

MISSION SÉCURITÉ DES SAPEURS-POMPIERS

NOTE DE SYNTHÈSE

Afin d'examiner les possibilités de renforcement de la sécurité des personnels en intervention, le Ministre de l'intérieur, de la sécurité intérieure et des libertés locales, a confié au colonel Christian POURNY "la mission d'étudier l'ensemble des missions confiées aux sapeurs-pompiers et de faire des propositions pour améliorer la sécurité active et passive des intervenants".

LE CONSTAT

L'année 2002 fut particulièrement dramatique pour les sapeurs-pompiers civils et militaires, professionnels et volontaires, puisque la profession a eu à déplorer vingt-cinq décès. Deux accidents majeurs l'ont marqué au cours de laquelle cinq sapeurs-pompiers de la Brigade des sapeurs-pompiers de Paris ont péri lors d'un incendie à Neuilly-sur-Seine au mois de septembre, et cinq sapeurs-pompiers volontaires du service départemental d'incendie et de secours de la Drôme ont perdu la vie sur l'autoroute A7 à Loriol en novembre.

Ce bilan tragique s'inscrit à la suite d'autres années au bilan tout aussi lourd puisque en dix ans (1992 – 2002) le nombre de sapeurs-pompiers décédés s'élève à 196, soit une moyenne relative de 20 décès par an.

A cette importante mortalité, s'ajoutent évidemment les accidents en service et les arrêts de travail pour maladie.

Assez paradoxalement par rapport au métier exercé, on peut dire que les sapeurs-pompiers ont une assez mauvaise représentation de ce qu'est, ou devrait être, leur propre sécurité. On peut comprendre que leur attention en intervention est toute entière portée vers leur mission de secours ou d'extinction, et qu'ils peuvent ainsi négliger leur propre protection. Il est moins compréhensible que les mesures de sécurité passive soient absentes ou insuffisantes.

Les chiffres

25 SP décédés en 2002, **13** à ce jour (le 13/11) en 2003.

En 2002, une estimation de :

- près de **16 000 accidents en service** (SPP + SPV), dont :

- près de **500 000 jours d'arrêt de travail** pour les **SPP**, représentant :
 - 2 500 équivalents-temps-plein, soit près de 8 % des effectifs SPP au plan national
 - soit 115 M€ (sans compter les dépenses de sécurité sociale) dont :
 - plus de 120 000 journées (24 %) pour les accidents en service, dont près de 47 000 journées dues au sport, et 36 000 liées à l'opération,
 - et 250 000 jours (51 %) d'arrêt maladie.
- **60 000 jours d'arrêt** pour les **SPV** suite à des **accidents en service**, représentant
 - 300 équivalents-temps-plein de SPP, dont :
 - 22 600 jours d'arrêt liés à l'opération,
 - 15 700 jours d'arrêt dus au sport.

LA MÉTHODE DE TRAVAIL

Pour satisfaire à cette mission, il a été décidé de créer dix groupes de travail sur les thèmes suivants qui recouvrent une large palette d'intervention des sapeurs-pompiers : Accidents thermiques, Accidents de voirie, Accidents sur feux de forêts, Interventions lors de violences urbaines, Nouveaux risques techniques, Culture de sécurité des SDIS (système de management de la sécurité), Autres situations à risques, Fonction Officier de Sécurité.

Par ailleurs, 2 autres groupes de travail ont été créés, transversaux avec les autres groupes. Il s'agit des formations : Aspects juridiques, Aspects médicaux.

Si ces deux derniers groupes sont des référents aux questions d'ordre juridique ou médicale des autres groupes, ils conduiront néanmoins leurs propres travaux, comme l'étude des pouvoirs du commandant des opérations de secours (COS), ou le soutien sanitaire en intervention, par exemples.

Tous les statuts des sapeurs-pompiers y sont représentés, dont bien évidemment les unités militaires, mais ils ne sont pas seuls concernés, car les interventions se partagent avec d'autres services qui, dans certains cas, assurent la propre sécurité des SP (DGGN, DGPN, DDE, SMUR, sociétés concessionnaires d'autoroutes...) et sont donc inclus dans les groupes de travail.

Ont également été associés à ces travaux, des universitaires, des élus, un magistrat, des industriels, des médecins référents de médecine du travail, etc.

Près de 150 personnes se sont ainsi réunies au sein de ces 10 groupes de travail.

Un des grands intérêts de cette mission aura été de réunir cette palette de représentants – professionnels avertis – à la fois institutionnels, mais aussi privés, venants d'horizons très différents mais finalement tous concernés à des titres divers autour de l'objet commun qu'est la sécurité du sapeur-pompier.

La mission, qui aurait initialement pu être tentée par un examen prismatique des principaux accidents subis par les SP et leur résolution par des contre-mesures immédiates, a rapidement évolué vers une **revisite des « fondamentaux »** en termes de connaissances et de culture de sécurité. En effet, il ne suffit pas d'apprendre quelques réflexes ou de donner des recettes s'ils ne s'intègrent pas dans un cursus d'acquisition professionnelle. La sécurité doit être érigée en culture incontournable, permanente et transversale au sein des SDIS.

150 personnes se sont réunies
au sein de **10 groupes de travail**

Réflexions sur les **fondamentaux
de la culture de sécurité**

2 groupes de travail transversaux
Aspects juridiques
Aspects médicaux

8 Thèmes de travail thématiques

Accidents thermiques,
Accidents de voirie
Accidents sur feux de forêts
Interventions lors de violences urbaines
Nouveaux risques techniques
Culture de sécurité des SDIS
Autres situations à risques
Fonction Officier de Sécurité

LES PROPOSITIONS

NB : toutes les propositions font l'objet d'une déclinaison très détaillée dans le corps du rapport général (450 p.).

Préambule :

Il ressort des travaux de la mission que les solutions apportées aux problèmes rencontrés sont soit spécifiques à un domaine donné, soit communes à l'ensemble des domaines (principalement, les questions liées à la culture de sécurité), soit, plus couramment, en interaction d'un domaine sur l'autre (EPI, cahier des charges des engins...).

Mais c'est tout d'abord la dimension humaine qu'il convient de privilégier et toute mesure qui tendra à préserver l'intégrité de l'homme tant physique que psychologique sera bonne.

Il est aussi proposé dans le rapport de mission, des mesures qui peuvent être périphériques ou tangentielles à la sécurité stricto sensu, mais les forums de discussion au sein des groupes ont amené les participants à donner leur sentiment plus général d'acteurs citoyens et fait émerger certaines idées.

Il en est ainsi, par exemple, de la préconisation qui vise à conforter la mise en œuvre d'une « **réserve de sécurité civile** », ou du souhait de la **participation des SP aux actions de prévention** (forum citoyenneté, stage d'éducation à la citoyenneté...) dans les secteurs sensibles.

Mais la première de ces propositions consistera à rappeler d'une façon générale, appuyée et itérative, à l'ensemble (interministériel) des services, qu'ils soient d'administration centrale ou locaux, **l'application des textes déjà existants**, avant de vouloir en créer d'autres (EPI, CHS, ...). De la même façon, il paraît nécessaire de rappeler à chaque **service public et privé ses obligations de missions**, opérationnelles notamment, afin de ne pas entrer dans un mode dégradé de réponse à l'urgence qui amène trop souvent les SDIS à pallier l'absence ou la carence du service concerné, transférant de facto une responsabilité qui n'incombe pas aux sapeurs-pompiers, aspects financiers induits (acquisition de matériels de balisage « professionnels », par exemple).

Le rapport général (~450 pages) adopte la **methodologie** suivante :

- 1^{ère} partie : présentation des **problèmes et solutions communs** avec référence(s) au(x) domaine(s) source(s),
- 2^{ème} partie : présentation des **problèmes et solutions spécifiques**,
- 3^{ème} partie : documents relatifs à la **connaissance** du domaine et à la formation / information.

~ **200 propositions** sont reprises en conclusion, sous forme de tableaux synthèses à plusieurs entrées de lectures, selon :

- Les thèmes (feux de forêts, violences urbaines, accidents voirie...),
 - Les aspects (réglementaires, opérationnels, structurels...),
 - Les priorités de mise en œuvre (à 1 an, 2 ans, 3 ans).
-

LES PROBLÉMATIQUES ET SOLUTIONS COMMUNES

LA CULTURE DE SECURITE AU SEIN DES SERVICES D'INCENDIE ET DE SECOURS

Même si des améliorations ponctuelles et matérielles peuvent être apportées assez rapidement, il convient plus globalement d'entreprendre une « culturation » du sapeur-pompier en matière de sécurité. Pour le sapeur pompier, selon qu'il est en intervention, en entraînement opérationnel, en entraînement sportif ou qu'il vaque à d'autres occupations professionnelles, cette exigence de sécurité va se décliner selon des règles et des modalités d'actions différentes.

