



FOCUS

LES PLANS DE SAUVEGARDE DES BIENS CULTURELS

Les musées, les monuments historiques, les salles d'expositions sont comme tous les bâtiments exposés à de nombreux risques, en particulier le risque incendie. Au sein de ces édifices sont conservées ou exposées des œuvres d'arts qui sont, par voie de conséquence, à la merci de ces mêmes risques.

Bien que la priorité dans un ERP reste l'évacuation du public, dans les établissements spécifiques comme les musées ou les monuments historiques, la seconde priorité est la sauvegarde du patrimoine, bien qu'elle ne soit pas stipulée dans le règlement de sécurité contre l'incendie.

Dans le cadre du principe de précaution, il importe de faire face à de tels événements en mettant en place une organisation et des mesures pour en atténuer les méfaits. Bien que non imposé par le règlement de sécurité relatif aux ERP, il s'avère indispensable pour chaque établissement abritant des œuvres patrimoniales, de réaliser un plan de sauvegarde des biens culturels (PSBC).

Cet outil est une aide précieuse pour les services de secours et les responsables de l'établissement, en cas de sinistres, tels qu'incendies, inondations, dégâts des eaux, etc.

En s'appuyant sur la réglementation traitant les plans ORSEC, sa conception doit être le fruit d'un travail collégial entre

tous les acteurs de l'établissement complété par l'appui et les conseils des acteurs du secours.

Ce plan a pour but de faciliter l'intervention des sapeurs-pompiers à travers diverses informations :

- recensement des œuvres ;
- plans reportant les emplacements des œuvres à évacuer et/ou à protéger ;
- ordre de priorité pour l'évacuation des œuvres et/ou méthode de protection sur place ;
- une fiche par œuvre à évacuer ou protéger contenant les informations utiles à l'évacuation: photographie, poids, dimensions, localisation, dispositif de protection à mettre en œuvre, etc.

Le plan doit également prévoir un espace de repli pour entreposer les œuvres évacuées, les moyens et le matériel de transport adaptés pour évacuer les objets, etc.

Le service planification opérationnelle du SIS 67 accompagne les établissements dans la rédaction des PSBC en lien avec la direction régionale des affaires culturelles (DRAC). Des exercices sont ensuite organisés afin de tester et mettre en applications les mesures prévues par le PSBC.

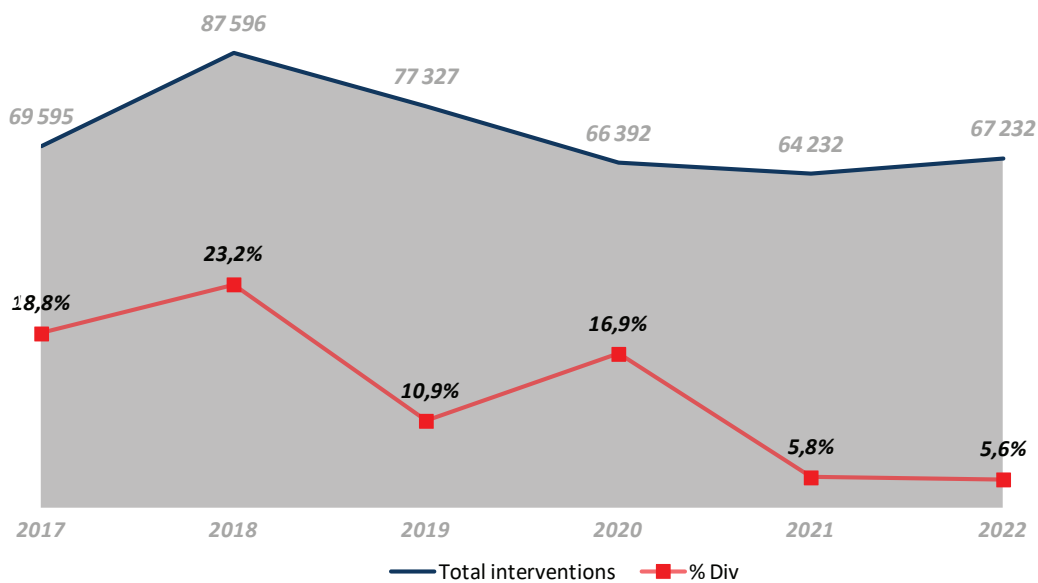




3.2.4. OPÉRATIONS DIVERSES

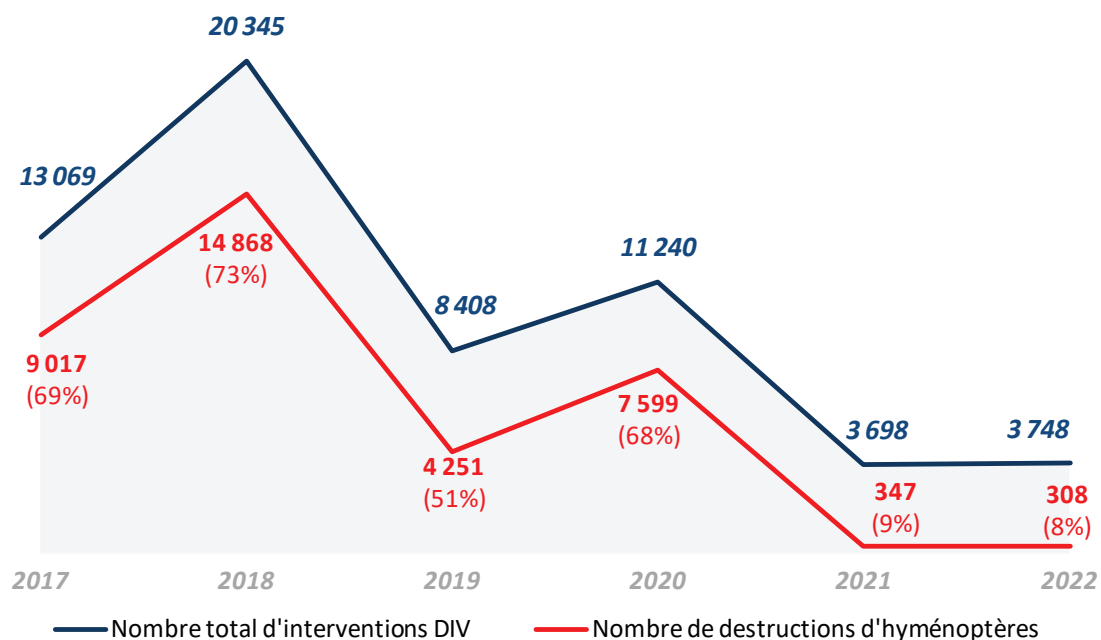
Les opérations diverses recouvrent l'ensemble des interventions courantes ne relevant pas du secours à personne, du secours routier, de l'incendie ni des risques technologiques. Entrent dans cette catégorie : le secours aux animaux, la protection des biens, les destructions de nids d'hyménoptères, les épuisements et assèchements de locaux.

PART DES OPÉRATIONS DIVERSES DANS L'ACTIVITÉ GLOBALE



La part d'interventions pour opérations diverses varie chaque année, en fonction des aléas climatiques, des sollicitations pour destruction de nids d'hyménoptères, etc. Depuis la mise en facturation des interventions pour destruction de nids de guêpes (NDG), les opérations diverses ne représentent plus que 5 à 6 % de l'activité globale.

Sur la période étudiée, le nombre d'opérations diverses a considérablement diminué avec une différence de 16 500 interventions entre 2018 et 2022.

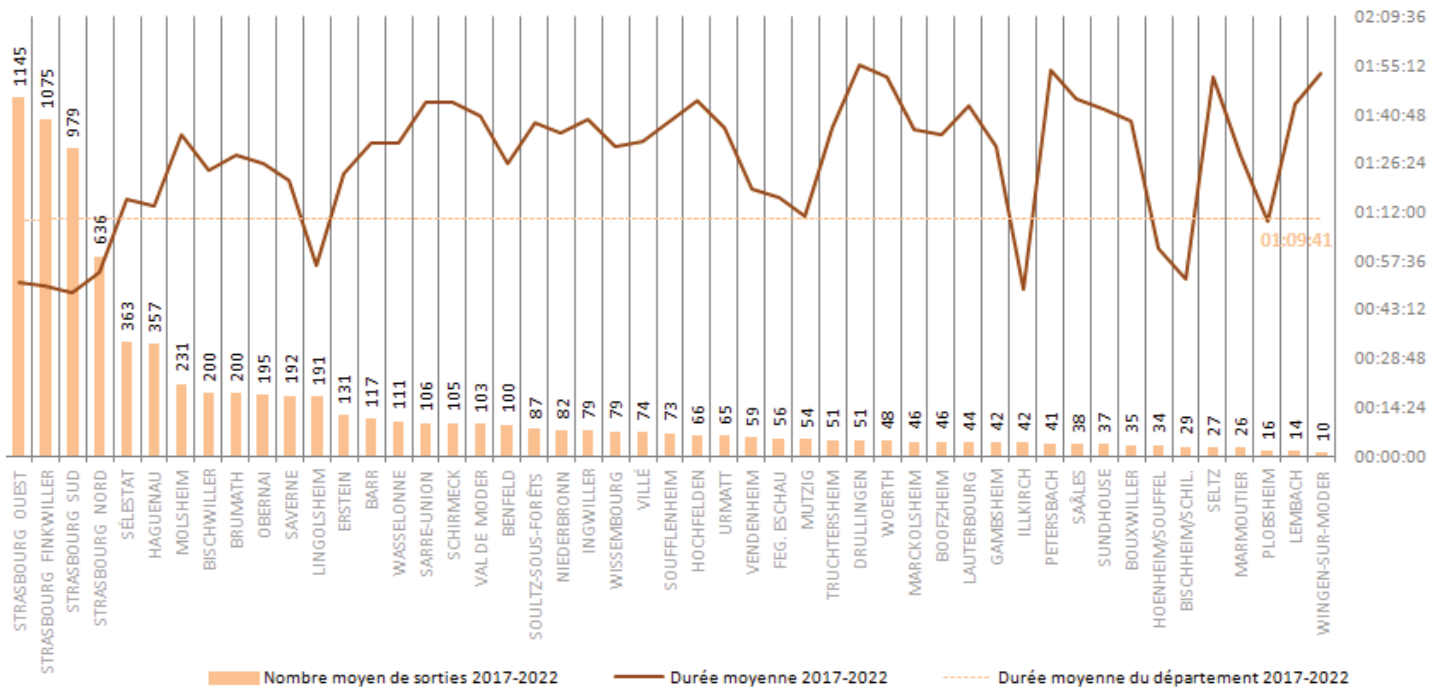


Ce type d'intervention est traité par des fourgons secours (FS) dans chaque section siège d'unité territoriale ou en autonomie par des camionnettes d'interventions diverses (CID) ou véhicules premiers secours (VPS) affectés dans les sections rattachées aux UT.



3.3. ÉTUDES PARTICULIÈRES

3.3.1. ACTIVITÉ DES FOURGONS POMPE-TONNE PAR CIS



L'étude de l'activité des FPT et des FPTSR est réalisée sur la période 2017-2022, incluant tous les départs FPT et FPTSR d'une durée inférieure à 5h00 (96,3 % des interventions retenues) excluant toutes les interventions qui ne relèvent plus du risque courant.

Le nombre annuel d'interventions va de 10 au CIS Wingensur-Moder à 1 145 au CIS Strasbourg Ouest. 40 % des CIS réalisent moins d'une intervention FPT par semaine.

La durée moyenne d'une intervention d'un fourgon pompe-tonne est de 1 heure 9 minutes et 41 secondes (tous CIS confondus). Les interventions les plus courtes ont lieu dans l'EMS, secteur qui représente 52,4 % des interventions entre 2017 et 2022. En effet, ce secteur est marqué par des interventions nombreuses mais moins longues (feux de poubelles, feux de VL, etc.). À l'opposé, les secteurs ruraux, moins exposés à cette typologie d'interventions, présentent des durées d'intervention incendie plus importantes.

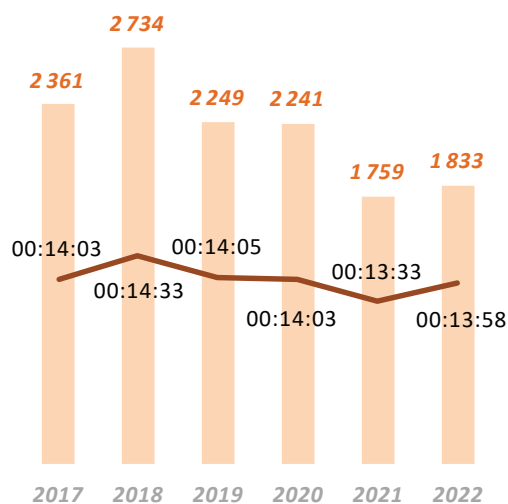


3.3.2. ACTIVITÉ DES MOYENS ÉLEVATEURS AÉRIENS



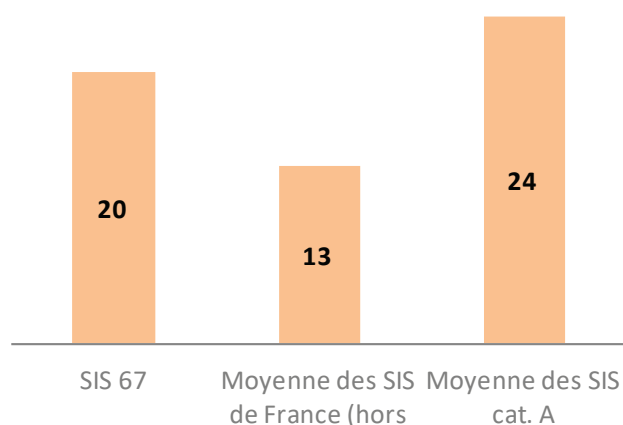
Les sapeurs-pompiers font face à des situations opérationnelles nécessitant l'usage de moyens élévateurs aériens. En effet, les échelles à main des engins pompes permettent d'atteindre une hauteur limitée de huit mètres. Au delà, l'usage d'un moyen élévateur aérien peut être nécessaire que ce soit pour les missions prioritaires de sauvetage de personnes ou de lutte contre l'incendie. Aujourd'hui, le SIS du Bas-Rhin dispose de 20 moyens élévateurs aériens de type EPA disponibles en CIS, allant de 24 à 46 mètres. De plus, un MEA est affecté à l'EDIS et un au groupement logistique et technique (réserve matériel).

