

Service Départemental d'Incendie et de Secours du Var

RETEX INONDATIONS DRAGUIGNAN 2010

6 juillet 2010

**Retour d'expérience sur
l'engagement GRIMP SUD
lors des inondations
15 & 16 juin 2010**



Sommaire

- I. Situation
- II. Point de vue technique
- III. Point de vue matériel
- IV. Propositions
- V. Conclusion
- VI. Références documentaires



I. Situation

Le 15 juin 2010 dans l'après midi, des pluies torrentielles s'abattent sur la région de Draguignan. Ces phénomènes météorologiques baptisés épisode « cévenol » ou méditerranéen vont déverser jusqu'à 400 mm (ou l/m²), causant les crues et inondations que nous venons de subir.

Sous l'impulsion du Commandant Doulcier, des chefs d'unité et conseillers techniques GRIMP sont engagés à partir de 20h00, le soir même afin d'assurer des hélitreuillages de nuit en compléments des collègues SAV ou PLG déjà engagés. Le phénomène est d'une telle ampleur que plusieurs hélicoptères, appartenant à différents corps d'état - DSC, Marine nationale, ALAT, Douanes, Gendarmerie - vont être immédiatement engagés.

Les missions des secouristes IMP débutent le 15 juin 2010 vers 20h00 avec l'engagement d'un chef d'unité GRIMP de garde au CSP Toulon Ouest pour relever un secouriste SAV1 non qualifié hélitreuillage, embarqué dans un Puma de l'EA-ALAT durant la 1ere phase « non organisée » du secours. Puis elles vont se poursuivre le 16 juin au petit matin, depuis la base de l'Ecole d'Application de l'Aviation Légère de l'Armée de Terre du Luc (EA-ALAT) avec les autres IMP3 arrivés dans la nuit, soit pour relever nos collègues SAV et PLG qui ont travaillé toute la nuit, soit pour armer de nouvelles machines arrivant en renfort.



II. Point de vue technique

5 chefs d'unité et conseillers techniques GRIMP sont engagés le 15 juin 2010 entre 20h00 et 22h30, à savoir par ordre chronologique :

- Sch KASPAROFF Yvan CIS Toulon Ouest chef d'unité IMP/ISS
- Adc NICOLAS Patrice CIS Saint Maximin chef d'unité IMP/ISS/CAN
- Cdt Doulcier Christian conseiller technique départemental GRIMP 83
- Adc HUGONNIER Marc CIS Toulon Ouest conseiller technique IMP chef d'unité ISS
- Sch JANSEM Sébastien CIS Toulon Ouest conseiller technique IMP chef d'unité ISS

Le CTD Grimp anticipe la demande de moyens en collaboration avec le coordinateur Groupement Hélicoptères de la DSC, à partir de la tour de contrôle de l'aérodrome de la base EA-ALAT du Luc, devenue PC des moyens aériens du secours qui entre dans une phase organisée pour la partie « sauvetages héliportés ». Il met ses secouristes à disposition du coordinateur SP, détaché à la tour de contrôle par le CODIS (lui même installé au CGI centre).

Le coordinateur DSC assure la gestion des moyens aériens en organisant les rotations des équipages (gestion des temps de repos), les rotations d'aéronefs et en assurant le contact radio (fréquence VHF aéronautique dédié). Il est secondé par le coordinateur SP qui assure l'interface avec le CODIS en retransmettant les demandes de secours et en gérant l'engagement des secouristes SP (IMP, SAV ou PLG) à bord des machines, depuis la base. La situation géographique centrale de l'aérodrome du Luc et la logistique mis à disposition par l'EA-ALAT en font le site idéal de regroupement et d'engagement des moyens aériens.



Les secouristes IMP sont affectés à partir de l'aérodrome, sur différentes machines, mises à disposition du CODIS 83 :

- Ecureuil Dragon 83
- Ecureuil Gendarmerie
- EC 145 Dragon 66, 69, 06 et 131
- EC 135 Douanes Hyères
- Puma EA-ALAT

Les secteurs explorés depuis la base du Luc sont :

- secteur Draguignan, Figanières
- secteur Le Muy, Roquebrune
- secteur Puget/Argens, Fréjus, Saint Aygulf

Une grande autonomie est laissée aux hélicoptères en terme de sectorisation. Cette situation s'impose face à une catastrophe d'une telle ampleur et avec la coupure des moyens d'alerte traditionnels pour la population (liaisons TPH filaire et GSM hors service).

