettre le franchissement de la plaine inondable de l’Aisne et de l’Oise. Cet ouvrage est pris en compte dans l’étude relative aux sites particuliers.

## **I.2 - Scénario majorant**

Le scénario majorant retenu est celui d’un accident sur l’autoroute A1 au point kilométrique 86 mettant en cause un car et un poids lourd transportant des matières combustibles telles que des granulés de plastique.

Grille référentiel national concernant la couverture du risque particulier «transport collectif routier»

Délais en min	VLHR	FPT	CCGC	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC2	VLR	UARI	VSR	VTU	UE	HELE san.
	10												
20	1	1		2	1			1		1			
30				2		1					1		1
45	1	1		3			1	1		1			
60		2	1	3	2	1			1	1	1	1	
90					2								1
TOTAL	2	4	1	10	5	2	1	2	1	3	2	1	2

### MOYENS SDIS

Délais en min	VLRTT	FPT	CCGC	VSAB	VRM	PMA	VPC	VLR	CRAC	VSR	CTU	UE	HELE san.
	10												
20	1	1		2	1			1		1			
30				2		1					1		1
45	1	1		3			1	1		1			
60		2	1	3	2	1			1	1	1	1	
90					2	1							1
TOTAL	2	4	1	10	5	3	1	2	1	3	2	1	2

### Conclusion :

La réalisation du plan d’équipement consécutif au SDACR de 2003, avec l’implantation de 2 PMA supplémentaires, à raison d’un par groupement, permet de répondre aux exigences de couverture en cas d’accident impliquant de nombreuses victimes.

**Au-delà des projets importants, notamment de liaisons autoroutières, pourraient conduire à une augmentation sensible du trafic interrégional par l'Oise et de fait générer de nouveaux risques.**

## **II) Les risques aériens**

### **II.1 - Les infrastructures, le trafic**

La principale caractéristique du département en ce qui concerne le risque aérien est la proximité de l'aéroport Roissy Charles de Gaulle. Cet aéroport est le plus important du pays et ses couloirs aériens passent pour une bonne partie au dessus du département. En effet, l'aéroport Roissy-CDG se place en deuxième position en Europe pour le nombre de passagers en 2007 : 59 922 177 passagers (soit + 5,4 % par rapport à 2006) et en première position en Europe pour le nombre des mouvements d'avions : 552 721 (soit + 2,1 % que 2006), l'ensemble de ces mouvements étant susceptibles de passer au dessus de l'Oise.

L'**aéroport de Beauvais Tillé**, également dénommé commercialement *aéroport de Paris Beauvais* est un aéroport civil français, situé sur la commune de Tillé, à 3 kms au nord de Beauvais. En 2008, l'aéroport était le 10<sup>e</sup> aéroport de France en termes de passagers avec près de 2,5 millions de voyageurs.

Aujourd'hui l'aéroport accueille trois compagnies, dont la principale est Ryanair (72% de son trafic), il emploie 400 personnes et est ouvert au trafic national et international commercial, régulier ou non et aux avions privés.

#### **Activité et trafic :**

<b>Année</b>	<b>1996</b>	<b>2003</b>	<b>2004</b>	<b>2005</b>	<b>2006</b>	<b>2007</b>	<b>2008</b>
<b>Passagers</b>	64 000	969 445	1 427 595	1 848 484	1 887 971	2 155 633	2 484 635
<b>Fret (en tonnes)</b>		70	170	196	215	65	6
<b>Mouvements commerciaux d'avions</b>			10 961	13 228	13 196	15 286	17 832

L'aéroport dispose d'une piste principale longue de 2 430 m et large de 45 m (équipée ILS Cat.I) et d'une piste secondaire : longue de 708 m et large de 25 m. Il dispose également de trois parkings à ciel ouvert de 1000, 650 et 250 places.

L'aéroport de Beauvais-Tillé dessert 27 destinations dans 12 pays.

L'aéroport de Beauvais est le seul aéroport de France, avec celui d'Orly (dont le trafic est vingt fois supérieur), à voir ses activités de nuit interdites.

### **Accès :**

L'aéroport est aisément accessible par l'autoroute A16 et la RN1 depuis Paris ou Amiens. Il est également possible de rejoindre l'aéroport par la RN31 depuis Rouen ou Reims.

### **Modernisation :**

- Des travaux sur la piste ont été réalisés en juin 2009 afin d'installer un système ILS Cat III, permettant l'exploitation de l'aéroport par très mauvais temps (notamment à partir d'une visibilité de 200 m). Le système sera opérationnel à l'automne 2010.
- La construction d'un hôtel d'un minimum de 80 chambres situé à 600 mètres environ des terminaux d'arrivée et de départ à l'Aéroport de Beauvais-Tillé est envisagée.
- Une nouvelle aérogare est prévue pour le début de l'année 2010, elle accueillera de nouvelles boutiques, un restaurant, une douzaine de banques et bornes d'enregistrement, une salle d'attente et d'embarquement de 2000 m<sup>2</sup> avec boutiques détaxées.

Le risque aérien provient également de l'activité militaire puisque l'Oise abrite la base aérienne de Creil (BA 110).

Enfin, il faut prendre en compte les vols des aéroclubs : du Beauvaisis (au sud des installations), de Beauvais-Tillé (au nord des installations), de Margny les Compiègne, du Plessis Belleville, de Frétoy-le-chateau et de Creil-Chantilly-Senlis.

Le risque aérien dans l'Oise est donc un risque non négligeable au regard de l'activité croissante de l'aéroport de Beauvais-Tillé, et surtout, la proximité de l'aéroport de Roissy CDG provoque un trafic aérien important. L'activité militaire est également une source de risque.

## **II.2 - Scénario majorant**

L'accident majorant retenu est un accident concernant la chute d'un avion de moyen courrier, type A320 ou Boeing 737, à l'atterrissage ou au décollage, à proximité de l'aéroport de Beauvais Tillé.