ÉVOLUTION DE L'ACTIVITÉ DES MEA



■ Total sorties MEA — Délai moyen d'arrivée sur les lieux

NOMBRE DE MEA (données INSIS 2021)

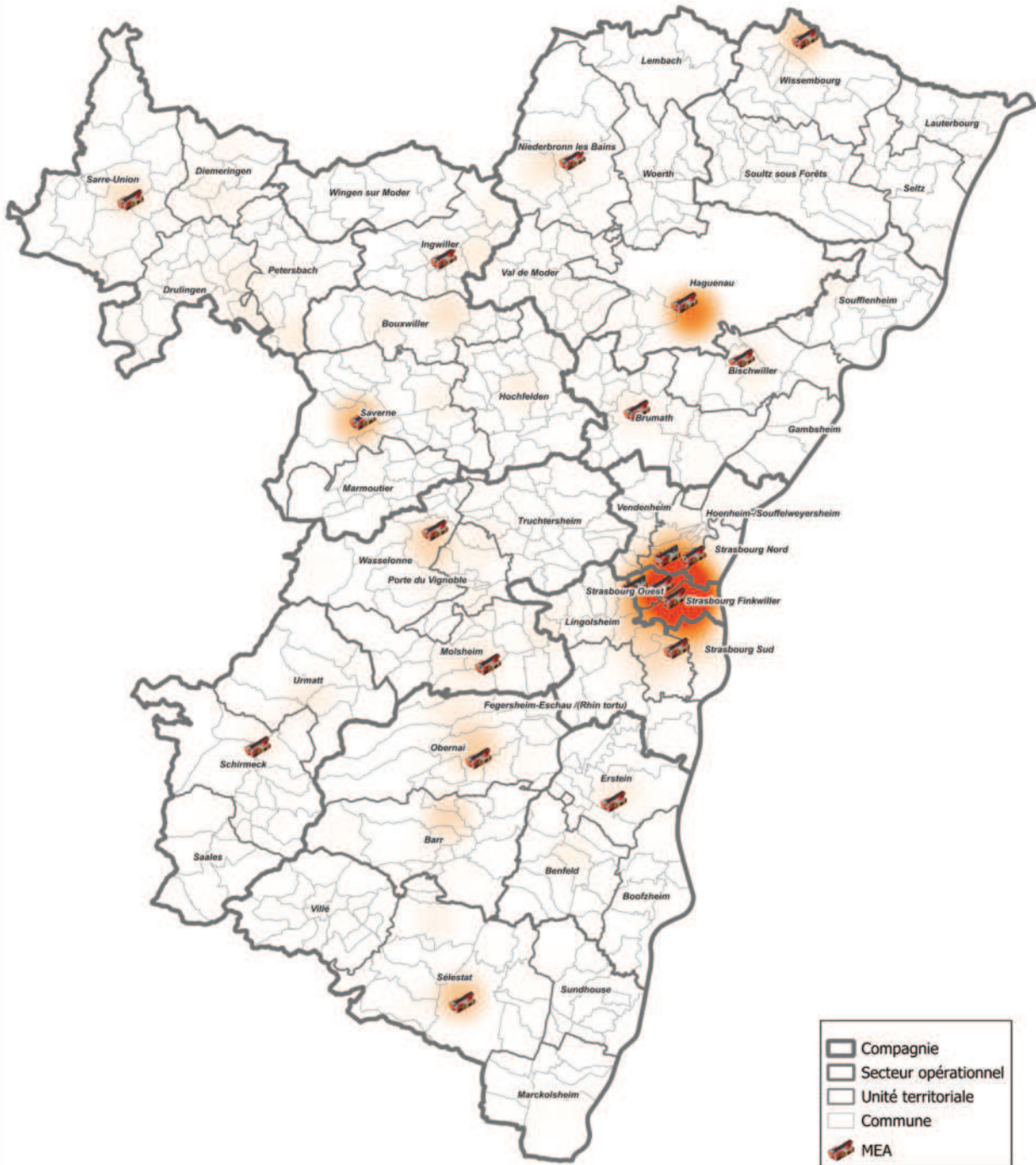


SIS 67

SPOMPIERS



EMPLACEMENT DES BATIMENTS D'UNE HAUTEUR ÉGALE OU SUPÉRIEURE À 8 MÈTRES



1:340 000

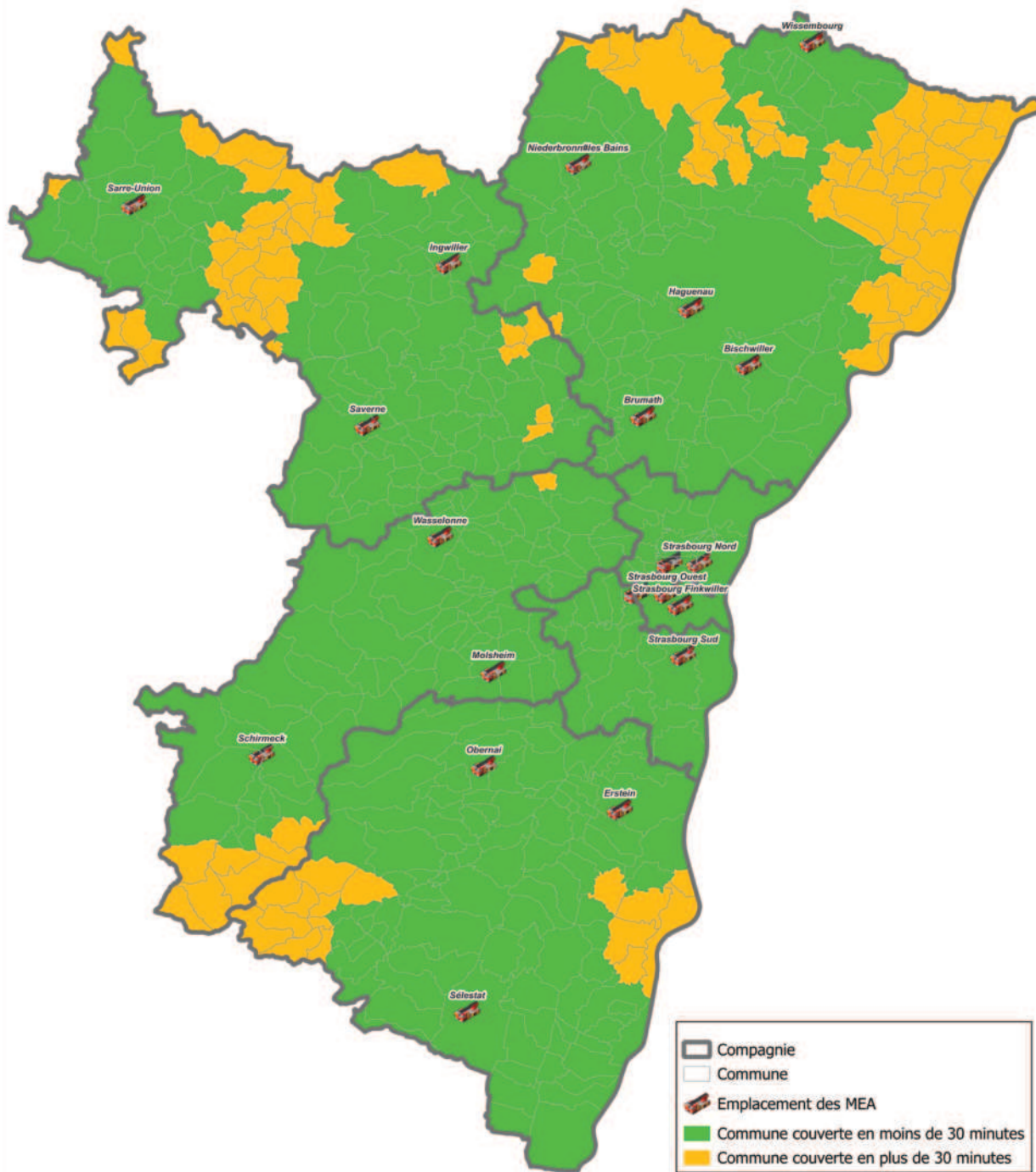
Service numérique de support aux opérations

28/09/2023

SIS 67
#POMPIERS



COUVERTURE DU DÉPARTEMENT PAR LES MEA EN MOINS DE 30 MINUTES



1:340 000

Service numérique de support aux opérations

28/09/2023

FOCUS



ACQUISITION DE DEUX BRAS ÉLÉVATEURS AÉRIENS (BEA)

BEA « grande hauteur »

Plusieurs incendies récents de grande ampleur tels que celui de la cathédrale de Notre-Dame de Paris ou de plusieurs grands entrepôts ont démontré l'intérêt des BEA « grande hauteur ».

L'utilisation de ce type de BEA « grande hauteur » est intéressante :

- pour la **défense incendie du patrimoine historique** du Bas-Rhin comme par exemple la **cathédrale de Strasbourg** ou les bâtiments historiques du **quartier de la Neustadt classés au patrimoine mondial de l'UNESCO** qui comprend notamment le palais du Rhin, le palais universitaire, la bibliothèque nationale universitaire ou le théâtre national de Strasbourg ;
- pour les **feux industriels** en raison du tissu industriel existant et en développement (nouvelles plates-formes d'activités, grands entrepôts, silos, etc.), celui-ci permet d'assurer les missions d'extinction en évitant d'exposer inutilement du personnel ;
- pour le **secours à personnes** (brancardage à plat, brancardage bariatrique, etc.) ;
- pour l'accès à certains immeubles d'habitation (**immeubles de 4^e famille** des quartiers de l'Esplanade, des Deux-Rives, etc.) et pour surplomber plus facilement

les **cours intérieures** inaccessibles dans un centre ville historique ;

- pour les interventions diverses en hauteur (chutes de matériaux, congères, nids de frelons, etc.).

Ses deux principaux atouts sont ses possibilités d'**accès grâce au déport de son bras articulé** ainsi que sa **capacité hydraulique importante**.

Caractéristiques opérationnelles :

- hauteur de sauvetage : 44 m ;
- hauteur de travail : 46 m ;
- largeur de stabilisation (mini - maxi) : 2,60 – 5,40 m ;
- lance-canon radioguidée 4000 l/min ;
- pompe intégrée 6000 l/min sous 10 bars ;
- caméra vidéo jour/nuit et thermique avec report d'image sur écrans et tablettes nomades ;
- équipement pour brancardage bariatrique (maxi 250 kg) ;
- charge maximale de la plateforme auto-protégée : 500 kg.

Le SIS 67 a pris la décision d'acquérir un BEA 46 qui est affecté à proximité des zones industrielles à risques au CIS Strasbourg Nord.



FOCUS



BEA « compact »

Certains incendies dans le centre historique de Strasbourg et plus récemment dans les centres-villes de Wissembourg et Haguenau ont mis en évidence les **difficultés voire les impossibilités d'accéder à certaines cours intérieures et certaines ruelles aux échelles aériennes conventionnelles**. Les différentes réflexions menées notamment avec des outils cartographiques ont confirmé la problématique d'accès dans de très nombreux endroits du centre-ville historique de Strasbourg. Une situation comparable se retrouve dans l'ensemble des villes datant du Moyen Âge au sein du département.

Pour les immeubles très anciens, aucune réglementation ne prévoit de contrainte de desserte spécifique. Aussi, l'objectif est de permettre aux sapeurs-pompiers d'intervenir de façon plus efficace sur les immeubles situés à l'intérieur des îlots denses d'un centre ancien, de façon à limiter, entre autres, les risques de destruction par un incendie des immeubles remarquables (**classement au patrimoine mondial de l'UNESCO**) et avant tout de permettre d'effectuer des **sauvetages dans des immeubles inaccessibles aux moyens élévateurs aériens actuels** dans des délais compatibles avec l'urgence de la situation.

L'ellipse insulaire de Strasbourg, à l'instar d'autres villes au riche passé historique, est formée d'une grande-île, « centre historique de la ville de Strasbourg ». Structurée autour de la cathédrale, celle-ci forme un ensemble urbain caractéristique de l'Europe rhénane. Cet espace spécifique autour de la cathédrale, alliant les réalisations de grandes périodes significatives de l'histoire, a été préservé dans un état proche de l'état d'origine et son paysage urbain a globalement conservé ses caractéristiques. Cette situation se retrouve dans bon nombre de villes du département.

Caractéristiques opérationnelles :

- hauteur de sauvetage : 18 m ;
- hauteur de travail : 20 m ;
- largeur de stabilisation unique : 2 m ;
- charge maximale de la plateforme auto-protégée : 230 kg ;
- lance-canon manuelle 500 l/min.

Le SIS 67 a pris la décision d'acquérir un BEA 20 en favorisant la robustesse, la facilité et la rapidité de manœuvre. Afin de compenser d'éventuelles difficultés d'accès dans certaines cours intérieures via des porches, un coussin gonflable de saut complète cette dotation. Ce moyen est affecté au CIS Strasbourg Ouest.



3.3.3. ZONES À RESSOURCES EN EAU LIMITÉES



L'efficacité des opérations de lutte contre l'incendie dépend notamment de l'existence de ressources en eau. La défense extérieure contre l'incendie (DECI) a pour objet d'assurer, en fonction des besoins résultants des risques à prendre en compte, l'alimentation des moyens du SIS 67 par l'intermédiaire de points d'eau incendie (PEI). Chaque PEI, caractérisé par sa nature, sa localisation, ses caractéristiques opérationnelles et la capacité de la ressource qui l'alimente, est un ouvrage public ou privé fixe utilisable en permanence. La DECI s'appuie sur une démarche de sécurité par objectifs. Elle ne détermine pas des capacités en eau mobilisées de façon homogène sur l'ensemble du département mais fixe un dimensionnement des ressources disponibles en fonction des risques.

Les besoins en eau sont notamment définis dans :

- le règlement national de DECI (RNDECI), faisant l'objet d'un arrêté du 15 décembre 2015 ;
- le règlement départemental de défense extérieure contre l'incendie (RDDECI) du SIS 67, faisant l'objet d'un arrêté préfectoral du 15 février 2017 ;
- les arrêtés ministériels ou préfectoraux relatifs aux installations classées pour la protection de l'environnement ;
- autres réglementations propres à chaque type de structures (ERP).

Les obligations du SIS sont principalement :

- d'administrer la base départementale de données unique « modernisée » des PEI ;
- d'effectuer les reconnaissances opérationnelles des PEI à la fréquence d'une fois tous les trois ans ;
- de rendre compte annuellement à l'autorité préfectorale de l'état de la DECI :
 - du nombre d'arrêtés DECI communaux publiés ;
 - du nombre de schémas communaux ;
 - de l'état de la DECI départementale (disponibilité ou indisponibilité) ;

- de l'état des contrôles techniques et fonctionnels réalisés par les autorités de police ;
- de l'état des reconnaissances opérationnelles visuelles.