La diversité des situations, leur caractère d'urgence et la nécessité d'adapter à chaque instant l'organisation aux événements, se traduisent par de multiples interfaces à gérer entre les exigences de sécurité civile et la préservation de la santé et de la sécurité des opérateurs.

Dans un tel contexte, le développement de la capacité à maîtriser les risques (formation, entraînement, suivi de santé, organisation et commandement en interventions) s'avère le seul moyen acceptable pour les affronter. **C'est donc bien une culture de sécurité qu'il convient de développer** pour la substituer à une certaine culture du risque qui a pu perdurer.

Parallèlement, **nous ne disposons pas**, au plan national notamment, de recueil de **données fiables et exhaustives relatives aux accidents de service et maladies professionnelles chez les sapeurs-pompiers**. L'absence d'obligation réglementaire concernant ce recueil de données et sa centralisation, ainsi que le manque d'outil informatique spécialisé, expliquent pour partie ce phénomène.

La méconnaissance, notamment de cette accidentologie ne permet ainsi pas, de facto, d'analyse pertinente des causes, ni donc la mise en place d'une réelle politique de prévention. Dans ce domaine, nous sommes plus comptable qu'ordonnateur, **plus réparateur que préventiviste**, plus préservateur des risques par des mesures individuelles qu'organisateur du travail par le développement d'une protection collective, plus « taiseux » de nos difficultés internes que « disant » de nos exigences inter-services. Il est donc proposé de mettre en place une banque nationale de données (BND) (voir infra § aspects médicaux).

C'est donc sur un véritable **projet managérial de sécurité (SMS)**⁽¹⁾ qu'il convient de s'engager, du niveau national au niveau départemental. Il faut rappeler ici la responsabilité de l'employeur en application du Code du travail et des textes réglementaires. Ce projet structurant doit prendre en compte l'évaluation des risques professionnels par la mise en place initiale d'un **document unique** (obligatoire) et, après analyse, proposer des mesures collectives et individuelles et des actions promouvant **l'hygiène et la sécurité au sein des SDIS**, tant au niveau de l'organisation de la vie en caserne que lors des interventions, promotion qu'à d'ailleurs souhaité le ministre de l'Intérieur dans sa lettre du 9 octobre 2003 aux sapeurs-pompiers.

Notre proposition s'appuie notamment sur l'expérience menée dans le SDIS des Deux-Sèvres depuis trois ans et qui montre en quelques chiffres que, entre 1999 et 2002 :

- les cotisations assurances des personnels (SPP, SPV, et PAT) ont été divisées par 1,5 (car moins d'accidents corporels),
- les arrêts de travail, mesurés en équivalent-temps-plein (ETP), sont passés de 1,2 à 0,7,
- la sinistralité des véhicules a été divisée par 2,5 (car moins d'accidents matériels) alors que, dans le même temps, les chiffres des autres départements étaient en hausse constante.

Ainsi, sur trois années, en prenant en compte les frais de gestion et de formation nécessaires à la mise en oeuvre du **Système de Management de la Sécurité**, le bilan coût final présente un solde positif de plus de 95 000 €. On peut estimer, sans se tromper, que la généralisation de cette approche génèrerait une amélioration très sensible pour la sécurité des SP et leur structure de gestion.

⁽¹⁾ SMS : Système de Management de la Sécurité.

Le développement de cette nouvelle culture de sécurité doit permettre d'appréhender les problèmes d'hygiène et de sécurité, non plus comme une contrainte supplémentaire, mais comme un élément incontournable à prendre en compte dans l'examen de l'ensemble des dossiers (budget, organigramme, techniques opérationnelles...).

Ainsi conviendrait-il que soit créée une **commission nationale de la prévention des risques professionnels des sapeurs-pompiers et des personnels de la sécurité civile** auprès de la future "conférence nationale des SDIS", dans sa formation paritaire et étendue (représentants des organisations représentatives, de l'Etat et des DDSIS). Ce véritable observatoire national de l'accidentologie pourrait susciter les initiatives de nature à améliorer la prévention des risques professionnels qu'il s'agisse d'enquêtes, de recherche ou d'actions prioritaires à mener, et proposer à la conférence nationale toutes mesures susceptibles d'améliorer l'hygiène et la sécurité des SP au travail.

Nous avons souhaité que puisse être inclus dans cette démarche **préventive l'ensemble des agents de la sécurité civile** qui oeuvrent aux côtés des SP (UIISC, démineurs, pilotes...). La conférence ne se prononçant que sur la politique à mener au sein des SIS.

Concomitamment, l'échelon central DDSC devra formaliser sa capacité à mettre en oeuvre une culture de retour d'expérience efficiente et permanente à travers la création d'un **bureau enquête / études-accident** qui pourrait être fonctionnellement rattaché à l'Inspection et s'appuyant sur un réseau d'expertise zonal. Au-delà des enquêtes sur les accidents avérés, cette structure doit pouvoir analyser, dans une relation de confiance avec les SDIS, les « presque-accidents », signaux d'alerte d'accidents plus graves.

De même faut il accélérer la mise en place des **comités d'hygiène et de sécurité (CHS)** au sein des SDIS, et donner aux SP volontaires la possibilité d'y siéger car ceux-ci subissent des contraintes opérationnelles comparables aux SPP. Parallèlement, il semble opportun de mettre en place, au sein de chaque SDIS, un **bureau hygiène et sécurité**, support permanent des CHS, structure de recueil des retours d'expérience (REX) locaux en ce domaine, de gestion et de mise en œuvre des textes réglementaires relatifs à l'hygiène et à la sécurité au travail.

Dans ce sens, la Caisse des Dépôts et Consignations vient de constituer un comité scientifique et technique au sein de la CNRACL en y incluant un représentant de la DDSC, afin d'y être conseiller au sein du **Fonds national de prévention** des maladies professionnelles et accidents du travail des Fonctions Publiques territoriale et hospitalière.

Développer une culture d'hygiène et de sécurité pour la substituer à une culture du risque au sein des services de sécurité civile.

- **Mettre en œuvre un système de management de la sécurité (SMS)** : l'exemple du SDIS des Deux-Sèvres (bilan final = solde positif de 95 000 €)
 - Elaborer un «**document unique**» au titre des risques professionnels,
 - Mettre en place une **banque nationale de données (BND)**,
 - **Créer une «commission nationale des risques professionnels des SP et personnels de la sécurité civile»**
 - **Créer un «bureau enquêtes / études - accidents»** au plan national,
 - **Accélérer mise en place des CHS** au sein des SDIS
 - Admettre les **SPV à siéger au sein des CHS**,
 - Créer un **bureau hygiène et sécurité au sein de chaque SDIS**,
 - Participer au **comité scientifique et technique de la CNRACL**.
-

LES ASPECTS MEDICAUX

Dans le droit fil de cette connaissance initiale des risques professionnels convient-il d'ouvrir un de ses chapitres essentiels qu'est la **médecine professionnelle et préventive**, la santé au travail. En effet, les services de santé et de secours médical (SSSM) des SDIS, après avoir pratiqué une médecine de « sélection » (type SIGYCOP de l'ancien service national) même améliorée en 2000 sous un aspect aptitude différenciée, doivent résolument évoluer vers une véritable médecine de prévention au profit de l'ensemble des agents du service (SPP, SPV, PAT).

Dans ce domaine médical également ne disposons-nous d'**aucune donnée épidémiologique sur les accidents en service et maladies professionnelles** dont il faut rappeler, pour ces dernières, l'obligation, au moins trentenaire voire ad vitam, de suivi post-professionnel par l'employeur. Aucun SDIS n'y satisfait à ce jour.

La **formation des médecins SP** en matière préventive devra également être assurée. Sur ce thème, de réelles perspectives de collaboration ENSOSP / Université (et inter-universitaire) existent avec l'aide du **Fonds de prévention** de la CDC. Plus d'ailleurs, que d'augmenter sensiblement le nombre de médecins spécialisés du travail (ils sont environ 35 actuellement chez les SP), il conviendra plus sûrement d'apporter une offre de formation intermédiaire pour la mise en œuvre et l'accompagnement de la médecine professionnelle et préventive au sein des SDIS.