Les missions sont, à ce moment précis du sinistre, simples dans leur définition mais engagées dans leur réalisation :

- reconnaissance de nuit sur VL immergées non accessibles
- sauvetages et/ou mises en sécurité de personnes bloquées par la montée soudaine des eaux
- évacuations des personnes secourues vers des structures ou des éléments au sol pouvant les prendre en charge, au plus près de la zone de treuillage permettant des rotations plus rapides



Les hélitreuillages, principalement réalisés à la sangle, se sont répartis de la manière suivante :

- hélitreuillages sur structures fixes: toits, fenêtres, dernier niveau par 1 ouverture de toit existante ou créée
- hélitreuillages sur structures mobiles: VL, véhicule utilitaire, mobil-home, caravanes
- hélitreuillages sur embarcation civile et même SP
- hélitreuillages dans l'eau: victimes dans mobil-home immergé ou sur radeau de fortune
- hélitreuillages dans les arbres

Une large part de la population est représentée parmi les victimes, personnes âgées, enfants, enfants handicapés mentaux etc. De plus nous avons aussi dû évacuer des intervenants : personnel CCFF et sapeurs pompiers SAV, en difficulté.

Au niveau des chiffres :

- 5 IMP3 engagés sur la base EA-ALAT qualifiés treuillage de nuit et spécialisés CANYON et/ou SPELEO
- Entre 40 et 50 hélitreuillages réalisés à titre individuel pour chacun d'entre eux
- Jusqu'à 10 heures de temps de vol cumulées pour certains
- De **80 à 120 personnes secourues par sauveteur IMP** sur certaines rotations, les machines laissaient le secouriste sur place, emportaient 2 à 3 victimes, puis revenaient le récupérer.



Facteurs favorables aux secouristes IMP:

1. formation à l'hélicoptère de jour et de nuit
2. expérience dans le domaine de l'hélicoptère, pratiqué en secours comme en exercice tout au long de l'année
3. connaissance des différentes machines utilisées et des différents treuils
4. harmonisation des techniques de treuillage entre les différents corps d'état
5. secouristes spécialisés CAN et ISS confrontés régulièrement au milieu « eau vive »
6. engagement à partir de la base EA-ALAT du Luc, point central regroupant les moyens aériens.

Facteurs défavorables aux secouristes IMP:

1. nombre important de demandes d'évacuation sur les zones survolées
2. obligation de procéder rapidement pour répondre au plus de demandes possibles
3. stress dû à l'enchaînement de situations périlleuses
4. absence de formation aux techniques aquatiques de sécurité « eau vive »
5. stress des pilotes généré par le risque de collision dû au nombre important d'aéronefs travaillant en même temps.



III. Point de vue matériel

- **Matériel collectif GRIMP disponible au sol :**
 - présence du VIMPL 04 Toulon Ouest, créant un parc à matériel sur le tarmac de l'aérodrome du Luc

- **Matériel collectif GRIMP embarqué par les secouristes IMP :**
 - interface treuil
 - triangle d'évacuation
 - casque victime

- **Matériel de treuillage le plus largement utilisé**
 - sangle d'hélitreuillage (armement des machines)

Aucun hélitreuillage n'a été réalisé avec le brancard Piguillem.

- **Equipement individuel** utilisé par les secouristes IMP
 - harnais cuissard et torse de l'équipement GRIMP
 - casque (habillement IMP)
 - masque de protection oculaire (habillement IMP)
 - gants néoprène (habillement ISS et CAN)
 - chaussons néoprène (habillement ISS)
 - chaussures type canyon (habillement CAN)
 - combinaison néoprène (habillement CAN)
 - combinaison imper-respirante (habillement ISS)



Facteurs matériels favorables :

1. parc à matériel au plus près des zones de stations des hélicoptères au sol
2. matériel collectif spécifique aux opérations d'hélicoptère utilisé régulièrement par les IMP
3. équipement individuel de base IMP adapté aux opérations d'hélicoptère (harnais, casque et masque)
4. combinaison néoprène pour les spécialistes CAN adaptée au milieu aquatique

Facteurs matériels défavorables :

1. combinaison imper-respirante (habillement ISS) n'apportant plus de protection thermique en milieu aquatique
2. pour les secouristes GRIMP/ISS chaussures non adaptées à l'immersion



IV. Propositions

Au regard des missions réalisées par les secouristes IMP embarqués dans les différents hélicoptères, à l'instar de celles effectuées par nos collègues SAV et PLG et si l'on considère le caractère certes exceptionnel de cet événement mais qui peut être récurrent dans une moindre mesure, on pourrait raisonnablement envisager **la création d'un groupe mixte hélitreuillages inondations** composé de :

- secouristes PLG déjà formés à l'hélitreuillage
- secouristes SAV déjà formés à l'hélitreuillage
- secouristes IMP déjà formés à l'hélitreuillage

Les CTD des 3 spécialités ou le chef du service spécialités pourraient être à ce moment là coordinateur sapeur pompier des secouristes embarqués (moyens aériens) et conseiller technique du COS pour la partie « hélitreuillages ». Et si l'on veut aller encore plus loin, ils pourraient en amont être impliqués dans une réflexion plus globale sur la réaction face à un évènement catastrophique.