Grille référentiel national concernant la couverture du risque particulier «transport collectif aérien»

Délais en min	VLHR	FPT	VSAB	VLM	UPMA 10	UCYN	UPC2	VLR	RMO	VSR	VTU	UE	HELE san.
	10												
20	1	1	2	1				1		1			
30			2		1						1		1
45	1		3			1	1	1		1	1		
60		2	3	2	1				1	1	1	1	
90				2									1
TOTAL	2	3	10	5	2	1	1	2	1	3	3	1	2

MOYENS SDIS

Délais en min	VLR TT	FPT	VSAB	VRM	PMA	CYNO	VPC	VLR	EMULS	VSR	CTU	UE	HELE san.
	10												
20	1	1	2	1				1		1			
30			2		1					1	1		1
45	1		3		1	1	1	1		1	1		
60		2	3	2	1				1		1	1	
90				2									1
TOTAL	2	3	10	5	3	1	1	2	1	3	3	1	2

Conclusion :

**Le risque aérien est donc couvert. On constate que cette couverture va au-delà des moyens préconisés tant quantitativement qu'en termes de délais.**

**III) Le transport ferroviaire**

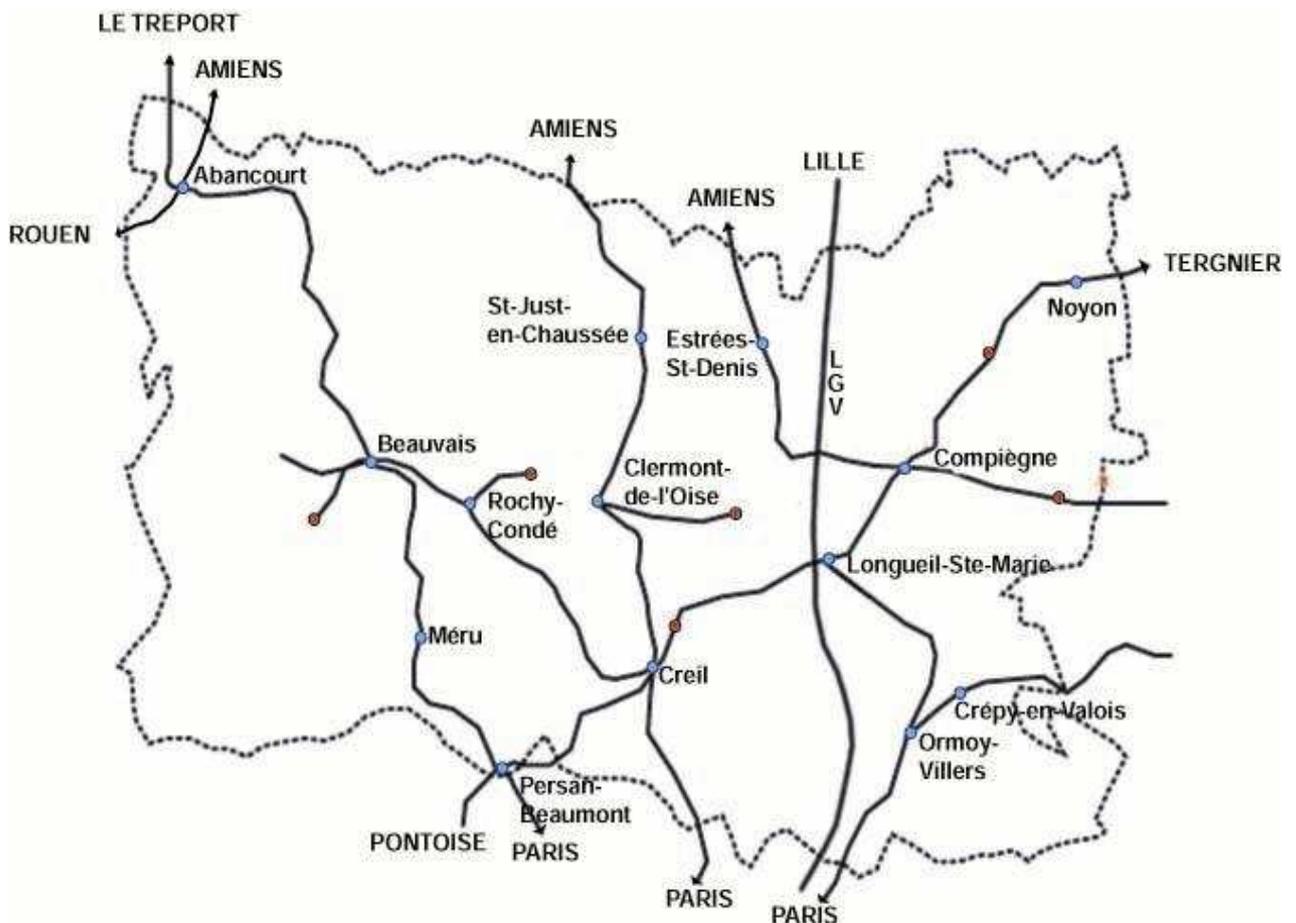
**III.1 - Les infrastructures, le réseau**

Les lignes suivantes traversent le territoire de l'Oise :

- Ligne Paris-Nord Persan – Beaumont – Beauvais - Abancourt - Le Tréport – Mers (ligne électrifiée jusqu'à Beauvais)
- Ligne Creil - Beauvais
- Ligne Paris-Nord Creil - Saint-Just-en-Chaussée – Amiens (ligne électrifiée)
- Ligne Paris-Nord Creil - Compiègne - Saint-Quentin (ligne électrifiée)

Ligne Compiègne – Amiens  
 Ligne Paris-Nord - Crépy-en-Valois – Laon – Hirson  
 Ligne Persan – Beaumont – Creil (ligne électrifiée)  
 Ligne Paris-Saint Lazare - Chaumont-en-Vexin – Gisors – Dieppe  
 Ligne Paris-Est Meaux – (Mareuil/Ourcq) – Reims (ligne électrifiée)

Ligne TGV Paris – Lille



Carte : Les lignes ferroviaires dans l'Oise

L'ensemble des voies « classiques » a une longueur totale de 495 km et la partie de la ligne TGV passant dans l'Oise a une longueur de 62 km.