De même le **soutien sanitaire** en intervention doit-il être mieux identifié dans les grilles de départ en intervention, et permettre d'assurer des prises en charge tant sur le plan somatique que **psychologique**.

Nous ouvrirons ici un commentaire particulier sur les **accidents de sports**. Le sport effectué « à la garde » est le plus grand pourvoyeur des accidents en service des SP. Une des principales raisons qui l'explique est que la notion de « sport » pratiqué chez les SP se réduit bien souvent à la pratique d'un sport collectif (souvent football) dont la pratique (souvent enthousiaste) génère énormément d'accidents handicapants (fractures, foulures, entorses...). Pour y remédier, il convient de passer résolument de la notion de sport à celle « **d'activité physique** » adaptée au métier. Une cause d'**accidentologie** majeure de la profession peut ainsi être **diminuée très rapidement** et dans des proportions importantes.

Il apparaît donc nécessaire de mettre sur pied une véritable veille sanitaire des SP s'appuyant sur une **banque nationale de données** (BND) fiable qui, seule, peut permettre des études épidémiologiques indispensables et préalables à toute politique de prévention. Cette BND pourrait s'appuyer à la fois sur le logiciel informatique **PRORISQ** que la Caisse des Dépôts et Consignations (CDC) accepte de fournir gratuitement aux SDIS (3 SDIS l'expérimentent actuellement) et sur les informations émanant des CHS locaux, autorisant ainsi une gestion optimisée et en temps réel des accidents en service et maladies professionnelles. La traduction réglementaire de cette expertise ainsi que la gestion des domaines de compétences des SSSM relèveraient évidemment de la DDSC au sein de laquelle s'imposera la création d'un véritable **bureau santé**.

-
- Penser le **SSSM comme "médecine du travail et de prévention"**, c'est-à-dire comme acteur en santé publique,
 - Créer un « **bureau santé** » au sein de la DDSC,
Créer une **banque nationale de données épidémiologiques** (BND citée supra) sur une base **PRORISQ** (Caisse des Dépôts et Consignations),
 - Prendre en compte que chez les SP, les **accidents dus au sport** représentent :
 - 39 % des journées perdues pour accident (soit 46 869 j) chez les SPP, soit 234 ETP (en nombre de SPP, c'est l'équivalent du Loir-et-Cher et du Lot réunis),
 - 26 % des jours d'arrêt de travail (soit 15 744 j) chez les SPV.
 - Rédiger un GNR activité physique » chez les sapeurs-pompiers.
-

LES ASPECTS JURIDIQUES

Le groupe de travail, sur ces aspects juridiques, a surtout répondu aux questions afférentes au droit posées par l'ensemble des autres groupes, notamment sur les pouvoirs du **COS**.

Il a néanmoins étudié des thèmes précis, principalement :

- sur l'organisation, le rôle et les **compétences des CHS**,
- sur la qualité de « **travailleur** » du **sapeur-pompier volontaire** au sens de la directive européenne de 1989, et son **intégration** au sein des CHS,
- sur la **formation** et l'inspection en matière d'hygiène et de sécurité,
- sur la **protection des fonctionnaires** et la prise en compte de la victime par la justice,
- sur une réflexion avancée du **droit de retrait**,
- sur la proposition d'**ouvrir aux assemblées délibérantes des SDIS la possibilité de déléguer à leurs exécutifs** le soin de décider des actions juridictionnelles en réparation du préjudice qu'elles subissent, soit directement, soit du fait de l'indemnisation de leurs agents dans le cadre de la protection fonctionnelle
- sur la définition du cadre des **missions d'urgence** effectuées par les sapeurs-pompiers.

Par ailleurs, l'analyse des conditions d'hygiène et de sécurité des sapeurs-pompiers **au niveau international** amène à constater que la dernière réunion organisée par le bureau international du travail (**BIT**) s'est tenue en 1990 (où aucun représentant français n'était présent). La France doit prendre l'initiative pour relancer cette dynamique auprès du BIT.

-
- Compétence des **CHS** des SDIS, et **intégration des SPV** en leur sein,
 - **Qualité de « travailleur » du sapeur-pompier volontaire**,
 - Réflexions sur le **droit de retrait**,
 - **Formation en matière d'hygiène et de sécurité**,
 - **Protection des fonctionnaires** et prise en compte de la victime par la justice,
 - Capacité pour les CA des SDIS **de déléguer à leurs exécutifs** le soin de décider des **actions juridictionnelles**,
 - **Solliciter le BIT** pour relancer l'hygiène et la sécurité des sapeurs-pompiers **au niveau international**
-

LES PREROGATIVES DU COMMANDANT DES OPERATIONS DE SECOURS (COS) ...

Sur une intervention, la direction des opérations de secours (DOS) relève de l'autorité du maire ou du préfet agissant dans le cadre de leurs pouvoirs respectifs de police.

Le COS (officier de SP) est chargé, sous l'autorité du DOS, de la mise en œuvre opérationnelle de tous les moyens publics ou privés placés à cet effet sous son commandement pour la durée des opérations.

S'il n'est pas strictement nécessaire d'ériger les sapeurs-pompiers en acteurs institutionnels de la police de la circulation, il convient néanmoins de **réaffirmer les prérogatives opérationnelles du commandant des opérations de secours (COS)** qui, pour faire face à un péril grave et imminent, doit avoir tout pouvoir pour prendre les mesures nécessaires et immédiates pour garantir la sécurité de ses personnels et assurer la protection de la population. A ce titre, **le COS doit pouvoir définir un périmètre de sécurité** et, par exemple, de facto fermer une voie de circulation, ou ordonner l'évacuation des personnes exposées à un danger.

L'objectif poursuivi n'est pas d'accorder au COS un pouvoir de police permanent, mais bien de lui ouvrir la capacité, dans l'urgence absolue et au constat de péril imminent, de prendre les décisions de sauvegarde ad-hoc.

Cette affirmation forte, qui ne dessaisit à aucun moment le directeur des opérations de secours (DOS) de son autorité de police, devrait pouvoir se concrétiser dans la future loi sécurité civile.

... et LE PERIMETRE DE SECURITE

Corollaire immédiat des prérogatives du COS, et de façon à n'engager le personnel que lorsque les conditions de sécurité optimales sont réunies et protéger également le public, **le COS**, ou dès son arrivée, l'officier de sécurité, **doit impérativement définir un périmètre de sécurité** a priori, à l'extérieur duquel doivent se tenir toutes les personnes (quel que soit leur statut) qui n'ont pas un rôle à jouer, et à l'intérieur duquel ne pénétrera que le minimum de personnels nécessaires à l'exercice de la mission. L'évolution de ce périmètre de sécurité au cours de l'intervention étant liée à la sécurisation de la zone d'intervention.

Un périmètre de sécurité comporte 2 espaces :

▪ **l'espace de travail** nécessaire aux secours, espace pouvant lui-même être divisé en 2 zones :

- la zone de travail = zone d'exclusion où tous les intervenants portent les EPI adaptés,
- la zone contrôlée = zone de stockage des moyens sur site.

▪ **l'espace de danger** :

- en aval de l'accident : le panache qui se dirige vers une zone habitée, par exemple,
- en amont de l'accident : le balisage et l'avertissement des usagers sur un accident de la route, par exemple,
- en latéral gauche et/ou droite de l'accident : la circulation maintenue à vitesse réduite sur la voirie routière ou ferrée (notion « n+1 ») par exemple,
- au dessus de l'accident : la présence lignes HT, par exemple,
- au dessous de l'accident : la présence d'une cave sous un plancher affaibli, par exemple.

Affirmer les **prérogatives opérationnelles du COS** dans la Loi.

Affirmer la **nécessité de définir un périmètre de sécurité**

LA FONCTION D'OFFICIER DE SECURITE

Il est une question que l'on doit se poser, peut-être un peu naïvement : si le SP protège le citoyen, qui protège le SP dans son intervention ?

La création de la fonction « **officier de sécurité** » peut répondre à cette attente. Cette fonction opérationnelle doit être assumée par un officier de SP expérimenté qui, conseiller technique du COS, doit s'assurer de l'engagement « en sécurité » du personnel en intervention et attirer l'attention du COS sur la pertinence et l'intérêt de certaines actions menées, difficiles, voire dangereuses, par rapport au gain apporté : vulnérabilité / enjeux (feux urbains, feux de forêts, violences urbaines...).