La DECI peut toutefois s'avérer insuffisante voire inexistante.

D'un point de vue opérationnel, une évaluation des ressources en eau, en fonction des risques à couvrir, permet de mettre en exergue des secteurs présentant une carence liée à :

- la quantité d'eau disponible pour alimenter les engins de lutte contre l'incendie. Le critère des 30 m³/heure est pris en référence du besoin minimal nécessaire pour alimenter une lance, afin de réaliser une attaque efficace (offensive ou défensive) et d'intervenir en sécurité ;
- l'éloignement des ressources en eau au regard des bâtiments à défendre. Un critère de 150 m est défini en fonction de la longueur des tuyaux disponibles dans un engin incendie pour réaliser seul sa mission.

FOCUS

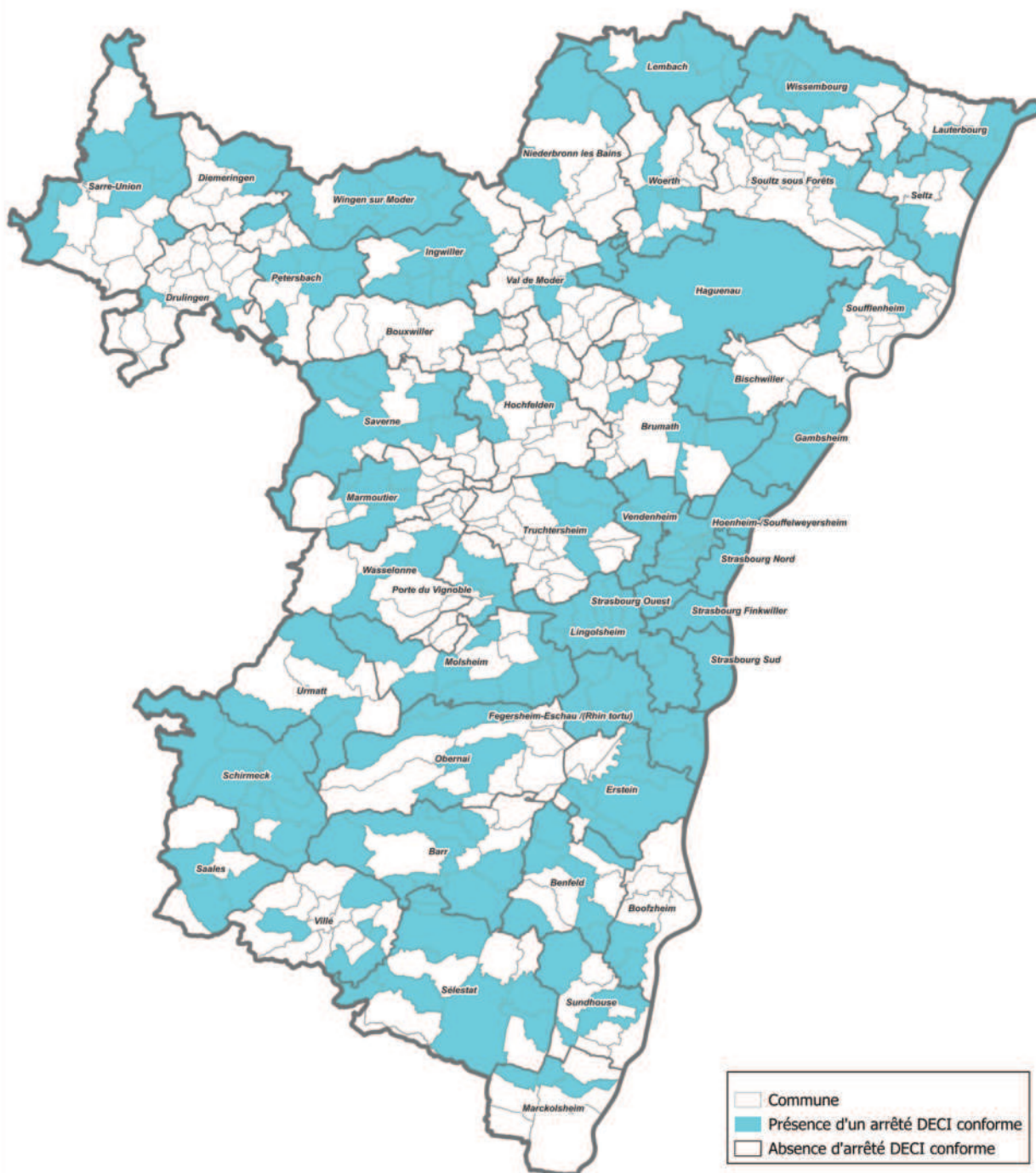


À noter que seules 42 % des communes du département ont pris un arrêté DECI conforme. Ces communes représentent 66 % de la population bas-rhinoise.

Tel que défini par le RDDECI, le SIS 67 doit être en mesure de mettre en œuvre dans des délais acceptables un dispositif opérationnel de lutte contre l'incendie d'un débit de 480 m³/h pendant 2h.

SIS 67
#POMPIERS

COMMUNES AYANT PRIS UN ARRÊTÉ DECI CONFORME



1:340 000

Service numérique de support aux opérations

12/10/2023

Pour assurer les missions de lutte contre l'incendie, les sapeurs-pompiers doivent pouvoir garantir :

- la pérennité de l'alimentation en eau de leurs moyens ;
- la sécurité du personnel engagé par un débit minimum en cas de phénomènes thermiques.

Ces objectifs sont repris dans la doctrine nationale définie par l'État, en particulier les guides de doctrine opérationnelle et les guides de techniques opérationnelles. Ainsi pour mener à bien leurs missions d'extinction et de protection des biens, les sapeurs-pompiers, après analyse des risques, peuvent être amenés à renforcer les moyens à mettre en œuvre : toutefois, ce renforcement ne permet pas de pallier l'insuffisance de la DECI.

Ce renforcement s'effectue notamment par l'engagement de moyens d'alimentation composés :

- de porteurs d'eau de type camion citerne grande capacité (CCGC) permettant de ramener 13 000 l d'eau au plus près du sinistre ;
- des dévidoirs automobiles hors route (DAHR) permettant de réaliser un établissement à longue distance de tuyaux de grand diamètre (2000 m de tuyaux de 110 mm) ;
- des moto-pompes remorquables (MPR) ;
- de fourgon mousse grande puissance (FMOGP), possédant une réserve de 6 000 l d'eau.

À ce jour le SIS 67 dispose de :

- 8 DAHR ;
- 4 CCGC ;
- 9 MPR ;
- 2 FMOGP.

Ces moyens participent à la couverture de plusieurs risques localisés ou diffus. Leur répartition est donc le résultat d'un compromis visant à apporter la meilleure réponse globale. La faiblesse de la DECI ne constitue donc pas l'unique facteur de répartition des moyens.



LES DAHR

Ce type de véhicule, intégré au groupe alimentation, participe à la réponse du SIS 67 en cas d'insuffisance de la DECI. Il intervient également sur d'autres risques tels que les feux industriels, d'entrepôts ou d'exploitations agricoles compte tenu des surfaces et du potentiel calorifique concernés. La répartition de ce moyen doit donc tenir compte du caractère partiellement diffus des risques à couvrir.

Les huit DAHR ont été sollicités en moyenne 30 fois par an sur les six dernières années.

LES CCGC



L'engagement d'un CCGC est proposé par le système d'alerte dans les communes identifiées temporairement avec une DECI défaillante. La répartition actuelle de ces moyens ne permet pas de couvrir l'ensemble de ces zones de carences identifiées.

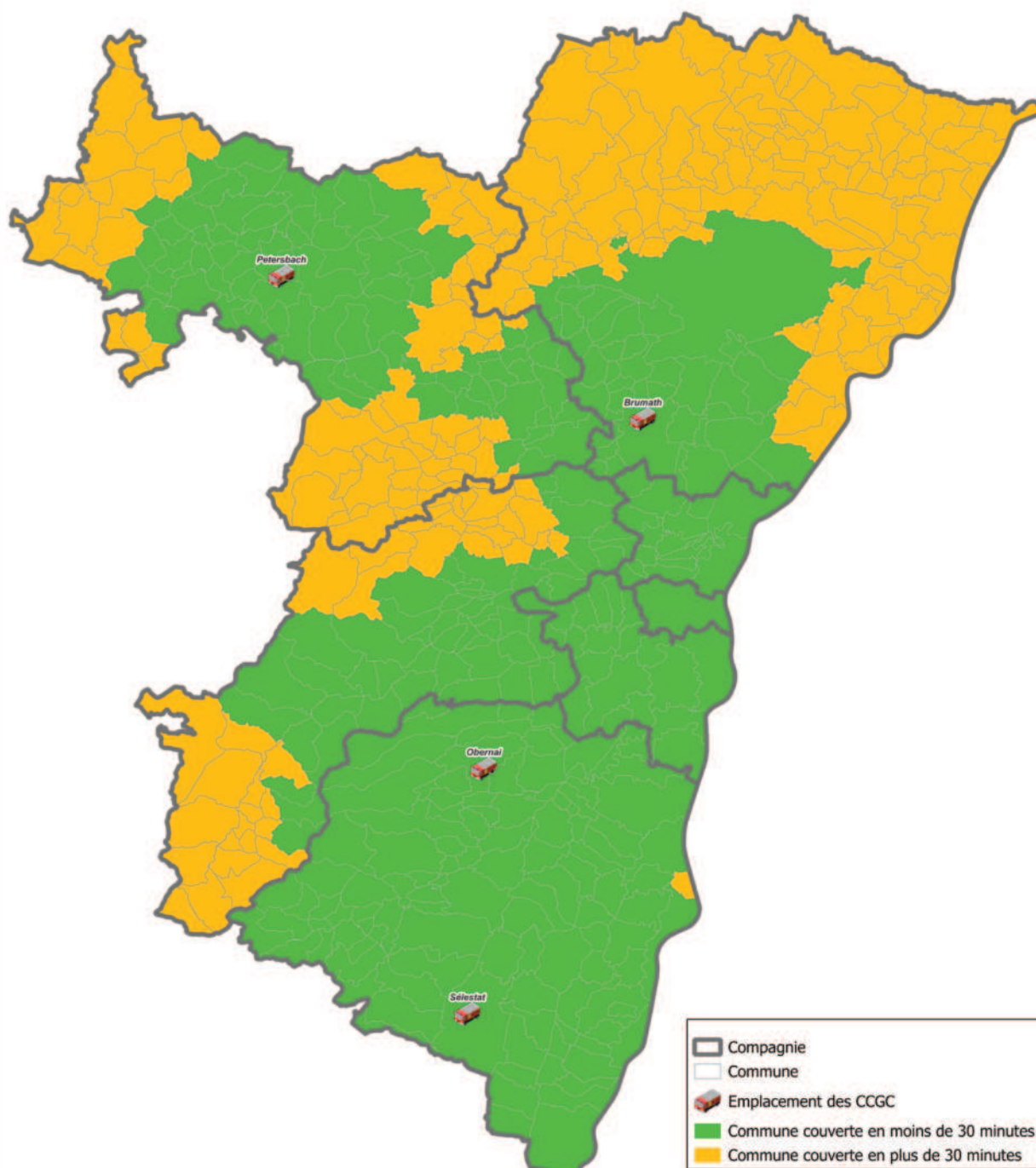
Ce moyen présente un intérêt pour :

- assurer l'alimentation des engins incendies :
 - le temps de réaliser une alimentation de grande distance au moyen d'un DAHR ;
 - par un apport ponctuel d'eau pour un feu de faible envergure (incendies de maisons individuelles isolées, etc.) ;
 - au moyen de norias lorsque les ressources sont inexistantes ou très insuffisantes (feux sur secteur autoroutier, feux de cultures, feux de forêts, feux de bâtiments dans certains secteurs ruraux dépourvus de PEI, etc.). À noter que les CCGC sont désormais dotés d'un point d'eau itinérant (citerne souple) facilitant la manœuvre d'alimentation lors d'incendie ;
- garantir un débit d'eau aux lances d'incendie permettant un engagement en sécurité des sapeurs-pompiers.

Les quatre CCGC ont été sollicités en moyenne 100 fois par an sur les six dernières années avec une sollicitation plus importante pour les CCGC de Brumath et d'Obernai.

SIS 67
#POMPIERS

COUVERTURE DU DÉPARTEMENT PAR LES CCGC EN MOINS DE 30 MINUTES



1:340 000

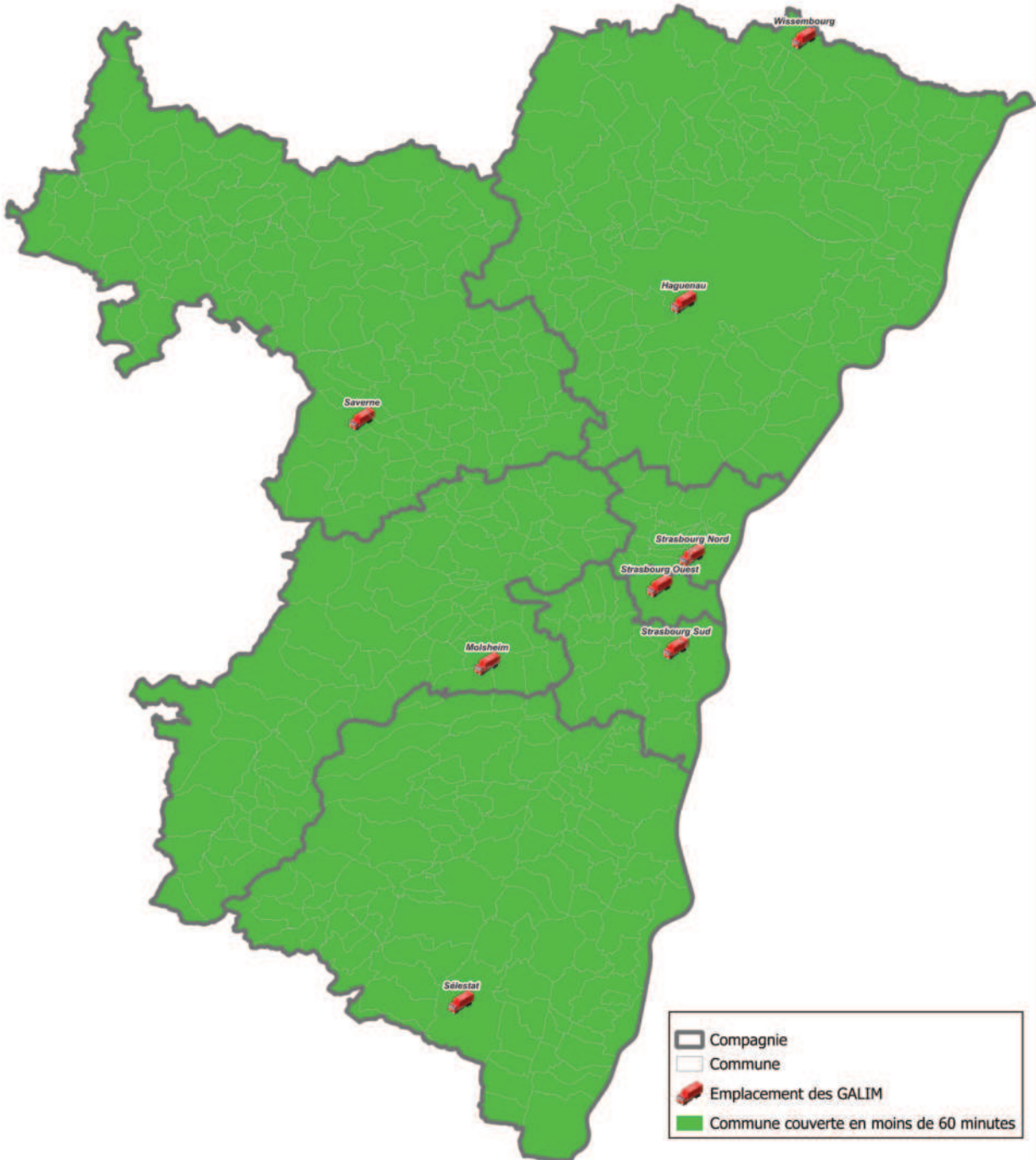
Service numérique de support aux opérations