### **III.2 - Le scénario majorant**

Nous retenons un accident ferroviaire dû à un déraillement et mettant en cause de nombreuses victimes incarceratedes dans le tunnel du Coudray Saint Germer.

Grille référentiel national concernant la couverture du risque particulier «transport collectif ferroviaire»

Délais en min	VLHR	FPT	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC2	VLR	UARI	VSR	VTU	UE	HELE san.
	10											
20	1	1	2	1					1			
30			2		1					1		1
45	1		3			1	1		1			
60		2	3	2	1			1	1	1	1	1
90				2								
TOTAL	2	3	10	5	2	1	1	1	3	2	1	2

MOYENS SDIS

Délais en min	VLRTT	FPT	VSAB	VRM	PMA	VPC	VLR	CRAC	VSR	CTU	UE	HELE san.
	10											
20	1	1	2	1			1		1			
30			2		1				1	1		1
45	1		3			1			1			
60		2	3	2	1			1		1	1	1
90				2								
TOTAL	2	3	10	5	2	1	1	1	3	2	1	2

**Remarque :**

Le risque est couvert avec le même constat que précédemment avec certains moyens mobilisables dans des délais plus rapides d'autant que la localisation de l'accident est des plus défavorables.

Le référentiel de la DSC ne présente pas les besoins spécifiques d'une désincarcération sur du matériel ferroviaire. Pourtant, les matériaux composant les wagons présentent des résistances plus élevées que celles rencontrées lors d'un accident de la route. Par conséquent, il serait judicieux de prévoir des moyens de désincarcération «lourds» en dotation au SDIS ou par convention d'assistance (SNCF...).

**IV) Le transport fluvial**

**IV.1 - Réseau fluvial**

**L'Oise navigable :**

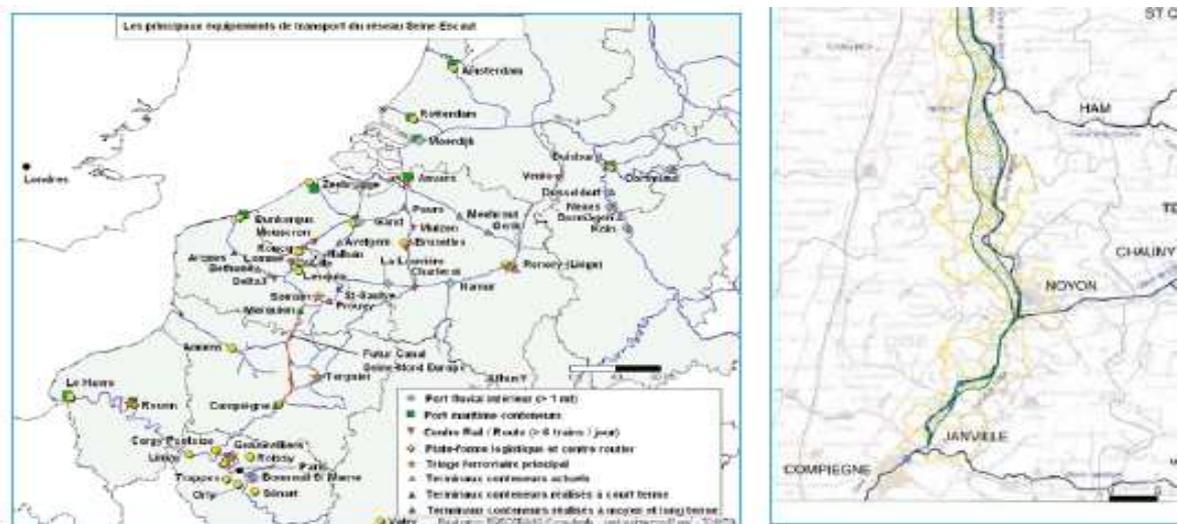
Le département est irrigué par l’Oise et l’Aisne qui raccordent la Seine au réseau européen (BENELUX et Allemagne).

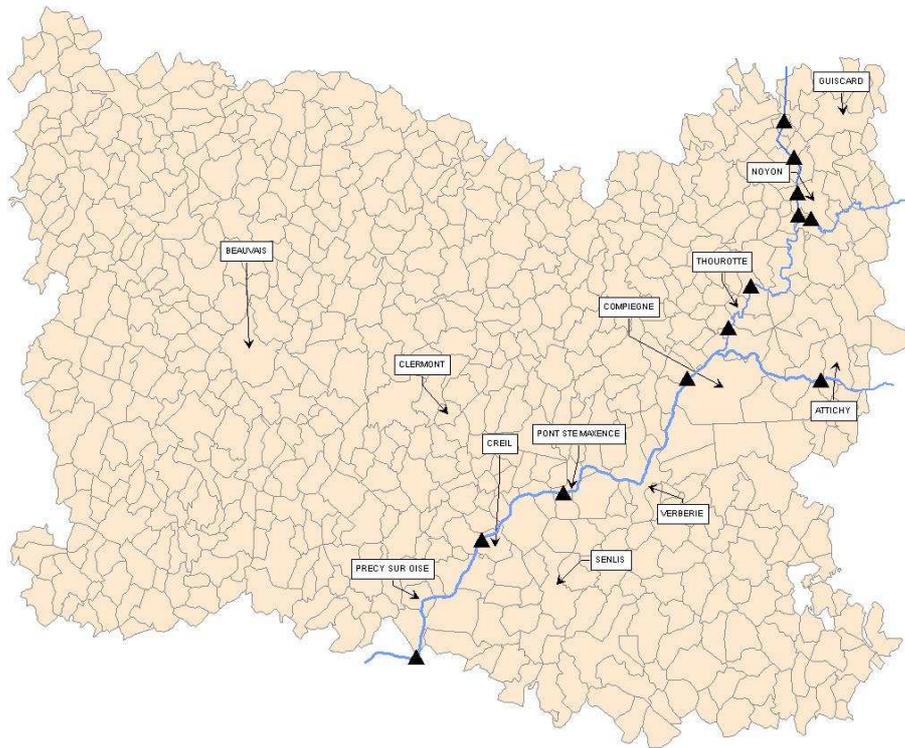
Le canal du Nord, qui relie actuellement le bassin parisien au Nord-Pas de Calais, constitue, de par sa faible capacité de transport (650 tonnes), un **goulet d’étranglement** qui interdit la circulation des convois à grand gabarit et limite ainsi considérablement les échanges fluviaux nord/sud.