La fonction d'ACMO (Agent Chargé de la Mise en Oeuvre des règles d'hygiène et de sécurité) au sein du CHS pourra d'ailleurs être utilement tenue par l'un de ces officiers de sécurité.

Ce chaînage de la sécurité doit s'exercer dans un triptyque « opération – retour d'expérience – prévention ». Un officier départemental doit assurer la permanence et l'animation de cette chaîne. Cette fonction doit s'adapter à l'espace traité (sol, air/sol, air/air).

Bien que sa responsabilité ne s'exerce qu'à l'égard du service départemental d'incendie et de secours, il agit en partenariat avec les autres services engagés et demeure constamment vigilant quant aux actions menées afin de veiller à ce que la sécurité soit garantie sur l'intervention. Il s'assure, à ce titre, que les décisions ou faits inhérents à d'autres organisations, n'engendrent pas de risques supplémentaires.

Le sapeur-pompier protège les personnes et les biens,

L'officier de sécurité veille à la sécurité du SP en intervention, et en rapport :

- mesure le rapport **vulnérabilité / enjeux** préalable à l'engagement,
 - attire l'attention du COS sur la **pertinence et l'intérêt des actions menées**
 - s'assure de l'**engagement "en sécurité" du personnel**,
 - est **vigilant sur les actions des autres partenaires**,
 - assure le **retour d'expérience** ou/et le **retour d'événement** ⁽²⁾ des opérations,
 - remplit les **fonctions d'ACMO** au sein du CHS
-

⁽²⁾ Par rapport au « retour d'expérience » qui implique une analyse complète de l'intervention, le « retour d'événement » appelle à une consignation immédiate des faits, en vue d'amender une base d'informations accessible au plus grand nombre.

LES EQUIPEMENTS DE PROTECTION INDIVIDUELS (EPI)

Le domaine de l'équipement de protection individuelle concerne tous les effets de protection individuelle que porte le SP. Il est utile de préciser que la détermination de la catégorie d'EPI est de la **responsabilité de l'employeur** qui doit analyser et évaluer les risques (mise en œuvre du **document unique**) et faire son choix en conséquence.

Le Code du travail prévoyant que l'EPI doit être propriété de l'employeur, amène à sortir du principe de la "masse" cet équipement afin qu'il soit fourni en dotation et renouvelé sur décision de l'employeur.

Ensuite, le port et l'utilisation de l'EPI doit être prescrit dans le cadre du règlement intérieur du SDIS. Nous rappellerons que les EPI ressortent de deux grandes problématiques : Un EPI donné doit répondre à un spectre de situations le plus large possible, tout en n'entravant pas les mouvements du porteur, et ils doivent être compatibles entre eux dès lors qu'ils sont susceptibles d'être portés simultanément.

A la marge, il convient de s'équiper de matériels spécifiques (scaphandre anti-acide, anti-gaz, ...). Le sujet est donc très vaste, compte tenu de la multiplicité des situations rencontrées, des différentes tenues portées par les intervenants en fonction des circonstances

Si depuis quelques années les SDIS ont investi de façon sensible en matière d'équipement notamment sur les casques F1 et F2, **l'effort reste à poursuivre, et particulièrement dans l'acquisition de vestes textiles et de sur-pantalons**. Quelques chiffres 2002 sur le nombre d'équipements existants (et par rapport à une population totale d'environ 250 000 SP) :

Vestes CUIR	Vestes TEXTILE	Sur-pantalons	Casques F1	Casques F2
120 000	48 000	9 800	160 000	55 000

D'autre part, les **casques** actuels doivent évoluer, tant en matière de couleur pour être visible de loin et de haut, qu'en terme d'entretien, qu'en possibilité d'accepter des accessoires de sécurité essentiels que les fabricants doivent eux-mêmes faire évoluer (sonde thermo-hygrométrique, émetteur-récepteur radio, support caméra thermique...)

Par ailleurs, globalement, **la signalétique appliquée aux EPI** par l'intégration d'éléments de haute visibilité **doit être améliorée** de façon très sensible.

Il semble par ailleurs indispensable de mettre une **date butoir** pour l'utilisation des matériels anciens ne possédant pas les critères minimum des normes EPI.

Enfin d'une façon générale, et par simple application du Code du Travail, **le principe des notes d'instruction techniques (NIT)** émises par la DDSC – nécessaires en leur temps - **doit être revu**, en tous cas recentré. En ce qui concerne spécifiquement les EPI, la norme s'applique et une NIT est donc devenue inutile. S'il y a éventuellement besoin d'une NIT, celle-ci doit être « a minima » (la norme) et admettre des variantes supérieures.

La Sécurité du sapeur-pompier = un système de protection = des EPI

- l'EPI est de la **responsabilité de l'employeur**
- Elaboration d'un **document unique**, préalable aux choix
- **Effort à poursuivre** dans l'équipement en vestes textiles et sur-pantalons (EN 469) et casques (EN 443 niveau 3)
- Améliorer la **signalétique** appliquée aux EPI (EN 471)
- Arrêter une **date butoir** pour l'utilisation des **équipements anciens**
- Principe des **NIT sur EPI à revoir**

LE MATERIEL ROULANT

Une des mesures de sécurité permanente consiste certainement à améliorer la **qualité du parc matériel roulant**. Il s'agit là d'un rappel "pour mémoire" tant il est vrai que ce problème est connu de tous et depuis longtemps. Certes, les SDIS partaient de très loin, et des plans d'équipements importants ont été mis en oeuvre ces dernières années pour résorber ce retard. La dernière étude menée (annexée au rapport général) rappelle que le parc des SIS français reste encore l'un des plus anciens d'Europe. Les niveaux d'investissement sont donc à poursuivre et à améliorer dans ce domaine.

En matière d'ergonomie et de sécurité, Les fourgons d'incendie n'ont pas de ceinture de sécurité en cabine arrière, et le code de la route (R 412-1) prévoit l'exclusion du champ d'application du port obligatoire pour les véhicules de sapeurs-pompiers !

En cas d'accident, le sapeur-pompier peut être ainsi projeté dans la cabine en même temps que les appareils qui l'entourent (ARI, extincteurs, poste radio saillant...).

Ce simple exemple montre qu'au fil des ans, si l'on a pu améliorer la technologie ou ajouter de la sécurité à chaque équipement pris séparément, de gros efforts restent à faire pour préciser les contraintes interactives de ces équipements dans leur environnement. **Les constructeurs et aménageurs doivent réfléchir, avec les utilisateurs, sur ces concepts** et sur les améliorations indispensables à apporter au niveau de la sécurité et de l'ergonomie, **et les SP n'être pas tentés « d'améliorer » eux-mêmes l'environnement d'un véhicule** qui vient d'être réceptionné.

Les prochains véhicules neufs fournis par les industriels doivent, à notre sens, être obligatoirement **dotés de ceintures de sécurité**, ou le capelage de l'ARI en faire office après homologation. Parallèlement, des **formations à la conduite** des PL doivent être conduites au sein des SDIS à travers la mise en œuvre d'une politique plus globale de sécurité routière au titre du projet du système de management à la sécurité (cf supra).

Par ailleurs, une **réduction de la vitesse de déplacement des véhicules d'incendie et de secours** sera certainement un point de passage obligé pour diminuer l'accidentologie.

L'équipementier doit immatriculer les véhicules, et non pas le constructeur de châssis. Ici, les **NIT** (cf § EPI) pourraient trouver leur juste utilité dans la **définition des missions et des armements-types des engins**. Quelques descriptions du règlement d'instruction et de manœuvre de 1978 subsistent, mais sont obsolètes ou supprimées.

De même nos propositions visent-elles à changer la **couleur des véhicules** (neufs) de sapeurs-pompiers en se dirigeant résolument vers une couleur à **dominante jaune**. En effet, le rouge est une des couleurs les moins visibles lorsque la luminosité est faible.

Il n'y a pas de différence de prix entre les peintures rouge et jaune. La difficulté pour l'imposer sera plus probablement d'ordre affectif vis-à-vis des SP !

En attendant, la **signalisation des véhicules actuels** doit être par contre très sensiblement **améliorée** notamment par la mise en place d'une **signalétique périmétrique** latérale et de la face arrière, ainsi que par l'équipement progressif en **gyrophare bleu clair**.