12/10/2023

SIS 67
#POMPIERS



COUVERTURE DU DÉPARTEMENT PAR LES GALIM EN MOINS DE 60 MINUTES



1:340 000

Service numérique de support aux opérations

25/09/2023

3.3.4. DÉVELOPPEMENT URBAIN DE LA FRANGE EST DE STRASBOURG

Le développement urbain de la frange Est de Strasbourg (quartier des Deux-Rives et du port du Rhin) transforme durablement l'axe de la route du Rhin en direction de Kehl jusqu'en limite du Rhin. Cela conduit à une densification de l'espace urbain considérable, générant un accroissement des populations. Ce développement implique également des restructurations de voies (axe du Rhin), végétalisation, mixité des axes de circulation (tramway / route / vélo), etc.

Depuis 2020, le tramway contribue à désenclaver ces quartiers, tandis qu'une offre nouvelle en logements favorise la mixité sociale et de fonctions. Cette concentration urbaine avec ses déplacements sont autant de facteurs de risques supplémentaires dont il faut tenir compte.

Strasbourg est aussi à ce jour le deuxième port fluvial français, avec 10 000 emplois et 350 entreprises implantées sur ce territoire dont sept établissements Seveso seuil haut et 26 ICPE.

Le port du Rhin s'étend sur une superficie de 1 000 hectares et est long de 13 kilomètres. Il se situe à proximité de différents quartiers d'habitation de Strasbourg, tels que la Robertsau, l'Esplanade, le Neudorf et le Neuhof ainsi qu'en face de la ville allemande de Kehl.

Le groupe Port autonome de Strasbourg (PAS) est chargé d'assurer la gestion du domaine du port de Strasbourg. Chaque année, 8 millions de tonnes de marchandises transitent par le port.

Plusieurs emplacements d'amarrage pour des bateaux de croisière sur le Rhin permettent aussi de déposer des croisiéristes souhaitant visiter la ville de Strasbourg :

- au début du bassin du commerce ;
- dans le bassin des remparts ;
- dans le bassin Dusuzeau.

Sur le plan de l'urbanisme, des implantations structurantes sont déjà présentes :

- clinique RHENA ;
- immeuble de 4^e famille, une des plus hautes tours en structure bois de France avec 11 étages et 146 logements.

D'autres réalisations sont aussi en cours de projet :

- projets « Citadelle » et « Starlette » dans le quartier des Deux-Rives constituant un ensemble architectural de 55 000 m² comprenant respectivement 1 100 et 1 800 logements développés par an jusqu'à un total final de 20 000 nouveaux logements ainsi que des ERP (écoles, commerces, établissements de loisirs, etc.) ;
- réaffectation et urbanisation de près de 500 000 m² pour la nouvelle étape du grand projet, autour de la Coop, du Port et des Rives du Rhin ;
- le rétrécissement de l'avenue du Rhin impliquant des difficultés d'accès.

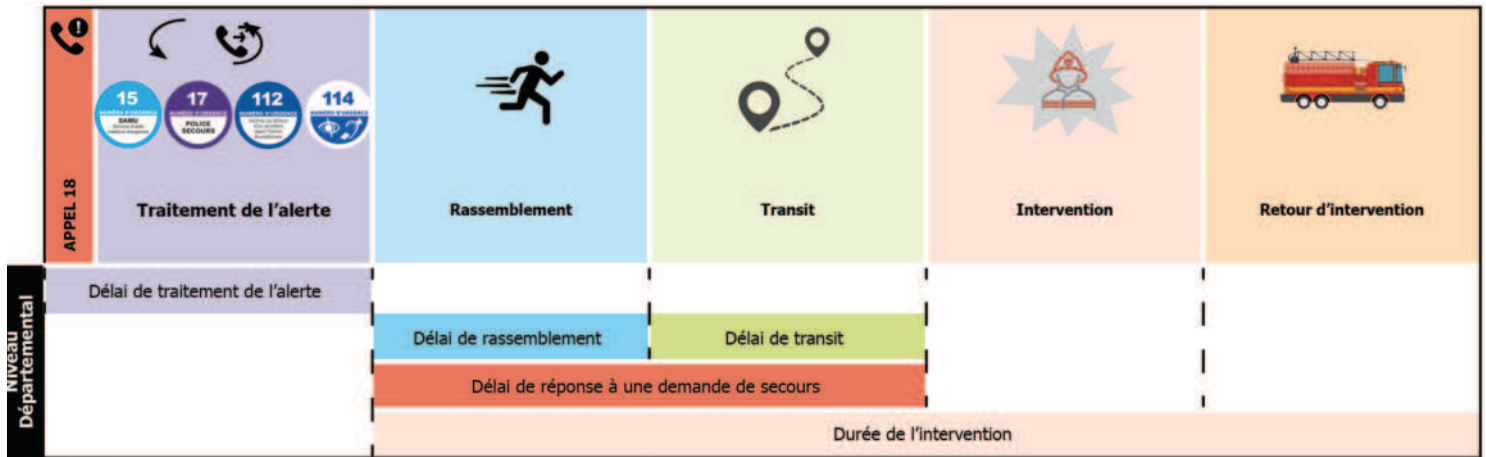
L'implantation d'un nouveau point de distribution des secours sur ce territoire est indispensable.



3.4. RÉPONSE OPÉRATIONNELLE

L'analyse de la réponse opérationnelle consiste à comparer l'objectif de délai de réponse fixé par le SDACR à la couverture réelle du territoire.

3.4.1. OBJECTIF DE DÉLAI DE RÉPONSE À UNE DEMANDE DE SECOURS



Le délai de réponse à une demande de secours est le temps qui s'écoule entre la diffusion de l'alerte (depuis le CTA vers les sapeurs-pompiers) et l'arrivée sur les lieux de l'intervention du moyen adapté, par exemple :

- un fourgon pompe-tonne pour les incendies et risques technologiques (PGC/PGR) ;
- un véhicule de secours et d'assistance aux victimes pour les interventions secours à personne et pour les accidents de circulation.

Le **délai de réponse** est composé de deux séquences :

- le **délai de rassemblement** des personnels estimé à 2 minutes pour les personnels de garde et à 10 minutes pour les personnels d'astreinte ;
- le **délai de transit**, temps nécessaire pour rejoindre les lieux de l'intervention.

Pour rappel, le SDACR de 4^e génération fixe un seul et même objectif quels que soient la nature d'intervention et le secteur de manière à couvrir équitablement le territoire départemental.



Ainsi, **il est attendu que le moyen adapté se présente sur les lieux d'une intervention en moins de 20 minutes** à partir de la diffusion de l'alerte par le CTA. Ce délai constitue la valeur de référence à laquelle les valeurs réelles seront comparées.

Les délais de réponse à une demande de secours, conformément aux listes de défenses définies par le SIS 67, ont été analysés commune par commune dans la partie consacrée à l'analyse qualitative du risque courant.

3.4.2. LES SEUILS DE RUPTURE

Chaque unité territoriale du SIS du Bas-Rhin doit répondre à une charge opérationnelle qui s'exprime en nombre d'interventions annuelles à assurer.

Afin d'évaluer la suffisance des moyens de l'ensemble des CIS du département, deux seuils de ruptures sont étudiés :

- le seuil de rupture d'autonomie ;
- le seuil de rupture au contrat de rapidité.

AUTONOMIE OPÉRATIONNELLE

La valeur de l'autonomie opérationnelle est une donnée propre à un secteur de 1^{er} appel avec sa charge opérationnelle. Cette valeur est calculée sur la base des interventions qui se sont produites en 2022 et exprimée en pourcentage du temps annuel (8 760 heures).

A titre d'exemple, un CIS qui présente une autonomie de 99,8 % du temps est un centre qui n'a pas pu assurer la sollicitation opérationnelle pendant 0,2 % du temps, soit 17h dans l'année.



La rupture d'autonomie caractérise la situation du centre qui disposant de l'effectif requis, n'est pas en mesure d'assurer un départ et d'engager un moyen. Elle se produit quand un engin étant déjà engagé, un autre engin du même type ne peut être engagé. L'autonomie d'un centre sur son secteur est le rapport entre la durée pendant laquelle il est en mesure d'engager un moyen et la durée pendant laquelle il ne le peut pas, en supposant qu'il dispose des effectifs réglementaires.

Le besoin de recourir à un autre CIS peut être illustré par différents exemples :

- le CIS dispose d'un VSAV qui est engagé sur une intervention. Pendant ce temps, une autre demande de secours survient et nécessite l'engagement d'un VSAV, celui-ci proviendra du CIS de 2^e appel (idem pour les FPT / FPTSR) ;
- le CIS dispose d'un VSAV mais l'intervention concerne un accident impliquant deux victimes. Le 2nd VSAV proviendra du CIS 2^e appel (idem pour les FPT / FPTSR).

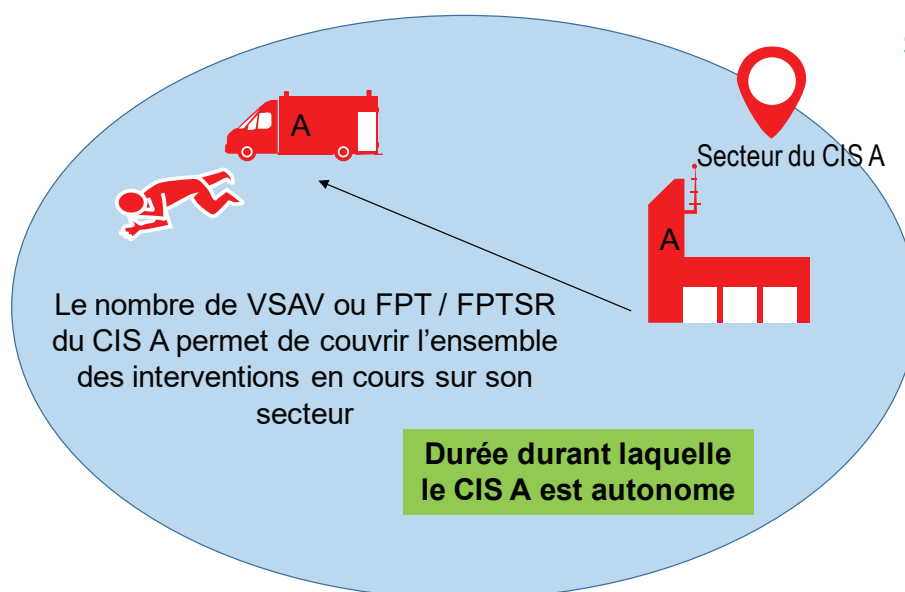
Ainsi, il est quasiment impossible qu'un CIS soit autonome à 100 % sur son secteur.

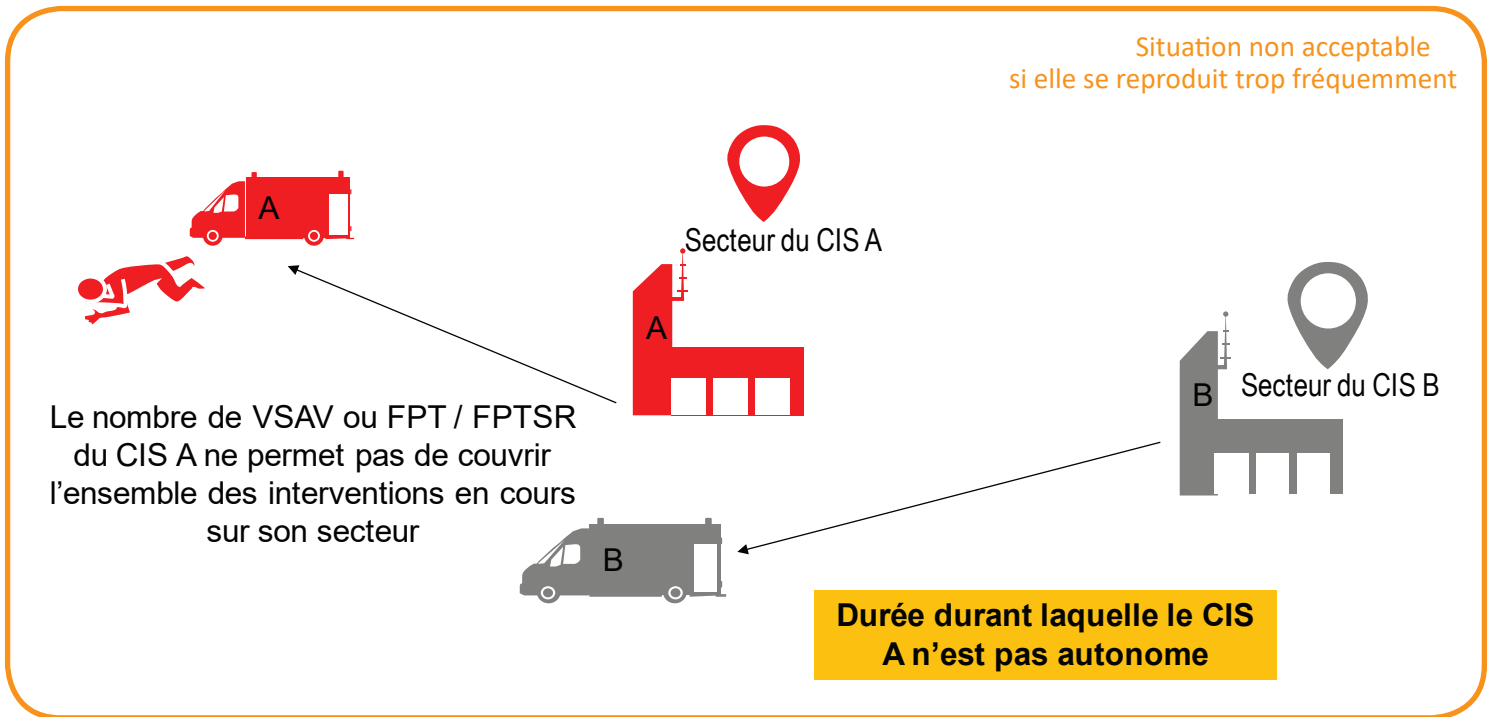
Si cette situation se produit trop fréquemment, la situation est considérée inacceptable puisque le seuil de rupture d'autonomie est atteint. Ce seuil est fixé à :

- 96,5 % d'autonomie pour les interventions VSAV, soit environ 300 heures dans l'année ou une journée par mois durant lesquelles le CIS aurait nécessité au moins un VSAV supplémentaire ;
- 99,5 % d'autonomie pour les interventions FPT / FPTSR, soit environ 40 heures dans l'année durant lesquelles le CIS aurait nécessité au moins un FPTSR supplémentaire.