La mission principale de ce groupe serait les sauvetages ou mises en sécurité de personnes avec hélicoptères, dès les premières heures de la crue, à un moment donné où les secours terrestres auraient le plus de mal à progresser. Pour faciliter la coordination des moyens aériens, son engagement pourrait se faire à partir d'un même site, et notamment la base EA-ALAT du Luc qui possède les infrastructures et qui est un point central du département.



A leur formation de spécialité, s'ajouterait **une formation « sauvetage eau vive »** organisée par le SDIS 34 sur la base nautique de Millau et qui aurait pour but l'apprentissage des techniques de sécurité à l'évolution et au sauvetage dans ce milieu particulier. De plus, **une FMA treuillage avec les autres hélicoptères** susceptibles d'intervenir (Marine, Douanes, Gendarmerie etc...) devrait être entreprise à l'instar de celle effectuée avec les « Dragons ». Enfin logiquement, l'ensemble des spécialistes composant ce groupe devrait être **qualifié hélitreuillage de nuit**, en proposant un complément de formation aux PLG, SAV et aux autres IMP.

En terme de matériel, l'équipement individuel des **secouristes IMP/ISS devra être complété par une combinaison néoprène type canyon**, sachant que ces 3 spécialités possèdent déjà du matériel individuel nécessaire à l'hélitreuillage.

Plusieurs Groupes d'Intervention Sauvetage (GIS) ont dorénavant été créés dans les SDIS de départements voisins (06, 30, 34 etc...) soumis eux aussi au risque inondation. Il ne s'agit pas d'aller jusque là, puisque les spécialistes SAV interviennent déjà dans ce domaine, **mais de se cantonner aux opérations d'hélitreuillages.**

En résumé et pour synthétiser mes propositions :

- création d'un groupe hélitreuillage inondations (PLG, SAV, IMP)
- CTD ou chef service spécialités impliqués en amont dans un plan d'action contre les événements catastrophiques
- stage « eau vive »
- FMA treuillage autres hélicoptères que Dragons
- qualification hélitreuillage de nuit
- complément équipement individuel pour certains



V. Conclusion

Le bilan de l'intervention des services de secours les 15 et 16 juin 2010, annoncé par la préfecture du Var pour la partie sauvetages hélicoptérés, est de 1350 personnes secourues par 26 aéronefs différents.

La réaction à cet événement, en ce qui concerne les moyens de secours aériens et pour ce que j'en ai vu, a été à la hauteur du sinistre avec au plus fort de la mobilisation 19 hélicoptères de différents corps d'état réunis sur la base de l'EA-ALAT du Luc. Les sapeurs pompiers du Var secouristes GRIMP, PLG ou SAV embarqués dans les différentes machines ont su s'adapter à des équipages hétéroclites.

Il n'est nullement question ici de proposer la création d'une nouvelle spécialité, mais plutôt de créer un groupe composé de personnels déjà formés qui mettraient en commun leurs spécificités respectives dans le domaine du secours hélitreuillé, afin de permettre au CODIS ou à un autre organe décisionnaire au niveau opérationnel de mobiliser plus rapidement ces secouristes regroupés au sein d'une même entité plus facilement identifiable et mobilisable, notamment, comme ce fut le cas, en période de crise majeure.

Si l'on considère que l'intervention des moyens aériens au plus tôt de la catastrophe peut palier en partie les difficultés de progression des secours terrestres, alors cette proposition aurait pour objectif d'améliorer la capacité de mobilisation du CODIS et de lui faciliter la tâche alors qu'il s'agit d'armer avec des secouristes qualifiés des machines qui se mettent à sa disposition dès les premières heures du sinistre. Même si un événement d'une telle ampleur reste exceptionnel, il ne faut pas sous estimer le caractère récurrent du risque inondation dans notre région.



Enfin, il est à noter l'accueil remarquable que nous ont réservé les personnels de l'EA-ALAT sur la base du Luc, pour nous apporter en urgence toute l'aide logistique dans la mesure de leurs moyens.

Sergent chef Jansem Sébastien
CSP Toulon Ouest
conseiller technique GRIMP83
responsable du matériel collectif



VI. Références documentaires

- ✓ article « Sauvetages en eaux vives » magazine Le Sapeur Pompier n°986 janvier 2007
- ✓ publication « Var @ction » de la préfecture du Var