Accidents trajets : 6 SP décédés et 10 000 jours d'arrêt de travail en 2002

- Poursuivre l'effort **d'amélioration du parc matériel roulant**
- Formation des SP à la conduite
- Faire **immatriculer véhicules par équipementier** (et non par fournisseur châssis)

Futur :

- véhicules neufs doivent être **dotés de ceintures de sécurité**, ou **brelage de l'ARI** en faire office après homologation
- **Limiter la vitesse** des véhicules SP
- couleur véhicules à **dominante jaune**

Améliorer l'existant :

- **Signalétique périmétrique latérale** et de la face arrière
 - Equipement progressif en **gyrophare bleu clair**.
 - **NIT** mission et armement véhicules
-

LES TRANSMISSIONS

Les transmissions sont, comme chacun sait, un élément-clé d'un dispositif de lutte, quel qu'il soit. La cinétique des événements auxquels sont confrontés les sapeurs-pompiers et **la prise en compte de la sécurité** des personnels exigent de véhiculer ordres et messages de renseignements avec, a minima, la même célérité.

De plus, la plupart des missions voient **plusieurs partenaires** cohabiter le temps d'une intervention, lesquels ressentent le besoin **d'échanges permanents** d'informations. En conséquence, seuls des réseaux supportés par une architecture unique et partagée autorisent techniquement le décroisement et l'interconnexion des différents services à tous les niveaux et ce, en fonction des besoins, eux-mêmes variables dans le temps.

Par ailleurs, la technologie numérique autorise aujourd'hui une ergonomie, un « confort d'emploi » des matériels et une **sécurité des liaisons** (cryptage, authentification) jusqu'ici inégalés. Cette technologie doit être mise à profit pour gagner en efficacité et en sécurité, notamment dans les cas suivants :

- émission des **appels de détresse** des équipages, par la simple pression sur un bouton, sans nécessité impérative de compléter par un message,
- envoi de « **status** » (fonctions préenregistrées dans les terminaux telles que : arrivée sur les lieux, opération terminée, etc.) qui permettent un désengorgement significatif des réseaux, ainsi qu'une exploitation moderne du parc.

Associée à un **géo-positionnement** des engins, la fonction « appel de détresse » présente l'énorme avantage d'immédiatement positionner le siège du problème. Le couplage aux Systèmes d'Informations Géographiques (SIG) eux mêmes intégrés aux systèmes d'alerte facilite grandement la gestion des moyens engagés sur le terrain (positionnement et comptage permanent des groupes d'attaque en feux de forêts, affectation optimisée des engins à des missions en cas d'interventions multiples, guidage des équipages et visualisation en temps réel du dispositif opérationnel, ...).

C'est pourquoi, la mise en place de tels réseaux ne saurait maintenant plus souffrir d'un quelconque retard. Il en va tant de la sécurité des intervenants que de l'efficacité des dispositifs de lutte, dans un environnement de plus en plus complexe et exigeant.

Accélérer la mise en place du réseau Acropol :

- Besoin d'**échanges permanents** d'informations inter-partenaires,
 - **sécurité des liaisons** (cryptage, authentification),
 - **appels de détresse** des équipages,
 - envoi de « **status** »,
 - **géo-positionnement** des engins.
-

LE RETOUR OPERATIONNEL DE LA DDSC

Pour clore cette première partie de problématiques communes, il semble par ailleurs pertinent que, d'une façon générale, **l'administration centrale (DDSC / SDOS)** mette en œuvre une communication opérationnelle rapide, à la fois par une **information « flash » de tout nouveau risque émergent**, et, sous forme de **fiches-réflexes**, les **postures opérationnelles** à adopter lors de sinistres « habituels », par exemple de type feux de ferme mais à l'intérieur desquelles, de façon courante, un stockage d'engrais existe et où, en cas d'accident, la facture peut être, humainement, très lourde à payer (cf SDIS de la Loire), ou lors de sinistres ayant eu des effets ou des modes de résolution particuliers. Il est essentiel de cultiver le **retour d'expérience** en ces domaines, voire le **retour d'évènements** afin d'avoir une **attitude réactive** pour faire connaître à tous l'expérience de certains et les parades immédiates à mettre en place, sans avoir à attendre pendant des mois – voire des années – les conclusions de l'enquête judiciaire ou du procès. La demande du terrain est forte en ce domaine.

Informations opérationnelles de la **DDSC** → **Attitude réactive** en matière de :

- **Information « flash » des risques émergents,**
 - Mise en œuvre de **fiches réflexes des postures opérationnelles,**
 - Mise en œuvre des « **retours d'évènements** »
 - Mise en œuvre des « **retours d'expérience** »,
-

LES PROBLEMATIQUES ET SOLUTIONS SPECIFIQUES

LES ACCIDENTS THERMIQUES

L'étude de l'amélioration des conditions de sécurité des SP face à des **accidents thermiques** majeurs a dégagé quatre grands domaines où les axes d'effort devraient se concentrer. Des éléments pourraient être, pour certains SDIS, des dépenses nouvelles. Toutefois, il ne s'agit que de répondre aux règles actuelles fixées par les lois et textes réglementaires. Si ces dépenses sont nouvelles, c'est que les SDIS ne sont pas encore en conformité...

- **Les moyens :**

Ils concernent les **EPI** que nous avons évoqués supra, ainsi que les matériels (caméras thermiques, système de repérage et de détection d'immobilité, transmissions, détecteur multi-gaz...).

Même si aujourd'hui les services d'incendie ne sont tenus qu'à la mise en œuvre des moyens, l'obligation de résultats ne devrait pas tarder à poindre. Les SDIS sont d'ores et déjà soumis à une obligation de moyens renforcés (cf attendus du jugement sur les baïnes des Landes).

- **La formation :**

Elle prépare l'intervention et doit donc corrélativement répondre aux mêmes obligations. En ce domaine, doivent être mis en œuvre : une formation continue « incendie » à tous les niveaux opérationnels (actuellement n'existe qu'une formation de « maintien des acquis »), l'installation de modules d'entraînement sur feux réels (aujourd'hui, trop de SP découvrent les flammes, la fumée, la chaleur, le stress, lors de leur première intervention !), la rédaction des GNR faisant actuellement défaut pour intervenir en sécurité, etc. Un document⁽³⁾ très exhaustif de l'étude des accidents thermiques est joint en annexe du rapport général, et constitue aujourd'hui une référence en la matière.

- **Les opérations :**

Ce chapitre concerne les techniques et les tactiques opérationnelles, notamment les principes de l'attaque massive, la ventilation opérationnelle, les reconnaissances, etc.

- **L'organisation :**

Elle concerne la création d'un « bureau enquêtes-accidents » (cité supra), la mise en place de procédures écrites fixant la conduite à tenir en cas d'accident grave de personnels en service, la création de la fonction « officier de sécurité » (cité supra), l'organisation de la gestion des personnels engagés, le soutien sanitaire (cité supra), etc...

-
- **Obligation de mise en œuvre de moyens renforcés pour les SDIS, voire obligation de résultat,**
 - Acquisition, ou **mise en conformité des EPI**
 - Mise en œuvre d'une **formation continue incendie,**
 - Mise en œuvre de **modules d'entraînement sur feux réels,**
 - la mise en place de procédures écrites fixant la **conduite à tenir en cas d'accident grave du personnel.**
-

⁽³⁾ « L'intervention des sapeurs-pompiers lors des feux en volumes clos ou semi-ouverts » par le groupe de travail « accidents thermiques » animé par le Commandant Michel PERSOGLIO (250 p).

LES ACCIDENTS SUR FEUX DE FORETS

Depuis de longues années, il ne se passe pas un été sans que l'on déplore des décès ou des accidents graves chez les sapeurs-pompiers lors des feux de forêts.

Manifestement, l'approche des problèmes de sécurité dans les domaines complexes des **incendies de forêts et de végétation** ne peut s'affranchir d'une étude approfondie du comportement du feu et des accidents thermiques cités supra. Sur ce thème, trois études particulièrement intéressantes⁽⁴⁾ ont étayé les réflexions du groupe de travail.

Cependant, les intervenants doivent être en mesure d'apprécier une situation visuelle à partir de laquelle l'évolution probable sera rapidement estimée, les renforts et la qualité des moyens tout aussi rapidement demandés, et la sécurité des personnels assurée.