Le projet Seine-Nord Europe consiste à construire un canal à grand gabarit reliant le bassin de la Seine et de l’Oise au bassin du Nord de la France et au-delà à l’Europe du Nord. **La réalisation de ce canal à grand gabarit Seine-Nord Europe** à construire entre Compiègne (60) et Aubencheul-au-Bac (59) donnera naissance à la **liaison européenne à grand gabarit Seine-Escaut**. Il pourra accueillir des convois emportant jusqu’à 4 400 tonnes et offrir une continuité de navigation entre les deux bassins.

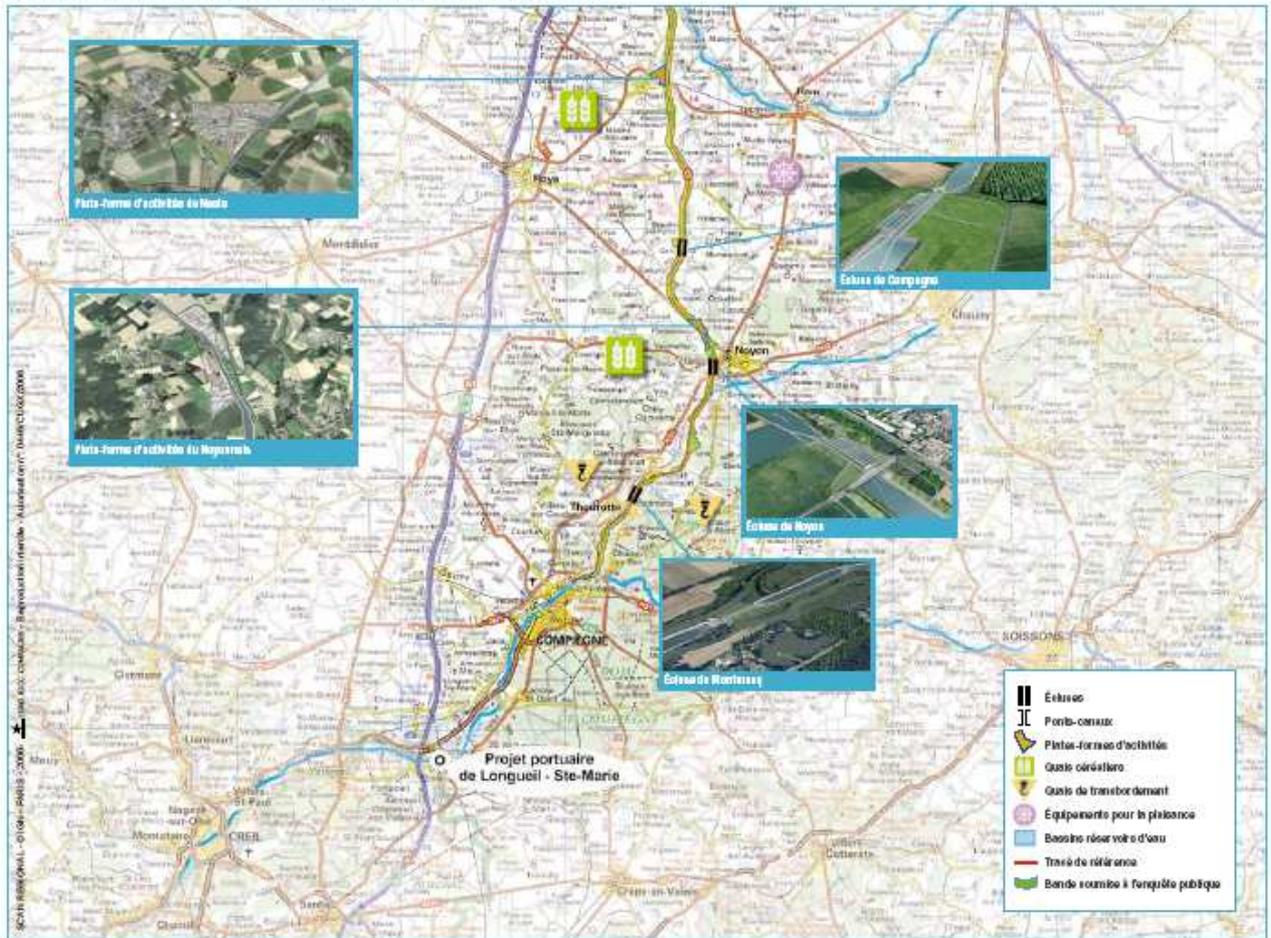
Cette liaison désenclavera le bassin de la Seine en l’ouvrant sur le réseau européen de voies navigables vers l’Europe du nord et l’Europe centrale et orientale jusqu’à la Mer Noire, par la liaison Rhin-Main-Danube. Elle assurera le raccordement des grands ports maritimes européens (Le Havre, Rouen, Dunkerque, Zeebrugge, Anvers, Rotterdam), et renforcera leur capacité de redistribution des marchandises à l’intérieur des terres.

Ce projet de canal va en outre s’accompagner d’implantations d’espaces portuaires générateurs d’activités liées à la logistique, l’industrie, au tourisme.





Canal Seine-Nord Europe - Plan de situation des ouvrages et équipements principaux (Compiègne - Noyon)



D'un point de vue accidentologie, on dénombre en moyenne trois accidents par an.

Entre 1997 et 2007, le transport fluvial s'est fortement développé, affichant une croissance de 33 %.