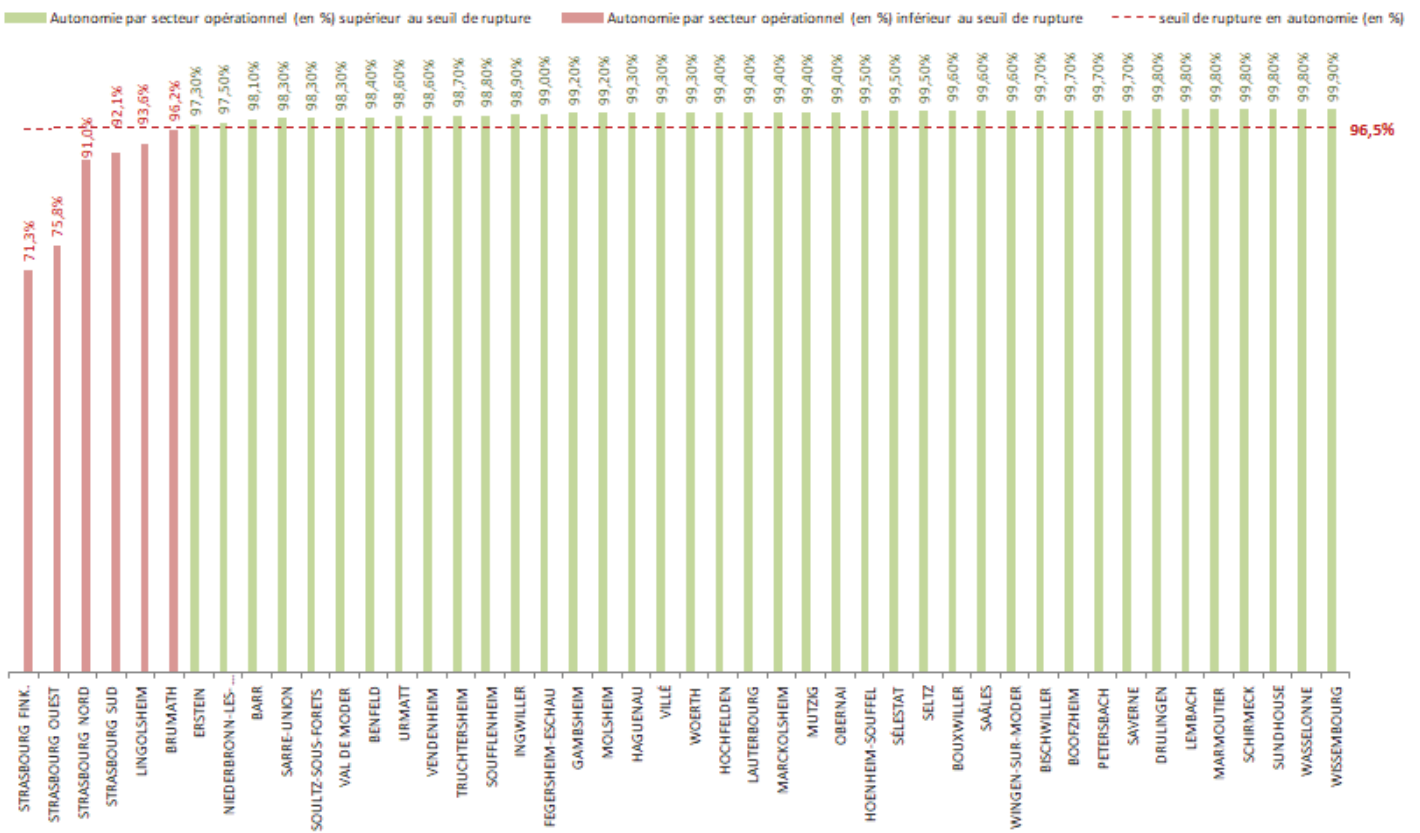


Situation acceptable





AUTONOMIE DES CIS POUR L'ACTIVITÉ DES VSAV EN 2022



En analysant les données d'autonomie par secteur de premier appel présentant un ou plusieurs VSAV, on constate qu'en 2022, 6 CIS sont inférieurs à l'objectif fixé à 96,5 % (300 heures). Les cinq premiers font partie de l'EMS et Brumath est le CIS hors EMS présentant le pourcentage d'autonomie le plus faible.

AUTONOMIE DES CIS POUR L'ACTIVITÉ DES FPT-FPTSR EN 2022



En analysant les données d'autonomie par secteur de premier appel FPT / FPTSR, on constate qu'en 2022 l'ensemble des casernes du département respecte l'objectif de 99,5 %, soit moins de 45 heures durant lesquelles le CIS n'est pas autonome.

RUPTURE AU CONTRAT DE RAPIDITÉ

Un certain nombre d'interventions peut survenir simultanément sur un même secteur, on parle alors de « simultanité ». Dans le cas où l'armement du centre de ce secteur n'est pas dimensionné pour faire face à cette simultanité, l'engagement d'un moyen provenant d'un autre CIS, intervenant en deuxième appel, est alors nécessaire. Cette simultanité peut ainsi être à l'origine d'une augmentation du délai de réponse à une demande de secours puisque l'engin engagé proviendra d'un CIS plus éloigné du lieu de l'intervention. Dès lors que ce délai de réponse dépasse 20 minutes, il est alors considéré que les objectifs de rapidité ne sont pas respectés.

Le cumul des durées au-delà du seuil de 20 minutes constitue le temps de « rupture au contrat de rapidité ».

À titre d'exemple, un CIS qui présente une rupture au contrat de rapidité de 1 heure et 12 minutes signifie que sur le secteur de premier appel de ce centre, les simultanités ayant engendré des délais de réponse supérieurs à 20 minutes génèrent un retard total de 1 heure et 12 minutes au-delà du seuil.

FOCUS

Cette donnée a été calculée pour l'année 2022 pour l'ensemble des CIS disposant de VSAV et/ou de FPT/FPTSR.

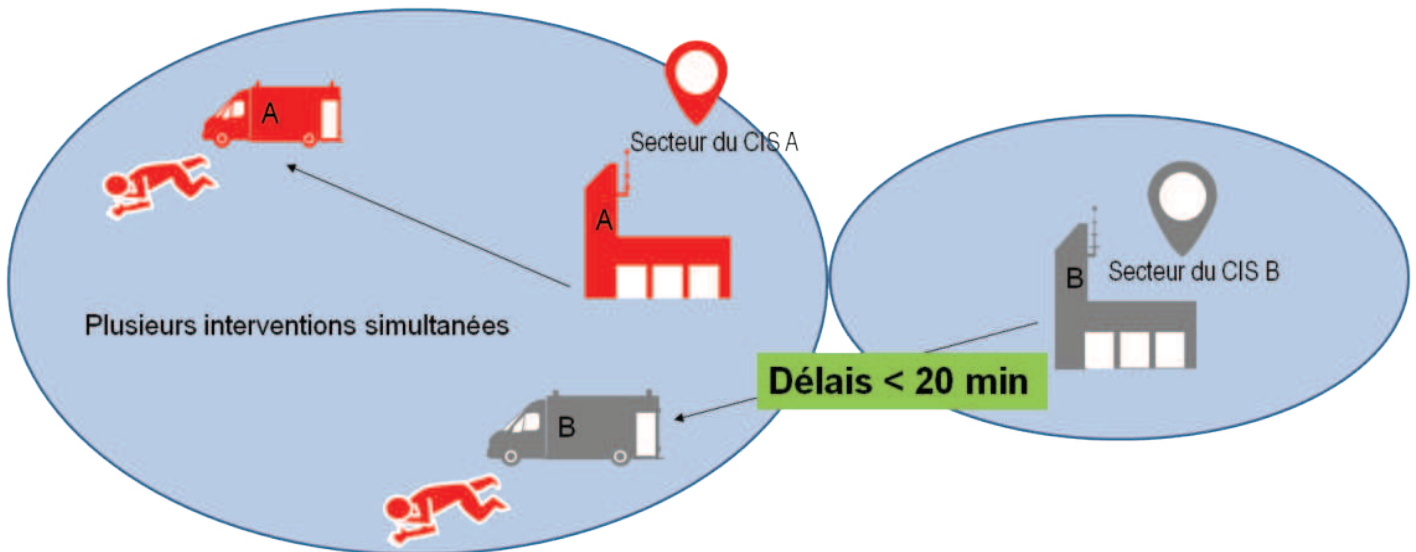
Dans ces situations, si le délai de réponse dépasse régulièrement le délai de couverture défini dans le SDACR (**maximum 20 minutes**), le cumul annuel de ces dépassements atteint un seuil critique appelé **seuil de rupture au contrat de rapidité**. Ce seuil est fixé à **3 heures par an et par centre** pour les interventions relevant du SSUAP, et de **1 heure** pour les interventions fourgon pompe-tonne (hors accidents de circulation).



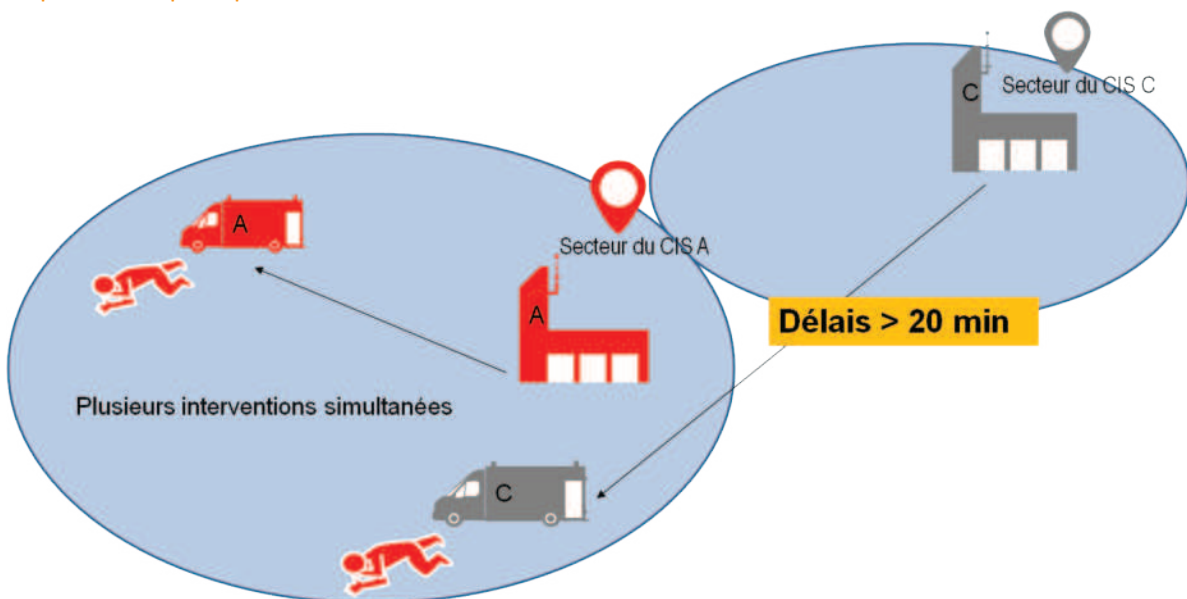
Certaines parties du territoire sont dans l'impossibilité d'être couvertes dans les délais fixés, y compris par le CIS de premier appel, en raison de leur éloignement. Ces dépassements apparaissent dans les délais de couverture étudiés précédemment.

En revanche, aucune période de rupture n'y est comptabilisée puisque le redimensionnement du CIS 1^{er} appel serait sans effet sur le délai de couverture du secteur, la raison du dépassement étant son éloignement.

