



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PRÉFET DE LA RÉUNION

Retour d'expérience exercice « POSEÏDON-2015 »

Organisation des secours sur le chantier de la Nouvelle Route du Littoral



Référence : Organisation et coordination des moyens de secours en cas d'accident sur la nouvelle route du littoral (en cours de rédaction).

SOMMAIRE

PREAMBULE

1^{ère} PARTIE : DESCRIPTION DE L'ÉVÈNEMENT

1- Thème de l'exercice

2- Objectifs de l'exercice

2.1 Objectifs généraux

2.2 Objectifs spécifiques

2.3 Services concernés

2.4 Tableau des effectifs

3- Chronologie de l'évènement

2^{ème} PARTIE : CONSTATATIONS RECUEILLIES

4- Remarques générales

4.1 Diffusion de l'alerte

4.2 Gestion de l'intervention (COS)

4.3 Intervention aérienne

4.4 Intervention maritime

4.5 Divers

3^{ème} PARTIE : PROPOSITIONS D'AMÉLIORATIONS

ANNEXES

Annexe 1 : Glossaire

Annexe 2 : Revue de presse

PREAMBULE

Dans le cadre des opérations d'assistance et de secours sur le chantier de la nouvelle route du littoral sur les parties terrestres et maritimes, le département de la Réunion doit disposer d'un document de planification appelé «ORGANISATION ET COORDINATION DES MOYENS DE SECOURS EN CAS D'ACCIDENT SUR LE CHANTIER DE LA NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL (NRL)». Il prévoit les procédures et les moyens à engager en vue de faire face à un tel événement sur le chantier de la nouvelle route.

Afin d'entraîner les acteurs et de vérifier les procédures décrites dans le projet de ce document de planification, un exercice d'entraînement associant les principaux partenaires publics et privés, s'est déroulé le 24 février 2015 sur le département.

POSTULAT :

« Le caractère novateur d'un tel exercice ainsi que les procédures testées, justifie la réalisation d'un RETEX global, afin d'évaluer la conduite de l'intervention et la gestion de crise.

Ce document a été réalisé à partir des RETEX transmis par les différents services dont la synthèse est reprise dans les paragraphes 4 à 4.5 de ce document.

Ce RETEX a pour vocation de partager de manière collaborative les constatations et les conclusions de chacun, en privilégiant la transversalité inter-services.

Il n'a pas pour objectif de se substituer aux RETEX réalisés par les services, ni d'en effectuer leur compilation. Il s'agit d'améliorer avec pragmatisme et efficacité la gestion d'un éventuel événement majeur sur la NRL en évaluant les actions engagées pour corriger les imperfections, identifier et mettre en oeuvre les bonnes pratiques, tout en impliquant les différents acteurs concernés.

Après un rapide rappel des faits, ce retour d'expérience a pour objectif de synthétiser :

- les points positifs
- les axes d'améliorations

Un récapitulatif des objectifs à atteindre sera alors proposé au travers :

- d'actions à réaliser en identifiant les acteurs concernés et les échéances fixées ;
- de recommandations et bonnes pratiques à mettre en oeuvre. »

1^{ère} PARTIE

DESCRIPTION DE L'EXERCICE

1- Thème

1.1 Nom de l'exercice :

« POSEÏDON-2015 »

1.2 Thème

Opération de secours inter-services sur un ouvrage en mer dans le cadre de la construction de la nouvelle route du littoral.

1.3 Scénario de l'exercice :

A l'issue d'une plongée à proximité de la barge, lors de la sortie de l'eau, un scaphandrier présente les symptômes d'un accident de décompression. Deux autres personnes, voulant aider le plongeur à remonter, font une chute et se blessent sur plusieurs parties du corps. L'une des personnes se plaint au niveau du dos et respire difficilement. L'autre se plaint d'une douleur à la jambe. Ces victimes nécessitent une demande des équipes spécialisées sur place pour les conditionner avant de les évacuer par voie maritime.