Le **projet de canal à grand gabarit Seine-Nord Europe** garantira la croissance du transport fluvial et de l'intermodalité. Les secteurs de Compiègne, Thourotte, Noyon et Guiscard sont les premiers concernés par les travaux qui débuteront en 2011 pour une mise en service en 2015.

On notera notamment la création le long du tracé de quatre plateformes multimodales dont une sur le Noyonnais, véritables « hubs » de transport et pôles économiques au sein desquels des entreprises et des services seront invités à venir s'implanter.

Ces plateformes devront être traitées en terme de risques en fonction des stockages et activités qui y seront développés.

Dès 2020, entre 13 et 15 millions de tonnes (Mt) de marchandises pourront être transportées sur le canal Seine-Nord Europe, soit près de 4 fois plus qu'aujourd'hui.

VNF estime que ce projet contribuera également à réguler les crues de la rivière Oise.

#### **IV.2 - Scénario majorant**

Le scénario retenu est celui d'une collision entre deux bateaux impliquant un bateau de marchandises et un bateau de tourisme au confluent de l'Aisne et de l'Oise.

Grille référentiel national concernant la couverture du risque particulier «transport collectif fluvial»

Délais en min	VLHR	FPT	VSAB	VLM	UPMA 10	UPC2	VLR	VPL	VTP	UARI	VSR	VTU + BRS	UE	HELE san.
	10													
20	1	1	2	1										
30			2		1							1		1
45	1		3			1	1				1			
60		2	3	2	1			1	1	1	1	2	1	1
90				2										
TOTAL	2	3	10	5	2	1	1	1	1	1	2	3	1	2

## MOYENS SDIS

Délais en min	VLR TT	FPT	VSAB	VRM	PMA	VPC	VLR	VPL	VTP	CRAC	VSR	CTU + BRS	UE	HELE san.
	10			1										
20	1	1	1	1			1				1			
30	1	1	2		1			1	1		1	1		1
45		2	3		1	1								
60			3	2	1					1		2	1	1
90				2										
TOTAL	2	4	10	5	3	1	1	1	1	1	2	3	1	2

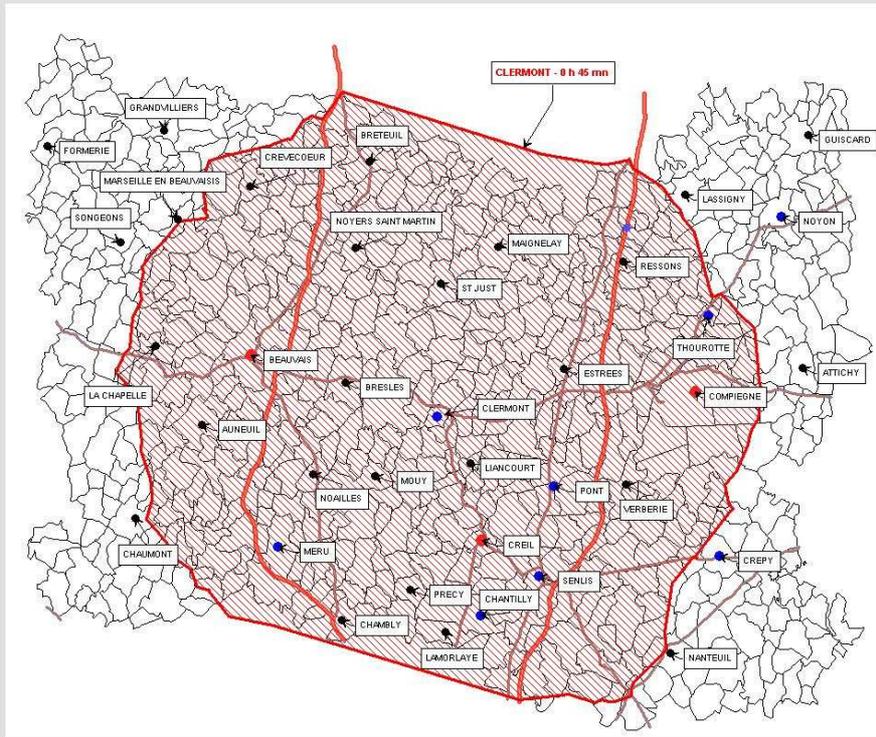
### Conclusion :

Le risque transport fluvial est couvert dans des conditions optimales qui vont au delà des préconisations.

### LE RISQUE TRANSPORT CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

La couverture satisfaisante en termes de risques courants permet de plus d'assurer dans des conditions optimales les moyens prévus lors d'un accident impliquant de nombreuses victimes. La réalisation du plan d'équipement consécutif au SDACR de 2003, avec l'implantation de 2 PMA supplémentaires, a permis d'améliorer sensiblement la réponse opérationnelle.

On peut toutefois remarquer, selon la localisation du sinistre, que la mise en place d'un PC de site en moins de 45 minutes s'avère difficile (carte page suivante). Toutefois, l'implantation de 3 PC de colonne permet une réponse graduelle plus efficace.



Carte: Isochrone du PCS 60 pour un délai de 45 min

## CHAPITRE VII

### LES SITES A RISQUES

Dans le cadre de la dernière étude du SDACR un certain nombre de sites à risques ont été pris en compte.

Ces derniers n'ont pas connu d'évolution significative aussi les conclusions et orientations prises restent d'actualité.

Toutefois aujourd'hui deux éléments nouveaux semblent devoir être examinés :

- Les sites d'éoliennes
- Le viaduc de la déviation de Compiègne

#### **I) Les sites d'éoliennes :**

Actuellement le département compte 7 parcs éoliens composés comme suit et présentés en annexe sur carte :

Commune d'implantation	Nombre d'éoliennes
Hétomesnil	5
Lihus	5
Breteuil sur Noye	5
Noyers saint Martin	5
Breteuil/Esquennoy	5
Bonneuil les Eaux	5
Paillart	5
Rémérangles	14

Ce domaine connaît un développement très important et de nombreux autres parcs sont en projet, notamment sur les secteurs de Grandvilliers et de Guiscard.