Les propositions concernent donc principalement **l'étude des phénomènes feux de forêt** (recherche appliquée), la modernisation des **procédures** en matière d'organisation du commandement en intervention, les fonctions « officier de sécurité » au sol, air/sol, air/air (cité supra), la mise en place de **retour d'expérience** systématique sur accident ou presque-accident, le **soutien sanitaire** et les soins d'urgence aux SP par une antenne médicale en intervention (AMI), la diminution des risques liés à l'emploi des moyens aériens pour les personnels au sol, la prise en compte des facteurs de risque pour **établir un rapport vulnérabilité / enjeux**, la modernisation et la viabilisation des **transmissions** (cf supra), l'observation permanente des conditions météo-aérogologiques sur la zone d'intervention, l'exigence (standard normatif) afin que **l'engin d'incendie devienne le meilleur vecteur de protection et de survie des intervenants** en situation extrême, la définition de **l'EPI** (cité supra), l'adéquation et la **signalisation** des matériels aux contraintes de visibilité, l'aménagement du terrain pour améliorer la lutte et réduire les risques pour les intervenants, et bien sûr le rappel des dispositions réglementaires relative à **l'aménagement du terrain pour améliorer la lutte, réduire les risques pour les intervenants et protéger les populations.**

-
- Mise en œuvre **étude approfondie « comportement du feu de forêt »**
 - **Modernisation des procédures en matière d'organisation du commandement**,
 - Mise en place systématique de la fonction « **officier de sécurité** »,
 - Mise en œuvre d'un **retour d'expérience systématique** sur accident,
 - Assurer le **soutien sanitaire** par « antenne médicale en intervention » (AMI),
 - Mise en œuvre d'un **rapport vulnérabilité / enjeux** pour évaluer les risques,
 - **Viabiliser les transmissions**,
 - **Créer un "standard normatif Feux de Forêts"** : L'engin incendie doit être le meilleur vecteur de protection et de survie du SP,
 - **Améliorer signalétique** des personnels et signalisation des matériels.
-

⁽⁴⁾ « Les accidents thermiques » – Colonel Claude MARET, « La sécurité lors des feux de forêts » – CEREN – Nicolas RAFFALLI, « La puissance du feu – rayonnement thermique » – Robert CHEVROU.

LES ACCIDENTS DE VOIRIE

Les travaux effectués par le groupe de travail soulignent notamment les disparités et les disfonctionnements entre les domaines de compétence des services (SDIS, forces de l'ordre, SMUR, sociétés concessionnaires, DDE...) et revisitent complètement ces problématiques dans l'objectif de mettre en place des procédures nationales.

Les propositions doivent permettre aujourd'hui d'avancer très rapidement sur des travaux et des décisions inter-ministérielles relatives notamment à la normalisation de la **signalisation des chantiers d'accidents** et d'une **signalisation** passive et active adaptée **des véhicules d'intervention**, comme à la **signalétique** indispensable à la visualisation **des personnels** (cf EPI traité supra), ainsi qu'aux préconisations en matière de **balisage d'urgence**, de la gestion partagée du **traitement de l'alerte** et des procédures d'information entre services, ou de la nécessaire **formation inter-services** afin de faciliter une culture commune et une reconnaissance réciproques des acteurs concernés.

Il en est de même dans **l'analyse prévisionnelle du risque**, de la réactualisation des **plans de secours sur ouvrages linéaires**, de la **gestion collective de la procédure d'intervention** (COS et COPG), des schémas de **positionnement des moyens**, de protocoles de « **conduite à tenir** » sur les sites à risques spécifiques, de l'utilisation des **fléchages lumineux**, du développement et de la bonne utilisation des **panneaux à messagerie variable** (PMV) aux abords d'un événement accidentel, et de **l'information des usagers de la route**.

Même si le sujet n'a pas été examiné par le groupe de travail, le récent **projet d'utilisation des bandes d'arrêt d'urgence** (BAU) par des transports en commun ou d'autres véhicules (exemple de GRENOBLE), et / ou de suppression de ces bandes, nous semble de nature à **compromettre la sécurité** des **usagers** en panne qui devront s'immobiliser sur une chaussée... roulante, ainsi que celle des **intervenants** pour accéder au sinistre et pour stationner sur intervention.

Sur une vision plus lointaine, ce rapport doit également permettre d'ouvrir la réflexion sur la création **d'unités de secours de SIS** associées in situ **aux bases logistiques des exploitants** des réseaux concédés et financées par eux, et l'affectation de moyens humains et matériels des exploitants dans les centres d'intervention des SIS, dans le cadre de la décentralisation des voiries au Conseil Général.

Dans l'ensemble de ces domaines, il convient de **rappeler à chaque ministère** ou service ses compétences et ses **obligations** en matière d'urgence. Les SP qui arrivent généralement les premiers sur les lieux d'intervention ne sauraient palier habituellement, au-delà du caractère d'urgence, l'absence des autres intervenants. C'est vers une véritable **complémentarité des acteurs** associée à une obligation de résultats qu'il convient de se diriger.

Constat : Des disparités d'approche des domaines de compétence inter-services, Propositions inter-services :

- Améliorer la **signalisation des chantiers d'accidents**,
 - Améliorer la **signalisation passive et active des véhicules d'intervention**,
 - Améliorer le **balisage d'urgence**,
 - Assurer une **gestion partagée du traitement de l'alerte et des procédures d'information** inter-services,
 - Assurer une **gestion collective de la procédure d'intervention**,
 - **Effectuer une Analyse inter-services du risque**,
 - **Réactualiser les plans de secours sur ouvrages linéaires**,
 - Mettre en œuvre **protocole schémas de positionnement des moyens** inter-services,
 - Codifier **utilisation fléchage lumineux et panneaux à messages variables** (PMV),
 - **Rappeler à chaque service ses obligations** de mission en matière d'urgence.
-

LES VIOLENCES URBAINES

L'analyse de l'intervention des SP lors de violences urbaines amène à des constats préoccupants pour la sécurité des intervenants et implique la mise en œuvre de principes opératoires pour les personnels ainsi que l'amélioration de la protection des véhicules utilisés.

Au plan juridique, la protection des fonctionnaires victimes de menaces ou attaques a été étendue aux SP par la loi du 18 mars 2003 sur la sécurité intérieure.

Au plan opérationnel, les familles de propositions sur ce dossier peuvent se résumer en trois mots-clés : **Permanence** (état de veille et d'information inter-services), **Réactivité** (mise en œuvre opérationnelle, PSS), **Retour d'expérience** (analyse post-opérationnelle).

Ces propositions concernent donc la **formation** des personnels, l'instauration d'un **guide national de référence** mutualisant les compétences **inter-services**, l'adaptation temporaire du **travail après agression**, une **reconnaissance au mérite** des agents confrontés aux difficultés de ces zones, une **signalisation des personnels** et des matériels améliorée, la création de **plans de secours spécialisés** et la mise en œuvre de **protocoles inter-services**, l'adaptation de **dispositifs de protection** sur les véhicules, les conditions de dépôt de plainte pour assurer la protection du sapeur-pompier, ... Mais aussi la **consultation** obligatoire des SDIS sur les grands **projets d'aménagement** urbain, voire du mobilier urbain, la participation des SP aux **actions de prévention** et de sensibilisation envers les populations des secteurs sensibles, et la mise en place de **conventions** SDIS / Justice, SDIS / forces de l'ordre...

Ce groupe reprend évidemment les propositions sur la fonction officier de sécurité, la nécessité d'une banque de données nationale...

-
- Assurer la « permanence » : état de veille et d'information inter-services,
 - Assurer la « réactivité » : mise en œuvre opérationnelle,
 - Créer un PSS violences urbaines,
 - Assurer le « retour d'expérience » post-opérationnel,
 - Compléter la formation des personnels affectés en secteur sensible,
 - Mettre en œuvre un GNR violences urbaines inter-services,
 - "Durcir" les véhicules des services d'incendie et de secours,
 - Consulter les SDIS sur tout projet d'aménagement urbain,
 - Réfléchir à une reconnaissance au mérite des agents affectés dans ces secteurs,
 - Mettre en œuvre des conventions SDIS / forces de l'ordre, SDIS / Justice, ...
-

LES NOUVEAUX RISQUES TECHNIQUES

Sans qu'il en détienne l'exclusivité, le contexte de violence urbaine a aussi mis en évidence la fréquence et la dangerosité des feux de véhicules, notamment ceux utilisant les nouvelles filières telles que le **GPL, le GNV ou la propulsion électrique et bientôt la pile à hydrogène**. De dramatiques accidents en intervention (Vénissieux en 1999) ont marqué la mise en œuvre de ces nouvelles technologies que les sapeurs-pompiers ont découvert... en subissant leurs effets !