Situation acceptable



Situation non acceptable
si elle se reproduit trop fréquemment



CUMUL DES RUPTURES AU CONTRAT DE RAPIDITÉ PAR CIS POUR L'ACTIVITÉ VSAV (2022)

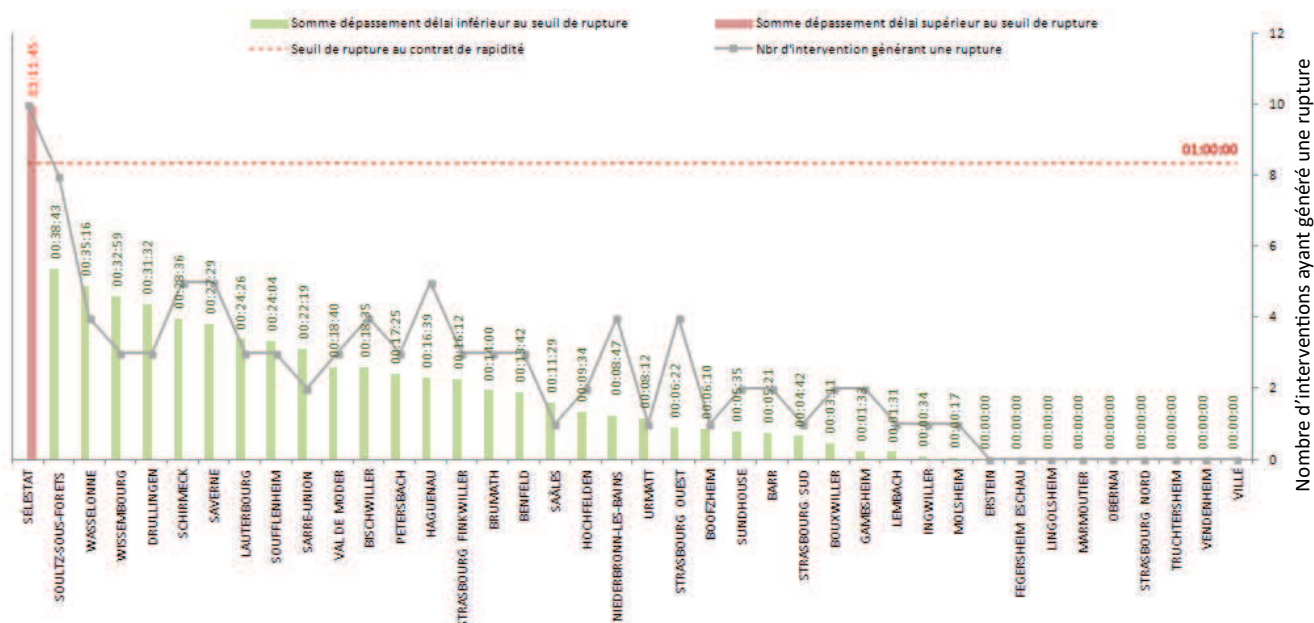


Sur le graphique ci-dessus, on constate qu'en 2022, quatre secteurs géographiques ont dépassé le seuil de rupture au contrat de rapidité à savoir : Strasbourg Finkwiller, Strasbourg Ouest, Sarre-Union et Strasbourg Sud. La courbe grise représentant le nombre d'interventions ayant généré une rupture au contrat de rapidité, plus le nombre est élevé, moins la moyenne de dépassement sera conséquente.

Pour exemple :

- le secteur Strasbourg Finkwiller présente un dépassement de 11 heures 10 minutes et 42 secondes cumulé sur 231 interventions, ce qui représente une moyenne de dépassement de 2 minutes et 54 secondes.

CUMUL DES RUPTURES AU CONTRAT DE RAPIDITÉ PAR CIS POUR L'ACTIVITÉ FPT-FPTSR



Sur le graphique ci-dessus, on constate qu'un seul secteur a dépassé le seuil de rupture au contrat de rapidité « INC – PGR – PGC » à savoir le secteur de Sélestat. Cette situation provient de l'éloignement des moyens sollicités (2^e appel, etc.) et de l'occurrence des simultanités.





4. ANALYSE ET COUVERTURE DES RISQUES COMPLEXES



**ANALYSE ET COUVERTURE DES RISQUES
COMPLEXES**



Pandémie, inondations, attentats, accidents technologiques, etc. Les risques complexes couvrent un large éventail de situations auxquelles le SIS 67 doit pouvoir faire face. Ces évènements nécessitent une forte coordination interservices et une mobilisation toute particulière de compétences, d'expertises et d'équipements adaptés des différents acteurs du département voire de la zone de défense.

Les risques complexes se caractérisent par une faible voire très faible probabilité d'occurrence associée à une gravité forte en termes d'effets sur les personnes, les animaux, les biens et l'environnement.

Les risques complexes sont soit d'**origine naturelle** (inondation, canicule, grand froid, tempête, séisme, mouvement de terrain, feu d'espace naturel, animalier) soit d'**origine anthropique** (technologique, sociétal, réseau et sanitaire).

Les moyens participant à la couverture et à la réponse du risque courant participent systématiquement à la réponse aux risques complexes et ce quelle que soit leur origine.

L'analyse des moyens spécifiques et spécialisés nécessaires est effectuée au regard des risques identifiés dans le dossier départemental des risques majeurs (DDRM), de retours d'expérience, de personnes ressources et de la probabilité d'occurrence d'un évènement redouté.

L'ensemble des risques complexes identifiés feront l'objet d'une étude à travers :

- **une définition du risque ;**
- **une analyse du risque et des enjeux ;**
- **des objectifs de couverture ;**
- **une analyse de la réponse opérationnelle ;**
- **des préconisations et points d'attention.**

4.1 LES RISQUES NATURELS



Inondations, mouvements de terrains, incendies de forêts, avalanches, tempêtes, gonflements ou retraites des sols argileux, séismes, à des fréquences et à des degrés divers sont des évènements à l'origine de dommages plus ou moins importants, voire de catastrophes. Ils occasionnent des dégâts aux personnes, aux animaux, aux biens et à l'environnement, perturbent aussi l'exercice des activités et la vie quotidienne. Ces risques ne peuvent cependant

pas tous être maîtrisés ou prévenus au même degré. Les deux tiers des 36 000 communes françaises sont exposées à au moins un risque naturel : un français sur quatre et un emploi sur trois sont aujourd'hui potentiellement exposés aux inondations, principal risque majeur national au titre du nombre de communes concernées et du coût économique des catastrophes. Le risque sismique est le plus redouté en termes de nombre de victimes potentielles.



INONDATION



AQUATIQUE



FEUX DE FORÊT ET
D'ESPACES NATURELS



TEMPÊTE



MOUVEMENT DE
TERRAIN ET SÉISME

4.1.1. RISQUE INONDATION




DÉFINITION DU RISQUE


Les inondations représentent le premier risque naturel en France : elles menacent des vies, des habitations, des emplois, et tous les territoires sont concernés.


Il existe différents types d'inondation :


Une inondation correspond à la submersion temporaire de zones habituellement hors d'eau.

Elle peut être due :

- 
 • **au débordement d'un cours d'eau** : une crue (ou montée du niveau de l'eau), lorsqu'elle est importante, peut amener le cours d'eau à sortir de son lit et à inonder les terres alentours. C'est le cas le plus fréquent. Cette crue peut également être à l'origine de la surverse, du contournement ou de la rupture d'une digue ;

- 
 • **à du ruissellement** : lors de précipitations très intenses, l'eau ne s'infiltre pas, ou difficilement dans les sols tout ou partie imperméables. Les réseaux d'évacuation d'eaux pluviales peuvent rapidement être saturés. Les eaux de pluies empruntent alors les rues, avec des courants parfois dangereux, jusqu'à rejoindre une rivière ou un autre réseau d'évacuation ;

- 
 • **à une remontée de nappe** : en cas de précipitations de longue durée, le niveau de la nappe phréatique remonte, entraînant une inondation des zones alentours ;

- 
 • **à une submersion marine** : sur le littoral, des conditions météorologiques et océaniques défavorables (souvent accompagnées d'une forte houle et d'un vent fort venant du large) peuvent entraîner une hausse du niveau marin et alors inonder les zones côtières. **Le Bas-Rhin n'est pas concerné par ce type d'inondation.**

La différence entre inondation et crue

Une **inondation** est une submersion temporaire plus ou moins rapide d'une zone habituellement hors d'eau, avec des hauteurs d'eau, des vitesses et des durées de submersion variables.

Une **crue** correspond à une augmentation temporaire plus ou moins durable du débit d'une rivière ou d'un fleuve. En fonction de l'importance des débits, une crue peut être contenue dans le lit mineur du cours d'eau (dit lit ordinaire), ou déborder dans son lit moyen ou majeur. Le lit majeur délimite la zone d'emprise maximale pour la crue considérée.

Les inondations peuvent présenter deux types de cinétique :

- les événements à cinétique rapide regroupent l'inondation par ruissellement (coulées d'eau boueuse, crues torrentielles) et la rupture d'ouvrages (digues, barrages, etc.) ;
- les événements à cinétique lente concernent les inondations de plaine par débordement de cours d'eau ou par remontée de nappes phréatiques.

L'inondation à cinétique rapide, faisant notamment suite à un évènement climatique, est l'un des risques naturels qui survient le plus fréquemment sur le département. L'expérience montre qu'il est complexe de prévoir de manière précise la localisation et l'intensité de ces phénomènes.

Grâce à l'analyse des crues historiques, une classification statistique est réalisée :

- une **crue centennale** est une crue qui, chaque année, a 1 probabilité sur 100 de se produire ;
- une **crue décennale** a 1 probabilité sur 10 de se produire chaque année.

Il est à noter que les inondations peuvent également s'accompagner de coulées de boue. Une coulée de boue correspond à des écoulements fortement chargés de terre en suspension qui a été détachée par les pluies et le ruissellement. Ces écoulements progressent vers l'aval (transfert) et provoquent des inondations boueuses qui peuvent atteindre des zones urbaines et causer des dégâts considérables.

Dans le Bas-Rhin, les coulées d'eaux boueuses se produisent généralement lors de phénomènes orageux très intenses au cours du printemps, période durant laquelle la couverture végétale des sols est faible (forte proportion de cultures semées au printemps).

ANALYSE DU RISQUE

Le réseau hydrographique du Bas-Rhin est particulièrement dense. L'III et le Rhin cheminent vers le Nord à une dizaine de kilomètres de distance jusqu'au-delà de Strasbourg où l'III rejoint le Rhin après avoir reçu les eaux des différents cours d'eau vosgiens. Les autres affluents alsaciens du Rhin sont la **Moder**, la **Sauer** et la **Lauter**. La Bruche est quant à elle l'un des principales sous-affluents du Rhin, puisqu'elle conflue en rive gauche de l'III à la lisière de Strasbourg.

Le relief du massif vosgien place la quasi-totalité du territoire bas-rhinois dans le **bassin hydrographique du Rhin**. Les cours d'eau de l'Alsace bossue située « outre Vosges » appartiennent au **bassin versant de la Sarre** affluent de la Moselle, elle-même affluent du Rhin.

Dans ces 17 bassins, 4 phénomènes peuvent conduire à une inondation :

Le débordement d'un cours d'eau

Augmentation du débit provoquée par des pluies importantes ou durables, éventuellement aggravée par la fonte des neiges.

La surverse, le contournement ou la rupture de digue

Les digues de protection contre les crues sont susceptibles de présenter des dysfonctionnements comme une surverse par-dessus la crête de la digue ou contournement (lors d'une crue plus forte que celle pour laquelle l'ouvrage a été dimensionné, entraînant l'inondation de zones réputées protégées) ou une rupture de digue.

La mise en eau de zones de rétention des crues

Il existe dans le Bas-Rhin un type d'inondation spécifique correspondant à une possible mise en eau de trois zones de rétention spécialement aménagées pour stocker d'importants volumes d'eau lors des plus fortes crues du Rhin et ainsi participer à la protection des agglomérations situées en aval du fleuve en Allemagne et aux Pays-Bas. Il s'agit du « polder d'Erstein », de la zone de rétention du barrage agricole de Strasbourg-Kehl (presqu'île du Rohrschollen) et du « polder de la Moder ».

Un aménagement de même nature a été réalisé récemment le long du Bras d'Altorf (difffluence de la Bruche) à hauteur des communes d'Altorf et de Duttlenheim (forêt du Birckenwald).

La remontée de nappe

Sur une grande partie de la plaine bas-rhinoise, les inondations peuvent également être provoquées par des remontées de nappe, après une période durant laquelle les pluies ont été exceptionnelles et/ou le niveau du cours d'eau particulièrement haut. Le niveau de la nappe peut alors monter pour atteindre les parties en sous-sol des constructions et infrastructures et, le cas échéant, dépasser la surface du sol.



Le territoire du Bas-Rhin peut être découpé en 17 bassins versants dont plusieurs partagés avec les départements limitrophes de la Moselle, du Haut-Rhin et avec les Landers allemands de Rhénanie-Palatinat et Bade-Wurtemberg.

ENJEUX

Plusieurs enjeux découlent de la survenue de ces risques :

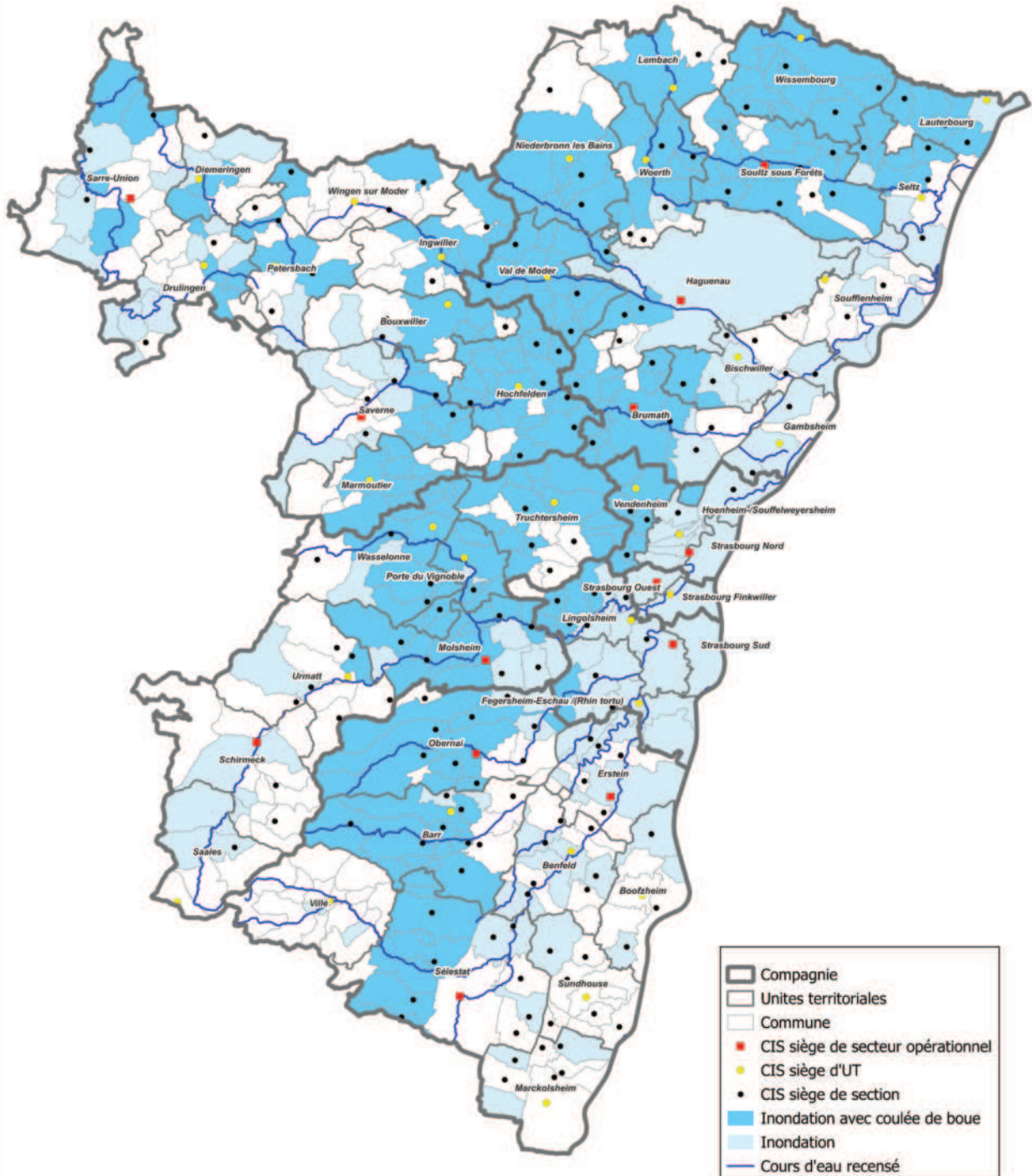
- Humain :
 - des mises en danger et l'isolement des personnes et des animaux.
- Environnemental :
 - des pollutions liées au déversement de cuves de fuel domestique accompagnées de charriage de fûts de produits dangereux.
- Techniques :
 - coupures dans la distribution d'énergie ou des fluides et des réseaux de communication ;
 - de nombreux dégâts sur les bâtiments et les réseaux (eaux usées et potables, transport) ;
 - des « natech » (impact d'un aléa naturel sur une installation industrielle à risques technologique) ;
 - des pertes d'exploitation avec chômage technique.
- Opérationnel :
 - une augmentation massive des interventions pour sauvetages ou opérations diverses (épuisements, assèchements, etc.) pendant et après l'évènement.