Ces installations en elles-mêmes, du fait de leur conception et de leur emplacement, ne sont pas génératrices de risques particuliers.

La seule problématique reste le secours à personne lors d'accidents mettant en cause des personnels en charge de l'entretien des installations. En effet nous avons à faire face à des évacuations de victimes par des cheminements difficiles et à très grande hauteur. Ces interventions font appel à des techniques particulières et peuvent être difficilement réalisées sans le concours des équipes spécialisées du GRIMP.

Le SDIS dispose à ce jour d'une équipe GRIMP composée de :

- 1 conseiller technique départemental
- 7 chefs d'unité IMP3
- 30 sauveteurs IMP2
- 10 IMP1 en cours de formation

Le SDIS dispose donc d'un potentiel opérationnel pour faire face à ces opérations qui, compte tenu du développement constant de ces parcs, est à maintenir.

Toutefois à la vue de la cartographie, on constate que la majorité des parcs se situent sur le quart nord ouest du département, d'où la nécessité pour ce risque spécifique de disposer de personnels spécialisés sur le groupement ouest.

## **II. Le viaduc de Compiègne**

D'une longueur totale de 2143 mètres, cet ouvrage constitue l'ouvrage essentiel de la déviation nord est de Compiègne et devrait être mis en service en fin d'année 2010.

L'ouvrage permet le franchissement de l'Oise et de l'Aisne, du futur canal Seine Nord Europe, de la RD 66 et la voie ferrée Paris-Lille.

Il disposera de deux voies de circulation à chaussée séparée avec bande d'arrêt d'urgence.

Ce nouveau site connaîtra donc un transfert du trafic routier actuel sans pour autant généré un risque nouveau qui a déjà été appréhendé.

Toutefois la configuration spécifique de ce type de voirie nécessitera probablement des mesures et procédures opérationnelles adaptées.

A titre d'exemple, il convient de prendre en compte le fait que sur un viaduc à 2X1 voie à chaussée séparée, même en présence d'une bande d'arrêt d'urgence, la progression des secours sera difficile en cas d'accident. Il sera peut être nécessaire de cheminer par la voie opposée pour accéder à la zone d'intervention et stationner les engins d'intervention sur cette voie.

Ces dispositions opérationnelles doivent être planifiées à l'avance.

### **LES SITES A RISQUES** **CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES**

En ce qui concerne ce risque, deux éléments nouveaux sont à prendre en compte :

- La création en nombres de parc d'éoliennes et de nombreux projets en la matière confirme la nécessité d'une équipe GRIMP mais aussi de veiller à la répartition géographique des personnels notamment pour la couverture du groupement ouest siège du plus grand nombre de parcs.

Au-delà de ces situations exceptionnelles, l'activité quotidienne justifie néanmoins une répartition homogène des équipes sur le département. Face à ce risque non négligeable, la formation et l'équipement ne doivent pas se limiter au sauvetage en hauteur mais aussi aux reconnaissances en profondeur dans les carrières.

- La nécessité d'une étude de risque et d'une planification opérationnelle spécifique pour la couverture des risques routiers sur le viaduc de Compiègne.

## **CHAPITRE VIII**

### **LES RISQUES SOCIAUX**

La dernière rédaction du SDACR concernant ce risque s'articulait autour de trois axes :

- les rassemblements de foule
- les mouvements sociaux
- le risque terrorisme

#### **I) Les rassemblements de foule**

Il n'y a pas eu dans ce domaine d'évolution notable pour ce risque. La majorité des manifestations identifiées reste d'actualité.

Aujourd'hui, beaucoup d'autres manifestations ponctuelles peuvent générer des rassemblements de foule conséquents. Ces manifestations compte tenu de leur localisation changeante et de leur ampleur très variable ne peuvent toutes faire l'objet d'une étude spécifique.

Néanmoins le risque principal est le mouvement de foule qui se traduit par un nombre de victimes important. Dans le cadre d'autres analyses nous avons vu que le dispositif actuel permet de faire face à ce type de situation.

On peut donc considérer que l'analyse faite en 2003 reste d'actualité et que le risque est toujours couvert.

#### **II) Les mouvements sociaux**

Dans ce cadre également, on peut considérer que les conclusions du dernier SDACR restent d'actualité.

On peut toutefois noter trois points :

- Les situations de violences urbaines ont, de par leur ampleur, diminué. En revanche, on peut constater que leur fréquence augmente. Les grands épisodes que l'on connaissait s'estompent, par contre pour des raisons parfois futiles naissent des échauffourées parfois violentes mais qui ne s'inscrivent pas dans le temps. On peut également constater que les sapeurs-pompiers, même en dehors de ces épisodes, rencontrent plus souvent des réactions hostiles dans les secteurs réputés sensibles.

Les formations mises en place sont maintenues et les dispositifs de sécurité passive sont installés sur les engins les plus exposés.

- On peut constater que, si par le passé ces problèmes se concentraient plutôt sur les zones dites sensibles, aujourd'hui ce risque devient plus diffus, même en zone rurale, et que les actes de violence s'y rencontrent de plus en plus fréquemment.
- Enfin, le contexte économique actuel conduit à la multiplication de mouvements sociaux. Dans ce cadre le risque s'oriente plus sur le risque chimique ou incendie que le secours à personnes, les menaces d'actes de vandalisme étant de plus en plus souvent exploitées comme moyen de pression. Dans ces situations, une analyse des risques et des actions potentiels doit être conduite au cas par cas pour anticiper et adapter le dispositif de secours.

### **III) Le risque terroriste**

L'acte terroriste le plus redouté reste l'attentat NRBC-E. Ce dernier avait été pris en compte dans l'analyse de 2003 et la situation n'a que peu évolué.

Le risque reste couvert au regard de ce qui a pu être conclu précédemment en matière de risque chimique et de secours à nombreuses victimes.

En terme d'équipement le SDIS a été depuis doté de deux chaînes de décontamination NRBC.