La mission s'est donc penchée également sur ces nouveaux risques techniques, existants et ceux qui allaient émerger dans un avenir proche auprès du grand public, donc auxquels les SP sont ou vont être confrontés. Le mode de propulsion n'est d'ailleurs pas le seul risque identifié ; les sacs gonflables, les pré-tensionneurs de ceintures, les arceaux de sécurité automatiques, les vérins de pare-chocs télescopiques, les systèmes pyrotechniques de sécurité passive, etc., peuvent se révéler extrêmement dangereux. Les projets **d'avitaillement en gaz à domicile** soulèvent également de réelles questions. Même si par rapport à l'ensemble du parc automobile français de 36 millions de véhicules, ces nouvelles filières représentent moins de 500 000 unités, elles présentent néanmoins un danger réel en cas de feu ou lors de désincarcération.

S'agissant de technologies en perpétuelle évolution, la mission s'est attachée à faire des préconisations s'intégrant dans une démarche de type système et communes aux filières, s'adressant aux constructeurs et à l'administration centrale, notamment :

- dépose d'un **dossier préalable de sécurité** (où le constructeur apporte la preuve de la sécurité des nouveaux équipements),
- introduction d'un **scénario feu** et de la problématique **désincarcération** dans le cahier des charges du processus d'homologation d'un véhicule,
- mise en place d'un **partenariat** entre les grands constructeurs et la profession,
- présence de la profession dans les structures officielles chargées de valider les homologations (Commission Centrale Automobile),
- mise en place un véritable retour d'événements,
- élaboration de **documents de référence** sur ces nouveaux risques au profit des SDIS,
- durcissement des **mesures préventives dans les parcs** de stationnement couverts,
- **identification de l'énergie** pour les intervenants (alerte sonore ou visuelle asservie à la montée de température pour GPL et GNV),
- **arrêt de l'installation pour les VL gaz en 2^{ème} monte**, la fiabilité à 100% ne pouvant pas être atteinte dans ce cas là.

-
- **Développer un partenariat permanent SIS / constructeurs**
 - **Dépose d'un dossier préalable de sécurité par le constructeur,**
 - **Introduire un scénario feu et désincarcération dans cahier des charges d'homologation,**
 - **Identifier certaines énergies sur les véhicules**
 - **Elaborer GNR nouveaux risques techniques**
 - **Mettre en œuvre « information flash » de la DDSC sur tout nouveau risque émergent,**
 - **Arrêter l'installation en 2^{ème} monte pour les VL gaz,**
 - **Durcir mesures préventives dans parcs de stationnement couverts et tunnels.**
-

LES AUTRES SITUATIONS A RISQUES

En cours de route, la mission a instauré un groupe de travail sur les autres situations à risques afin de mieux identifier les situations présentant des risques à la marge des **missions** « normales » ou traditionnelles des SDIS et celles **non suffisamment prises en compte actuellement, ou ignorées, de la doctrine.**

Les travaux sur ces problématiques, s'ils ne prétendent pas à une exhaustivité qu'il paraît, par nature des missions, difficile d'atteindre, posent néanmoins de réelles **questions sur la compétence**, maintes fois évoquée mais jamais précisée, **des services d'incendie et de secours** pour l'accomplissement de **certaines missions**. Il en est ainsi, par exemple, des hospitalisations d'office (HO) ou à la demande d'un tiers (HDT), des appels pour excités ou agités, des ivresses sur voie publique, de capture d'animaux en divagation, de destruction d'hyménoptères, de missions sanitaires vétérinaires, des opérations d'élagage d'arbres hors sauvetage, de purge de falaise, de nettoyage de voie publique, ...

Ces interventions à la marge, effectuées par les sapeurs-pompiers, existent, soit parce qu'aucun service ou structure n'est clairement identifié par les textes pour accomplir la prestation, soit parce que les services compétents sont déficients en terme de moyens ou de délais. La solution de facilité étant d'appeler les SP.

Les sapeurs-pompiers peuvent ainsi accomplir des missions qui ne relèvent pas de leur compétence directe, et où ils encourent toutefois des risques en les effectuant.

Il ne s'agit certainement pas pour autant de préconiser un retrait pur et simple de ces missions ne serait-ce qu'au regard justement de leur imprécision. Mais il n'empêche que le contexte juridique actuel reste de nature à ce que le périmètre de nos missions soit précisé, plus par le juge (administratif ou pénal) postérieurement à un litige ou à un problème opérationnel, qu'a priori par les textes législatifs ou réglementaires.

C'est la raison pour laquelle la mission souhaite un **cadre juridique plus précis** et une évolution des textes législatifs et / ou réglementaires en cette matière. Il faut donner aux SDIS une meilleure capacité de fixer le périmètre de leurs missions dans leur règlement opérationnel, afin d'assurer une **parfaite lisibilité** à l'égard de tout demandeur et d'une **éventuelle opposabilité**.

Par ailleurs, les sapeurs-pompiers doivent se préoccuper de leur propre sécurité ainsi qu'il l'a été rappelé à plusieurs reprises dans ce rapport, et notamment dans le domaine de la **conduite des véhicules**.

-
- Préciser cadre juridique et contours des missions des SIS,
 - Développer plan de prévention des risques routiers au sein des SDIS,
 - Rappeler dispositions Code de la route,
 - Créer une dotation collective "EPI sanitaire",
-

CONCLUSION

- 1- La mise en œuvre des **mesures d'effet immédiat** (activité physique, ceinture de sécurité, officier de sécurité, périmètre de sécurité, signalétique des personnels et des engins, la mise en œuvre de la médecine professionnelle et préventive...) devrait faire **baisser la sinistralité** de manière très sensible en une année.
- 2- La mise en chantier d'un **projet structurant** de culture de sécurité devrait aboutir, quant à elle, sur le moyen terme (deux à trois ans), à une **diminution majeure des arrêts de travail** et une baisse de la sinistralité véhicule très importante.
- 3- Les gains ainsi dégagés devraient à terme permettre d'autofinancer en grande partie cette politique de prévention au sein des services d'incendie et de secours.
- 4- **L'application de certaines de ces propositions pourrait, sans difficulté, être étendue à d'autres services** intervenant aux côtés des sapeurs-pompiers. En tout état de cause, des procédures opérationnelles inter-services et des formations communes sont unanimement souhaitées par les acteurs de terrain.

Ce sont, en tous cas, des objectifs que le ministre peut afficher car ils sont à la mesure des problèmes à traiter et des efforts à faire pour y remédier.

L'amélioration de la sécurité des sapeurs-pompiers passe par une volonté et une exigence politique appuyées, par une ambition et une implication de l'administration centrale affirmées dans le cadre d'un projet structurant et échéancé, par une motivation, une réactivité et une priorité affichées dans le management au sein des services départementaux d'incendie et de secours et par la préoccupation des industriels pour l'amélioration technique des matériels dans leur environnement.