SIS 67
#POMPIERS



RISQUE INONDATION ET COULÉE D'EAU BOUEUSE



1:340 000

Service numérique de support aux opérations

27/09/2023

OBJECTIFS DU SIS 67



- Assurer une couverture du risque sur l'ensemble du département par :
 - des moyens primo-intervenants (2 FS - 1 CSL - 1 CDG) en moins de 30 minutes ;
 - 1 unité SAL-SAV en moins de 60 minutes ;
 - l'activation d'un PCZI en moins de 30 minutes ;
- être en capacité de mettre en sécurité et d'évacuer la population et les animaux. Dans le cadre des événements à cinétique rapide, cette capacité est associée à la notion d'urgence et de sauvetage ;
- être en capacité de mobiliser les ressources nécessaires à la priorisation, la gestion et le traitement de nombreuses interventions dans des conditions climatiques difficiles et une capacité d'épuisement des locaux ou des voiries afin de protéger les biens et de faciliter le retour à la normale ;
- participer au développement d'une culture de sécurité civile en interservices et auprès des élus.

RÉPONSE OPÉRATIONNELLE

Pour assurer la couverture des risques, le SIS 67 dispose de :

- une équipe spécialisée constituée de 50 nageurs sauveteurs aquatiques (SAV) dont 29 personnels compétents en situation de fort courant/inondations et d'un véhicule de secours nautique (VSN) affecté au CIS Strasbourg Finkwiller ;
- 18 sauveteurs spécialisés hélitreuillables ;
- des moyens nautiques, des embarcations et des moyens aériens permettant de réaliser des sauvetages, des mises en sécurité et des reconnaissances :
 - 3 bateaux de reconnaissance de sauvetage (BRS) dont les caractéristiques permettent d'intervenir de façon plus sécurisée sur des voies navigables à fort trafic (Rhin) affectés aux CIS Strasbourg Finkwiller, Lauterbourg et Boofzheim;
 - 12 canots de sauvetage léger (CSL), sur remorques ou gonflables (embarcables à la demande sous forme de lot) ;
 - l'appui d'un hélicoptère de la sécurité civile (DRAGON 67) ;
- des moyens de pompage :
 - 1 cellule énergie épuisement (CEEP) (capacité d'épuisement : 1050 m³/h) basée au CIS Molsheim ;
 - 1 cellule bachage (CEBACH) basée au CIS Strasbourg Sud ;

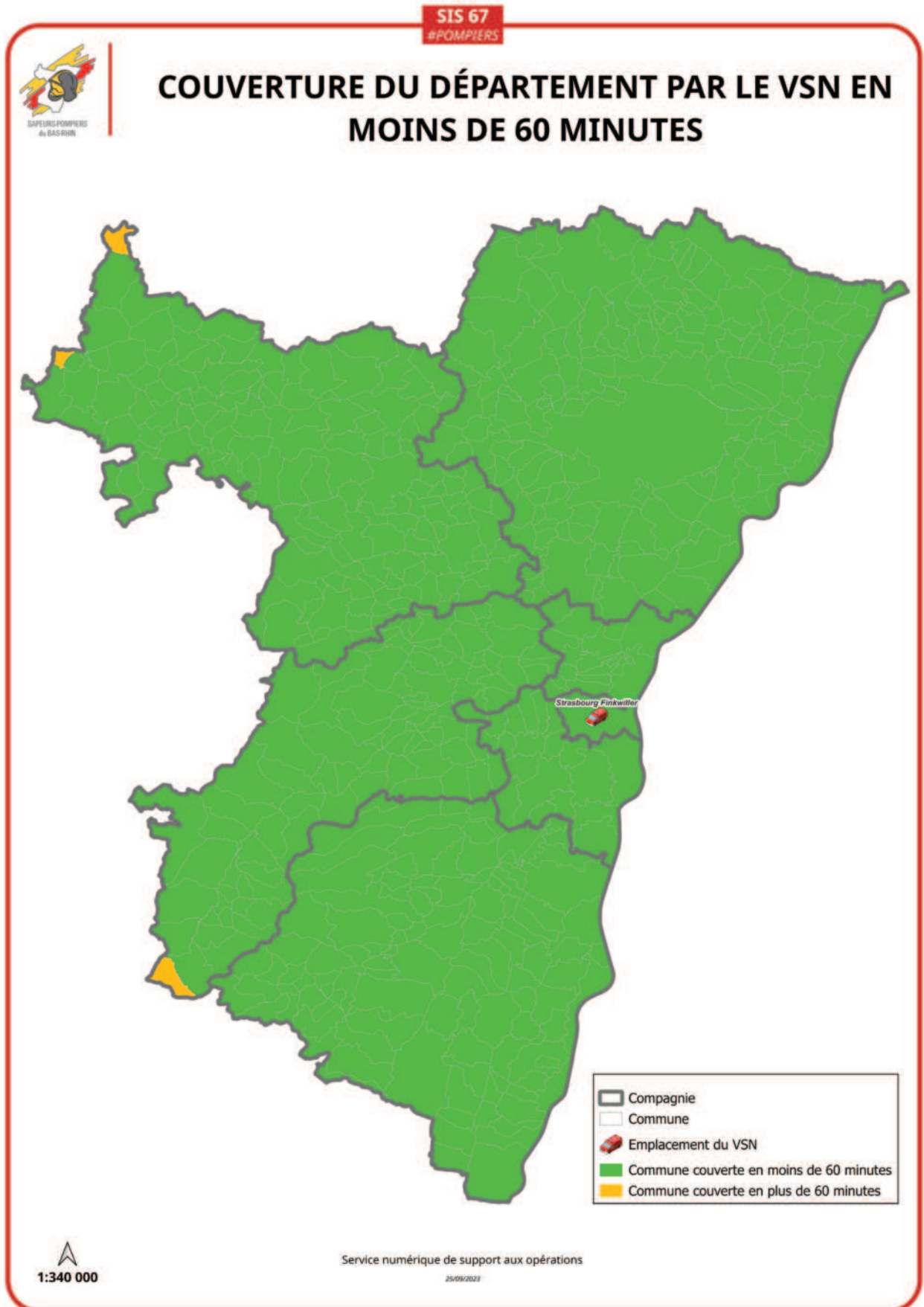


- 4 fourgons electro-ventilateur (capacité d'épuisement : 105 m³/h) affectés aux CIS Bischheim, Bouxwiller, Sélestat et Illkirch ;
- 9 moto-pompes remorquables (MPR) réparties dans les CIS Strasbourg Nord, Strasbourg Ouest, Strasbourg Sud, Haguenau, Molsheim, Petersbach, Saverne, Sélestat et Wissembourg ;
- des lots d'épuisements dans tous les CIS acheminés par des moyens d'intervention répartis sur l'ensemble du département ;
- des moyens de déplacement et d'acheminement des matériels :
 - 52 fourgons secours (FS) ;
 - 190 camionnettes d'interventions diverses (CID) ou véhicules de premiers secours (VPS) ;
 - 14 véhicules tout usage (VTU) ;
 - 35 véhicules légers hors route (VLHR).



La dotation en matériel est suffisante, bien répartie sur le territoire et adaptée aux risques.

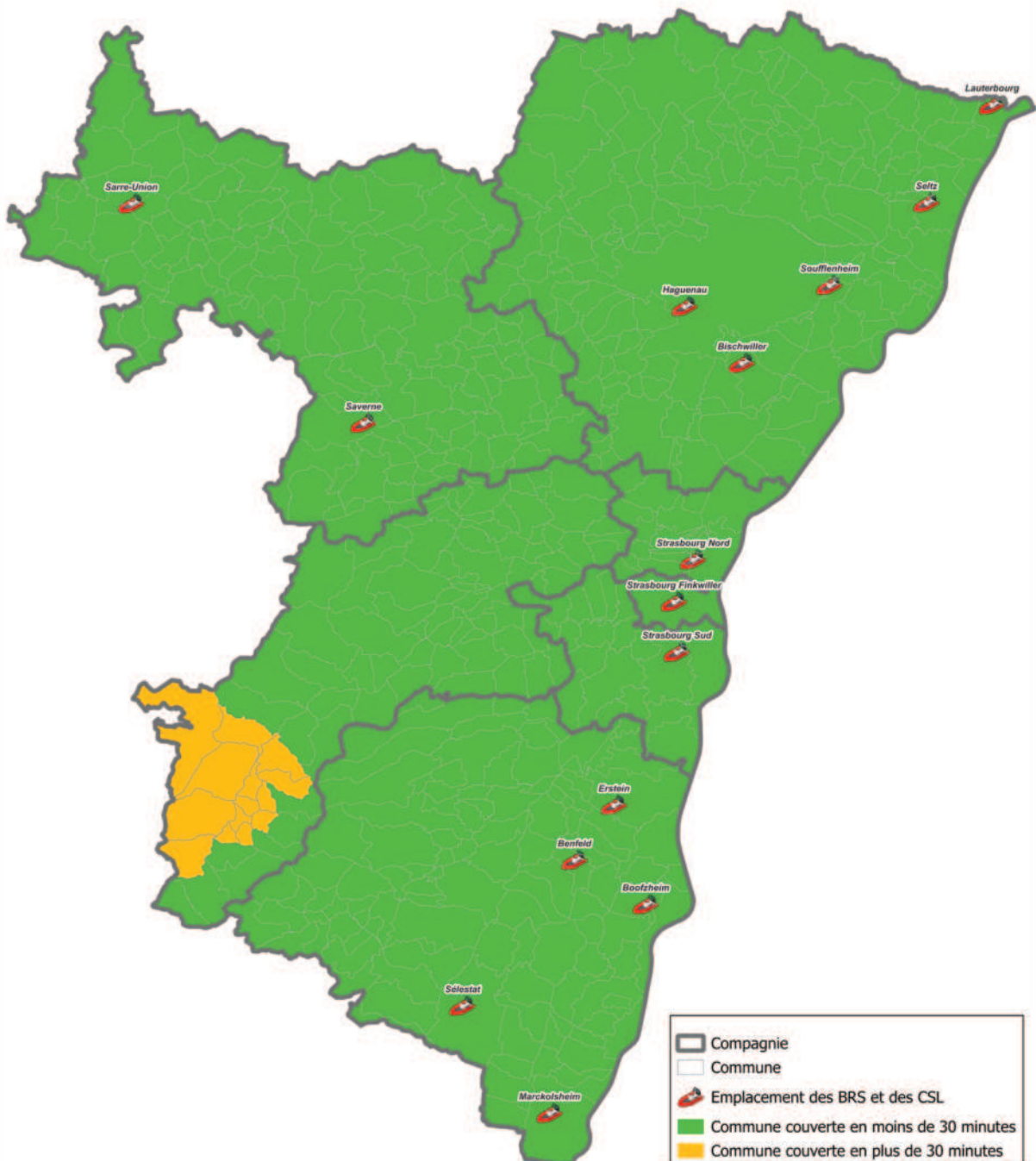






SIS 67
#POMPIERS

COUVERTURE DU DÉPARTEMENT PAR LES BRS ET LES CSL EN MOINS DE 30 MINUTES



1:340 000

Service numérique de support aux opérations

25/09/2023

FOCUS



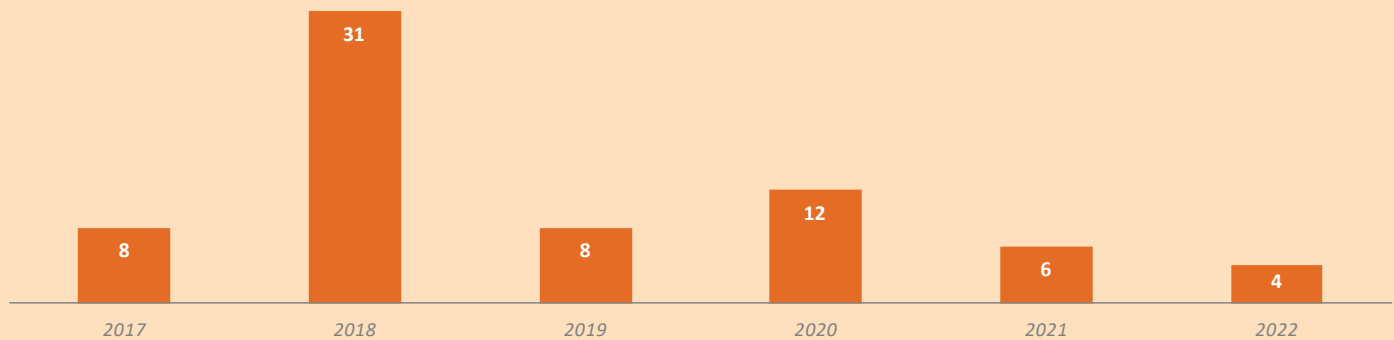
INTERVENTIONS À CARACTÈRE MULTIPLE

Certaines situations exceptionnelles comme les tremblements de terre, les tempêtes, les inondations, les orages, les troubles urbains, entraînent une augmentation très importante du nombre d'appels vers le CTA.