#### **LES RISQUES SOCIAUX** **CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES**

La situation de ce risque a peu évolué depuis 2003, la couverture est correcte.

Toutefois les actes de violences dites « urbaines » tendent à se diffuser sur le territoire.

Les situations d'hostilités envers les sapeurs pompiers deviennent de plus en plus fréquentes ce qui mérite d'être pris en considération et adapté dans la formation des sapeurs pompiers sur l'ensemble du territoire.

## *CHAPITRE IX*

### *LES EQUIPES SPECIALISEES*

Dans le cadre de la mise à jour, l'ensemble des responsables d'équipes spécialisées du SDIS a été consulté.

Ils ont pu faire part de modifications ou d'évolutions de leur activité.

#### **I) L'équipe cynotechnique**

La vocation initiale de cette équipe était la recherche de personnes ensevelies. Cette activité reste aujourd'hui constante sans évolution particulière.

Par contre les équipes cynotechniques du SDIS 60 sont engagées de plus en plus fréquemment en renfort sur des captures d'animaux caractérisés comme dangereux. On retiendra plus particulièrement dans ce domaine les chiens d'attaque et de défense.

Plusieurs interventions dramatiques ont marqué l'actualité du département ces dernières années.

Au-delà du secours aux victimes, les personnels étaient souvent exposés à des animaux dangereux et menaçants.

Face à une situation de carence dans ces actions de neutralisation de chiens agressifs, le SDIS a dû prendre un certain nombre de dispositions.

Ainsi il a été procédé à la dotation de 3 costumes et de 6 boucliers de protection.

Ces dotations ont conduit à faire de plus en plus souvent appel à nos services pour des captures d'animaux même en dehors de la présence de victime. Comme cela a été vu dans plusieurs autres analyses précédentes, là aussi les sapeurs pompiers restent le plus souvent le dernier recours face à ces situations.

Enfin, il faut noter une augmentation de notre activité en renfort des services de police et de gendarmerie pour les recherches de personnes disparues à caractère dit "inquiétant".

Cette évolution conforte une nouvelle orientation de notre activité dite recherche en questage.

Celle-ci a également conduit à des engagements de plus en plus fréquents en levée de doute d'une personne éjectée sur accident de circulation.

## **II) L'équipe GRIMP**

Depuis la dernière analyse du SDACR, cette équipe a été engagée à plusieurs reprises pour de longues reconnaissances avec appareils respiratoires à circuit fermé en carrières souterraines.

Si ces interventions sont classiques pour cette équipe et s'inscrivent bien dans son domaine de compétence, il faut toutefois noter qu'elles ont été justifiées pour des reconnaissances suite à des feux de matières plastiques dans des carrières sur les secteurs de Noyon, Attichy et Senlis.

C'est un pan de l'activité à ne pas négliger tant du point de vue de la formation que de l'équipement.

Au-delà, le GRIMP est fréquemment engagé pour évacuer des victimes par l'extérieur des maisons suite à la médicalisation par le SMUR (accidents du travail, malades obèses,...). Dans ces cas graves les victimes médicalisées doivent être évacuées dans les meilleures conditions possibles.

Ces interventions sont le plus souvent liées à des difficultés d'accès, au surpoids des victimes et lorsque il ne peut être fait usage de moyens aériens.

Aussi même si un risque potentiel important existe sur l'est du département et qu'un nouveau risque potentiel se profile sur l'ouest avec les parcs éoliens, il n'en reste pas moins que l'engagement au quotidien notamment dans le cadre des évacuations par l'extérieur justifie d'une répartition homogène sur le territoire de cette équipe spécialisée.

## **III) L'équipe de plongée**

Les risques sont actuellement globalement identiques à 2003. Il faut toutefois noter sur la rivière Oise, le remplacement des barrages actuels de type « Derôme » datant de la fin du 19ème siècle par des barrages à clapets automatisés ( Boran, Sarron, Verberie et Compiègne). De même, l'automatisation des écluses de la rivière Aisne a été effectuée.

Ces modifications ne devraient pas entraîner de risques supplémentaires mais l'absence de personnel du service de la navigation compliquera nos interventions sur ces ouvrages.

La création du canal à grand gabarit Seine-Nord Europe dans les années à venir devrait engendrer un accroissement du trafic qui pourra atteindre environ 32 millions de tonnes par an. Le canal permettra la circulation de convois de plus de 4000 tonnes et de 185 mètres de long contre environ 700 tonnes et 80 mètres actuellement. La variété des marchandises transportées, et plus particulièrement celle des matières dangereuses, devrait s'étendre.

Ainsi, l'augmentation du transport fluvial devrait accroître les risques et nous amener à repenser les moyens à mettre en œuvre notamment au niveau des embarcations de secours. En effet, les 2 embarcations actuellement en service ne permettent pas, de par leurs dimensions (longueur d'environ 6 m), le transport conséquent de matériel d'extinction ou de lutte contre les pollutions. Ceci confirme le constat déjà établi dans une analyse précédente.

La répartition actuelle des moyens et des personnels spécialisés est à conserver. Un déficit récurrent de plongeurs au CSP Creil est constaté.

A l'instar des équipes précédentes, même si les risques n'évoluent pas, on constate une évolution dans les missions.

Ainsi, l'épisode de la crue orageuse sur la commune de Guiscard en 2007, et notamment le sauvetage des personnes et la sécurisation du personnel engagé, doit nous amener à reconsidérer l'engagement des équipes SAL et les techniques utilisées. Des formations et l'acquisition de matériels spécifiques devraient répondre à ces nouveaux risques.

### LES EQUIPES SPECIALISEES CONCLUSIONS INTERMEDIAIRES

On ne peut pas à proprement remarquer d'évolution significative de risques pouvant conduire à des modifications dans le fonctionnement de ces équipes spécialisées.

Par contre, on notera une évolution des missions de ces équipes qui aujourd'hui tendent plus vers le cadre du risque courant que celui du risque particulier, lequel avait justifié leur création. On notera plus particulièrement l'activité du GRIMP dans l'aide au brancardage.