le chef de mission,

signé Christian POURNY

Colonel Christian POURNY

PRINCIPALES PROPOSITIONS

Libellé de la proposition
Relancer, au niveau international (Bureau International du Travail), les réunions relatives à l'examen des conditions d'hygiène et de sécurité des sapeurs-pompiers.
Rappeler à chaque service public et privé ses responsabilités et obligations de missions .
Préciser le contour des missions des SDIS.
Créer une réserve de sécurité civile (inscrite dans projet loi sécurité civile).
Créer une commission nationale de la prévention des risques professionnels des sapeurs-pompiers et des personnels de la sécurité civile au sein de la conférence nationale des SDIS.
Créer une banque nationale de données épidémiologiques sur les accidents en service et les maladies professionnelles, à partir d'un logiciel unique type PRORICQ (CDC).
Créer un bureau enquête-accident fonctionnellement rattaché à l'Inspection de la DDSC.
Mettre en œuvre systématiquement un retour d'expérience des accidents et des situations de presque-accidents, et en diffuser les résultats.
Créer un bureau santé , au sein de la DDSC
Rappeler aux employeurs, aux chefs d'établissements et aux agents leurs responsabilités et obligations en matière d'hygiène et de sécurité .
Développer une véritable culture de sécurité au sein des SDIS et imposer la conduite d'un projet managérial de sécurité (SMS), tant au niveau départemental que national : rédaction d'un document promouvant l'hygiène et la sécurité au sein des SDIS.
Mettre en œuvre le document unique d'évaluation des risques professionnels au plan départemental et national.
Accélérer la mise en place des comités d'hygiène et de sécurité (CHS) au sein des SDIS, et donner aux SP volontaires la possibilité d'y siéger .
Mettre en place, au sein de chaque SDIS, un bureau hygiène et sécurité , support permanent des CHS
Instituer et mettre en œuvre une médecine professionnelle et préventive au sein des SDIS.
Apporter une offre de formation adaptée aux médecins de sapeurs-pompiers en matière de médecine préventive.
Affirmer les bases du soutien sanitaire et psychologique en intervention, ainsi que les soins d'urgence.
Passer de la notion de sport à celle « d'activité physique »
Faire évoluer (quantitatif, qualitatif, normatif) les équipements de protection individuelle (EPI) , les matériels et les véhicules adaptés aux secours, ainsi que les règles du balisage d'urgence et de la signalisation lumineuse bleu clair .
Améliorer la signalétique appliquée aux EPI existants par l'intégration d'éléments de haute visibilité .
Mettre une date butoir pour l'utilisation des matériels ne possédant pas les critères minimum des normes EPI.
Rendre obligatoire les systèmes de détection d'immobilité sur tout A.R.I.

Doter individuellement les agents de flasheurs individuels (Xénon ou LEDs) et de dispositifs de mesure et d'alarme (T°, fumées, gaz, ...).
Poursuivre la modernisation du parc matériel roulant des SIS. Les niveaux d'investissement sont donc à améliorer dans ce domaine.
Définir et arrêter une nouvelle couleur des futurs véhicules des services d'incendie et de secours sur une base jaune , et appliquer une signalétique renforcée par contours de sécurité et bandes biaisées.
Améliorer la signalisation des véhicules actuels : - mise en place d'une signalétique périmétrique latérale et de la face arrière, - équipement progressif en gyrophare bleu clair .
Définir (par NIT) les missions et les équipements-types des engins.
Rendre obligatoire la consultation des SDIS sur les grands projets d'aménagement urbain , ou structurant (autoroute, ...).
Imposer des fiches signalétiques au bas de chaque bâtiment (caractéristiques)
Etendre aux bouteilles de gaz domestiques la réglementation imposant la mise en place d'une sécurité passive sur les appareils sous pression (disque de rupture, soupape, etc.)
Imposer la consultation de la profession avant toute mise en circulation d'appareillages ou de biens utilisant des technologies nouvelles (GPL, GNV, hybride, ...).
Valoriser une présence des SDIS au sein des organismes nationaux (Observatoire National Interministériel de la Sécurité Routière, Délégation Interministérielle à la SR...) et départementaux en charge de la sécurité routière
Associer les services de secours à la conception et à la décision d'aménagement du milieu naturel pour limiter leur vulnérabilité (accès, retournement, points d'eau, habitats, débroussaillage, ligne d'appui, essence des végétaux...).
Ré-actualiser les plans de secours sur ouvrages linéaires (autoroutes...).
Mettre en œuvre une gestion partagée de l'information en temps réel de l'alerte puis de la conduite de l'intervention
Promouvoir les plates-formes communes de réception des appels d'urgence "112"
Créer, au niveau national un laboratoire d'essais destiné à tester tous les produits à la norme et disponibles sur le marché (ou désirant être distribués en France), et à leur donner une « note » en fonction de leur niveau technique, ainsi que mesurer les conditions physiologiques de leur mise en œuvre (EPI et autres matériels).
Accélérer la mise en place les nouveaux réseaux numériques de transmissions (Acropol).
Créer un standard normatif "feux de forêts" pour l'ensemble châssis-cabine des véhicules FdF qui doit constituer le lieu de survie des personnels en situation extrême.
Durcir les dispositifs de protection des véhicules PL des SIS intervenant dans les zones sensibles (pare-brises, vitres latérales, toits cabines, ...)
Les véhicules neufs (PL) des SIS doivent être équipés de ceintures de sécurité à toutes les places assises. Rendre son port obligatoire par suppression de la dérogation actuelle.
Etudier la limitation de la vitesse des véhicules des services d'incendie et de secours selon la typologie des châssis (dont régulateur vitesse, et boîte noire glissante).
Mettre en œuvre une communication opérationnelle post-accidentelle rapide (DDSC ↔ SDIS), sous forme de fiches-réflexes , sur les postures opérationnelles à adopter, ainsi qu'une information « flash » de tout nouveau risque émergent .

Réaffirmer les prérogatives opérationnelles du commandant des opérations de secours (COS) et lui ouvrir la capacité, dans l'urgence absolue et au constat de péril imminent, de prendre les décisions de sauvegarde ad-hoc (projet loi sécurité civile).
Création de la fonction « officier de sécurité » au sein de chaque SDIS.
Adopter le principe de la définition d'un périmètre de sécurité systématique lors des interventions
Créer un plan de secours spécialisé « violences urbaines » dans les départements concernés.
Développer une cohérence institutionnelle forte par la mise en œuvre de conventions ou de protocoles inter-services dans les zones sensibles .
Etudier une reconnaissance au mérite des agents affectés dans les zones sensibles .
Introduire dans le CGCT un article ouvrant aux CA des SDIS la possibilité de déléguer à leur exécutif le soin de décider des actions juridictionnelles .
Durcir la réglementation relative aux parcs de stationnement couverts pour les véhicules utilisant un combustible gazeux.
Mettre en place un partenariat permanent avec les constructeurs automobiles.
Mettre en œuvre des formations et stages inter-services sur les thèmes opérationnels communs (accidents de voiries, feux avec évacuation public, inondations, ...)
Former et entraîner les personnels par mise en situation (entraînement dans des conditions extrêmes reproduites par simulation de feu réel, y compris niveau de stress).
Généraliser la mise en œuvre de la Ventilation Opérationnelle , notamment lors du déblai.
Information des scolaires, des associations et sensibilisation du grand public sur les comportements à adopter en présence d'un véhicule prioritaire.
Mettre en place des formations à la conduite des PL à au sein des SDIS,
Développer un simulateur d'apprentissage et de maintien des acquis à la conduite en situation d'urgence
Associer les sapeurs-pompiers aux actions de prévention ou de sensibilisation (forum, stage d'éducation à la citoyenneté...) ainsi que dans le processus partenarial de la politique de la ville par l'intermédiaire du contrat local de sécurité (CLS) et du contrat local de sécurité et de prévention de la délinquance (CLSPS);
Instaurer des modules de formation « système de management à la sécurité » à l'ENSOSP.
Mettre en œuvre des manœuvres et entraînements de cadres en implication zonale et nationale (feux de forêts, inondations, tempêtes, ...)
Pré-constituer des dispositifs de renforcement tactique et de commandement (Etat-major projetable et équipes) notamment sur feux de forêts.
Mettre en œuvre un groupe de travail pour élaborer une méthode de définition du rapport vulnérabilité / enjeux sur intervention.
Mettre en place une formation continue « incendie », et « accidents de la route » hors des modules secourisme.
Réaliser un « guide pratique de la sécurité en opération » à l'usage de chaque SP.
Rédiger un « guide tactique national feux de forêts »
Rédiger un GNR « manœuvres avec les moyens aériens » (avions, hélico).
Rédiger un GNR « fonctions de commandement » (COS, CT, DSM, aéro, chef PC...).

Rédiger un GNR « fonctions logistiques » (nourriture, hébergement, soutien sanitaire, soutien transmissions, soutien mécanique...).
Rédiger un GNR « manœuvres avec les moyens aériens » (avions, hélico).
Rédiger un GNR « exercices physiques et psychiques adaptés » pour les sapeurs-pompiers
Rédiger un GNR sur les « conditions de port des EPI » (engagement face au risque, et en période de re-conditionnement)
Rédiger un GNR sur les « nouveaux risques techniques »
Rédiger un GNR « sécurité » (officier de sécurité, périmétrie, ...)
Rédiger un GNR « violences urbaines » en mutualisant les diverses compétences institutionnelles.
Rédiger un GNR inter-services (interministériel) sur le « balisage d'urgence ».
Instaurer un dispositif permettant de récompenser les agents actifs et inventifs dans le domaine de la prévention au travail et des maladies professionnelles (cf code de la sécurité sociale)