Afin de répondre à cet afflux d'appels, une salle de débordement peut être activée au CTA afin d'absorber l'ensemble des appels entrant, et de limiter l'attente téléphonique pour les urgences relevant du risque courant.

De plus, l'officier CODIS déclenche dans le secteur sinistré, un poste de coordination de zone d'intervention (PCZI). Celui-ci sera établi dans le centre d'incendie et de secours de l'UT siège. Sa mission sera de gérer et coordonner toutes les interventions diffusées par le CTA, en engageant les moyens humains et matériels disponibles, qui seront mis à disposition.

Nombre d'activation d'un poste de coordination de zone d'intervention



PRÉCONISATIONS - POINTS D'ATTENTION

POINT D'ATTENTION

- **DIV** : la réponse opérationnelle en cas d'inondation majeure nécessite une entraide extradépartementale.

PRÉCONISATIONS

- **SAV** : analyser les possibilités d'amélioration de la réponse opérationnelle en matière de nageurs sauveteurs aquatiques, à travers les ressources existantes et/ou étendre la compétence à travers le territoire ;
- **CEN** : analyser les possibilités d'amélioration de la réponse opérationnelle en matière de compétence de conducteur d'engins nautiques en situation de fort courant/inondations ;
- **DIV** : renforcer la formation des primo-intervenants susceptibles d'être confrontés à ce type de situation (formation initiale, FMPA) dans un objectif de sécurité du personnel ;
- **USAR** : prendre en compte les fragilisations de structures impactées par les inondations en intégrant un USAR 3 aux opérations ;
- assurer la résilience du SIS 67, dans un contexte très dégradé sur ses infrastructures et ses réseaux.

4.1.2. RISQUE AQUATIQUE



DÉFINITION DU RISQUE

Le risque aquatique relève de toutes les activités de transport de fret, de transport de personnes à vocation touristique, des activités sédentaires telles que des péniches à usage d'habitation et/ou des ERP type établissements flottants. En concomitance, s'ajoutent toutes les activités de baignade ainsi que les loisirs nautiques, la piétonisation des berges, les grands rassemblements ou manifestations se tenant le long des voies vertes, des pistes cyclables en bordure des cours d'eau pouvant constituer un risque de chute de personnes dans l'eau.

Les trois grandes activités qui prédominent sont le transport de fret, le transport de personnes et les activités sédentaires.

- **Le transport de fret** : il s'agit d'une activité en pleine expansion, impulsée par les objectifs de décarbonation.



- **Le transport de personnes** constitue une part importante du tourisme dans le Bas-Rhin. Cette activité peut être divisée en deux groupes :

- les promenades touristiques et de plaisance, généralement de courte durée et principalement réalisées dans Strasbourg par des bateaux de croisière-promenade (incluant la location de bateaux sans permis) ;
- les croisières avec hébergement constituent des voyages sur plusieurs jours, réalisées par des paquebots fluviaux et disposent de points d'escales spécifiques. Elles sont fréquentées par une population plutôt âgée et principalement étrangère.



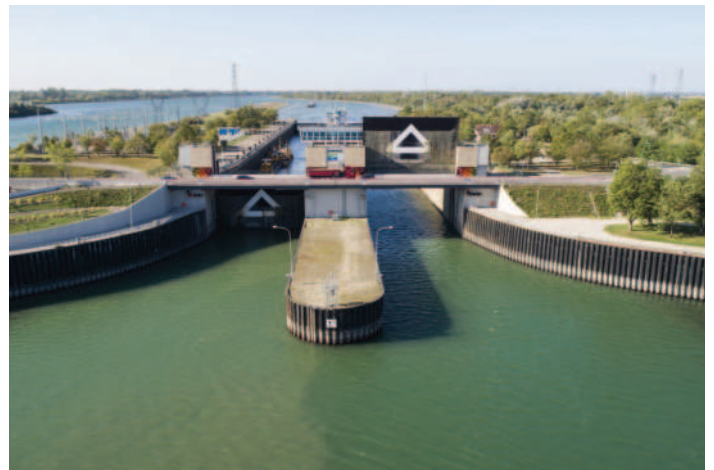
- **risque pour les personnes** directement lié à l'exploitation des cours d'eau, à l'accessibilité des quais et à leurs activités, il est notamment engendré par la présence de bateaux/péniches-logements, de l'exploitation d'ERP ou d'événements particuliers (manifestation sportive, fête de la musique etc.)



- **risque bâti** constitué de plusieurs ouvrages tels que les ponts et les écluses sur l'ensemble du secteur de compétences. L'exploitation de ces installations est partagée entre différents gestionnaires en fonction de la nature de l'exploitation (liée à l'exploitation, au trafic piéton, routier ou ferroviaire).

- **Les activités sédentaires** recensées sur le domaine fluvial engendrent différents types de risques :

- **risque technologique** lié à la nature des activités industrielles sur les ports et les quais en raison de la présence d'établissements ICPE et classés Seveso (9 sites Seveso sont en bordure du Rhin dans le Bas-Rhin).



ANALYSE DU RISQUE

Le département du Bas-Rhin est longé à l'Est sur 115 km par le Rhin et est traversé par de nombreux affluents et cours d'eau. Le Rhin est le principal fleuve européen en termes de transport de marchandises. Ce sont plus **30 millions de tonnes de marchandises** qui empruntent le Rhin supérieur, essentiellement des produits pétroliers, des matériaux de construction, des céréales et des conteneurs (biens à haute valeur ajoutée).



Le Rhin représente **15 % de la part modale** des besoins logistiques de l'Alsace. Il assure à l'économie régionale un débouché à l'exportation particulièrement performant vers les ports d'Anvers ou de Rotterdam (1/3 des exportations passent par le fleuve).

Le Rhin supérieur bénéficie de trois principales plateformes multimodales : les ports de Strasbourg, de Colmar et de Mulhouse-Rhin. Ces ports ont accueilli un trafic de près de **11 millions de tonnes en 2018**. Le trafic fluvial du **port autonome de Strasbourg (PAS)** est en moyenne de 8 millions de tonnes par an.



Tous les sites du PAS sont directement connectés au Rhin :

- huit bassins sur le Rhin représentant 200 hectares au gabarit Rhénan :
 - bassin Auburger ;
 - bassin du Commerce ;
 - bassin de l'Industrie ;
 - bassin Armand ;
 - bassin Detoef ;
 - bassin Haelling ;
 - bassin Weirich ;
 - darse IV (bassin Delmas).

- cinq bassins à niveau constant pour les bateaux de 110 mètres maximum :
 - bassin Dusuzeau ;
 - bassin Vauban ;
 - bassin Graff ;
 - bassin de la Citadelle ;
 - bassin des Remparts.



Par ailleurs, le tourisme fluvial est un réel levier de développement économique local. Le trafic fluvial concerne plus de 8 000 passages de bateaux à passagers effectués chaque année à l'écluse de la Petite France sur l'Ill et environ 2 200 paquebots fluviaux aux écluses de Gamsheim.

Également, de nombreux canaux, plans d'eau, berges et quais sont aménagés sur le territoire, donnant lieu aux activités de loisirs (baignade, pêche, voile, location de bateau sans permis, plongée, etc.) augmentant ainsi la vulnérabilité face aux risques de noyade. Ainsi sur le canal de la Marne au Rhin, ce sont plus de 6 000 bateaux par an qui passent par l'écluse de Saverne.

Les noyades font des victimes chaque année quelque soit la masse d'eau où se déroule la baignade.

Pour mémoire, il s'agit de la première cause de mortalité par accident de la vie courante chez les moins de 25 ans.

Le Bas-Rhin compte plus d'une cinquantaine de plans d'eau de plus de 40 000 m². Leurs profondeurs varient de quelques mètres à 75 m. A titre d'exemple, la gravière du Fort à Holtzheim est un site de plongée particulièrement fréquenté (25 000 plongées par an) avec une profondeur maximale de 38 mètres. À cela s'ajoute plusieurs centaines de plans d'eau plus petits en superficie et dont les profondeurs n'ont pas été relevées. Cinq noyades mortelles dans le département ont été recensées en 2021.





ENJEUX

Plusieurs enjeux découlent de la survenue de ces risques :

- Humain :
 - des mises en danger de personnes (noyade, secours à bord d'un bateau, etc.).
- Environnemental :
 - des pollutions liées aux déversements de produits dans les cours d'eau.
- Technique :
 - le feu ou toute autre avarie à bord d'un bateau.
- Opérationnel :
 - la sécurisation des sites en opérations par les scaphandriers (systématique pour toutes les interventions à proximité d'un site aquatique).

OBJECTIFS DU SIS 67



- Assurer une couverture du risque sur l'ensemble du département par :
 - des moyens primo-intervenants adaptés au sinistre en moins de 30 minutes ;
 - 1 unité SAV-SAL en moins de 60 minutes (cf. carte partie 4.1.1. Risque inondation) ;
 - 1 unité IBNB/GELD en moins de 60 minutes (cf. carte partie 4.3.2. Risque lié aux ouvrages en espace clos) ;
- disposer d'une équipe spécialisée polyvalente, capable d'intervenir dans le domaine aquatique et/ou hyperbare (SAL) ;
- disposer d'une unité d'investigation complète pour les interventions à bord des navires et des bateaux (IBNB).

RÉPONSE OPÉRATIONNELLE

Pour assurer la couverture des risques, le SIS 67 dispose de :

- une équipe spécialisée constituée de 45 scaphandriers (SAL) et 1 véhicule de secours nautique (VSN) affectés au CIS Strasbourg Finkwiller. Des spécialistes sont formés aux interventions en surface non libre et à l'hélicoptère. Les effectifs actuels permettent de disposer en permanence d'au moins 1 SAL hélicoptère et d'une équipe de plongée en surface non libre. Les scaphandriers interviennent jusqu'à 30 mètres de profondeur et, en fonction des compétences, jusqu'à 50 mètres ;
- une équipe spécialisée en intervention à bord des navires et des bateaux (IBNB) en cours de constitution (48 spécialistes), répartie dans les CIS Strasbourg Finkwiller et Strasbourg Nord. À terme, cette équipe permettra de disposer en permanence d'une unité d'investigation IBNB permettant l'armement simultané du GELD et d'Europa 1 ;
- un équipier/conducteur cynotechnique et son chien pouvant être sollicités dans le cadre de recherche de victimes immergées (noyade en lac, plan d'eau, cours d'eau, véhicule tombé à l'eau, accident fluvial avec victimes, etc.) ;
- Des moyens nautiques et des embarcations permettant de réaliser des reconnaissances, des sauvetages et des mises en sécurité :
 - Europa 1, basé quai Jacoutot à Strasbourg. Le bateau-pompe est armé en permanence d'un conducteur et d'un mécanicien renforcé en cas d'intervention par l'équipage d'un FPTSR spécialisé affecté au CIS Strasbourg Nord. L'armement du bateau-pompe est réalisé par le SIS 67 la journée en semaine et par les pompiers de Kehl les nuits et week-ends. Le règlement opérationnel franco-allemand prévoit un délai de 20 minutes entre l'alerte du bateau-pompe et son appareillage ;
 - trois bateaux de reconnaissance de sauvetage (BRS) : leurs caractéristiques permettent d'intervenir de façon plus sécurisée sur des voies navigables à fort trafic (Rhin). Ces derniers sont affectés aux CIS Strasbourg Finkwiller, Lauterbourg et Boofzheim ;
 - 12 canots de sauvetage léger (CSL), sur remorques ou gonflables (embarcables à la demande sous forme de lot).



La dotation en matériel est suffisante, bien répartie sur le territoire et adaptée aux risques.



FOCUS



BATEAU-POMPE EUROPA 1

FONCTIONNEMENT

Le bateau-pompe franco-allemand Europa 1, amarré Quai Jacoutot à Strasbourg est un moyen d'intervention mis en service en 2008. L'équipage est constitué d'un conducteur, d'un mécanicien et d'une équipe d'intervention de six sapeurs-pompiers. Il est opérationnel 24h/24h et intervient sur un secteur allant du Nord au Sud du Bas-Rhin, de Lauterbourg à Marckolsheim, des deux côtés du Rhin, à la demande du commandant des opérations de secours français ou allemand.

Les sapeurs-pompiers du CIS Strasbourg Nord, appartenant au service d'incendie et de secours du Bas-Rhin, interviennent du lundi au vendredi de 07h à 19h. Les pompiers de Kehl sont alertés de 19h à 07h et pendant le week-end.

Le délai de regroupement maximum avant départ est de 20 min ;

Les temps de transit sont estimés à :

- Strasbourg > Lauterbourg : 2h30 ;
- Strasbourg > Markolsheim : 3h30 ;

Vitesse : 40 km/h ;

Temps de passage d'une écluse : 20 à 30 min ;

MISSIONS

- secours à personnes :
en cas d'avarie et d'incendie sur des bateaux, Europa 1 permet l'évacuation des personnes sur trois niveaux de pont différents. Une plate-forme de sauvetage est montée à l'arrière du bateau-pompe pour recueillir directement les personnes se trouvant dans l'eau ;
- incendie :
la lutte contre les feux de bateaux peut se faire aussi bien à distance au moyen des canons à eau qu'à proximité à l'aide de lances d'incendie manœuvrées

par les équipes intervenantes. La grue arrière est utilisée comme second canon à eau ;

- alimentation en eau des dispositifs terrestres : lors d'incendies d'ampleur dans des zones portuaires, Europa 1 peut fournir des quantités importantes d'eau aux unités terrestres ;
- traitement de voie d'eau, opération de désincarcération et remorquage, pour des navires en difficulté ou en cas de collision de bateaux ;
- risques technologiques :
Europa 1 peut intervenir en cas de pollution sur le Rhin (pose de barrage, lutte contre les fuites, récupération de produits).

CAPACITÉS HYDRAULIQUES

- 2 pompes de refoulement centrifuge : 1 x 6 500 l/min - 1 x 10 000 l/min ;
- 1 pompe de refoulement électrique : 1 x 1 500 l/min ;
- 1 lance-canon mixte eau/mousse (avant) : 4 500 l/min - portée de 80m ;
- 1 lance-canon (grue) mixte eau/mousse (arrière) : 4 500 l/min - portée de 80m ;
- 3 800 l d'émulseur utilisé à 0,5 % ;
- 6 circuits de 110 mm et 11 circuits de 75mm (eau/mousse) ;
- capacité de pompage : 18 000 l/min.

Nombre d'interventions EUROPA 1