Il conviendra de porter une attention particulière à une implantation géographique homogène de ces équipes pour faire face à ces activités nouvelles du risque courant tout comme à l'émergence de nouveaux risques sur l'ouest du département avec le développement des parcs éoliens.

En ce qui concerne le secours subaquatique, le risque a peu évolué. Néanmoins, le champ des missions, comme pour le GRIMP, se diversifie. Il conviendra d'adapter les moyens à ces nouvelles missions.

Seul le projet de canal à grand gabarit pourra à terme modifier la carte des risques en la matière. Une attention particulière devra être apportée à l'évolution de ce dossier pour adapter en parallèle nos moyens.

## ***CONCLUSIONS DE L'ANALYSE DES RISQUES PARTICULIERS***

Les risques particuliers ont très peu évolué depuis la dernière rédaction du SDACR.

Les conclusions de cette dernière ont été largement prises en compte depuis tant d'un point de vue matériel qu'organisationnel.

L'analyse montre que la couverture est globalement très correcte.

Pour autant quelques éléments de réflexion sont à prendre en compte.

### **D) L'EVOLUTION DES RISQUES**

Historiquement les risques se concentraient autour des nombreuses installations SEVESO du département. L'évolution industrielle s'oriente plus aujourd'hui vers une densification de PME et l'émergence de nouveaux sites à risques tels que les plateformes logistiques.

La multiplication de plateformes logistiques routières, auxquelles devrait se greffer à terme la plateforme multimodale du canal à grand gabarit, a un impact significatif sur le risque lié aux transports routiers autour de ces sites qui, de fait, va augmenter.

De plus cette densification du trafic conduit à un développement de zones de stationnement poids lourds de plus en plus importantes, qui constituent un risque non négligeable qui n'a pas été directement appréhendé par le passé.

Le problème majeur sur ces sites est que le risque est fluctuant tant quantitativement que qualitativement et qu'il est difficile d'en faire une étude fine. Toutefois, au contraire des installations industrielles classiques, les dispositifs de sécurité passifs et de défense contre l'incendie sont souvent très limités sur ces sites. L'analyse montre que ces zones côtoient généralement des sites industriels à risques identifiés et bien couverts, on peut donc en déduire que ces zones de stationnement sont également de fait bien couvertes. Il semble néanmoins qu'une étude de risques plus approfondie mériterait d'être conduite.

Toutefois en matière de transport, la réalisation de ce SDACR aura mis en évidence la difficulté à disposer de données chiffrées précises sur les matières transportées ce qui limite probablement la pertinence des études de risques dans ce domaine.

Enfin, même si les conséquences en termes de risques restent limitées, la multiplication de sites d'éoliennes mérite une attention notamment pour l'implantation d'équipes spécialisées intervenant généralement sur ces installations comme le GRIMP.

## **II) LA COUVERTURE DES RISQUES**

Ainsi qu'il l'a déjà été évoqué, il n'apparaît pas nécessaire au travers de cette étude d'apporter d'amélioration significative en matière de couverture.

Le SDIS dispose de moyens adaptés et en nombre suffisant. L'analyse a montré également que la couverture pourrait être optimisée par un redéploiement de certains matériels comme les EPA et FGP.

Quelques carences sont toutefois mises en évidence mais les occurrences du risque sont souvent très limitées, c'est pourquoi il est plutôt proposé la mise en place de moyens de substitution plus légers. C'est le cas notamment pour le risque chimique où, dans des zones à très faible occurrence et éloignées des sites industriels, il est proposé la mise en place de kits de première intervention afin de pouvoir prendre des mesures conservatoires dans l'attente de l'arrivée de moyens lourds.

L'analyse aura toutefois à plusieurs reprises mis en évidence la nécessité d'améliorer, modifier voir même créer de nouvelles directives opérationnelles pour s'adapter aux risques. Par exemple la déviation de Compiègne nécessitera l'adoption de directives opérationnelles adaptées à ce nouvel ouvrage.

Les risques, on l'a vu n'ont pas significativement augmenté ces dernières années. Toutefois ces risques évoluent, se déplacent, et si le SDIS dispose des moyens matériels pour les couvrir il convient également qu'il dispose de la ressource pour analyser et adapter en permanence son organisation opérationnelle.

C'est un élément à prendre en compte dans le dimensionnement et l'organisation du groupement opérations/prévision garant de notre efficacité opérationnelle.

## **III) LES EQUIPES SPECIALISEES**

Dans ce domaine également, l'analyse montre qu'il n'y a pas nécessité de grosses évolutions.

Si les risques auxquels ces équipes sont habituellement amenées à faire face existent toujours, on observe un glissement vers certaines missions plus classiques de l'activité de ces unités. On aura noté par exemple le recours de plus en plus fréquent du GRIMP dans des brancardages complexes.

Le plus souvent ces glissements se justifient par des exigences de sécurité de plus en plus fortes pour les victimes mais aussi pour les sauveteurs.

# SOMMAIRE

- Chapitre I : Présentation et évolution du département.....page 9
- Chapitre II : Les évolutions du SDIS 60 .....page 15
- Chapitre III : Incidence de l'évolution démographique.....page 19
- Chapitre IV : Analyse de la sinistralité pour le département et par secteur de centre de secours..... page 23
- Chapitre V : Evolution de l'activité opérationnelle par centre de secours.....page 31
- Chapitre VI : Analyse des délais de couverture opérationnelle.....page 37
- Chapitre VII : Analyse des départs non assurés.....page 45
- Chapitre VIII : Analyse de la charge opérationnelle .....page 51
- Chapitre IX : Analyse de la répartition temporelle de l'activité.....page 59
- Chapitre X : Analyse des ratios nationaux .....page 65
- Conclusion de l'analyse des risques courants :..... page 73
- Chapitre XI : Confirmation de l'analyse des risques courants et compléments apportés par le ressenti des chefs de centre.....page 77