Le CROSS Réunion est avisé de la situation par le responsable de la barge via la VHF. Aussitôt, une consultation médicale est mise en place avec le SCMM 974. En relation avec le CODIS et le CORG, un plan d'intervention est mis en œuvre.

- ⇒ Mise en œuvre du moyen aérien de la section aérienne de Gendarmerie (SAG) pour évacuation du scaphandrier vers le caisson hyperbare de Saint-Pierre.
Hélicoptère de spécialistes (SAMU et PGHM) sur la barge pour le conditionnement et l'évacuation de la victime.
- ⇒ Mise en œuvre d'un moyen nautique du chantier et de la BNC pour évacuation des deux autres victimes polytraumatisées (UR). Prise en charge des secours par les moyens nautiques au niveau du PRS 9 (port Ouest, darse ANTIPOL), déplacement vers la plateforme, conditionnement des victimes par les équipes médicalisées du SAMU et du SDIS et évacuation des blessés vers le PRS n°9 du Port Ouest.

2- Objectifs

2.1 Objectifs généraux

L'objectif principal de l'exercice était de tester l'organisation de la chaîne d'alerte via la barge ainsi que l'organisation des secours dans le cadre du projet du chantier de la Nouvelle Route du Littoral. L'objectif secondaire était de valider les vecteurs d'évacuation (par mer et/ou par air) ainsi que l'organisation à mettre en place pour l'embarquement d'équipes médicales, puis la médicalisation des victimes avant transport et transfert vers le PRS.

Cet exercice c'est déroulé dans les conditions proches de la réalité.

2.2 Objectifs spécifiques

- ⇒ Tester la chaîne d'alerte:
L'exercice a permis de tester la chaîne de remontée d'alerte et d'information entre les différents services et les moyens privés engagés dans les travaux, la réactivité des services, et l'adéquation des outils et moyens dans la diffusion de l'alerte (moyens radio maritime ou téléphonie mobile GSM).

⇒ Tester la chaîne de secours:

L'exercice a permis de tester l'organisation et la coordination des moyens engagés placés sous le contrôle du CROSS en tant que coordinateur des opérations de secours en mer, en lien avec les autres entités opérationnelles : SAMU, CODIS et CORG.

⇒ Tester la chaîne de commandement:

La chaîne de commandement est un facteur essentiel de l'efficacité des secours afin de permettre à chacun de tenir son rôle en complémentarité avec les autres intervenants et d'assurer une continuité du commandement :

- La fonction de coordinateur de mission de sauvetage a été assumée par le CROSS.

- La partie aérienne a été conduite et supervisée par le PGHM.

- La partie maritime a été conduite simultanément par le SMUR et le le SDIS (3SM et GRIMP).

Les moyens nautiques de proximité utilisés dans le cadre de l'exercice ont permis de mettre en exergue l'inadéquation des moyens de l'état pour ce type intervention. Des propositions seront faites infra pour tenter d'apporter des solutions.

La problématique liée à la continuité des opérations a été mis en exergue par l'absence de COS pour la durée de l'opération. Ce point fera l'objet d'un paragraphe particulier dans les mesures à prendre suite au RETEX.

⇒ Valider les PRS exploitables pour la partie maritime

Après reconnaissance sur le PRS 6 de la Possession, il apparaît que ce point ne peut pas être utilisé par toutes conditions de mer.

Le PRS 9, situé au niveau du port Ouest, a été activé et le calcul des délais relevés durant l'exercice font apparaître des temps de transit trop importants entre le port et la barge.

La mise en place en place de mesure pour réduire ce délai seront proposées dans le relevé des conclusions ci-après.

2.3 Services et collectivités concernés par l'exercice :

2.31.CROSS Réunion/ EMZPCOI/ :

Pilote de l'exercice, le CROSS à participé à l'élaboration du dossier d'exercice en étroite collaboration avec l'EMZPCOI également en charge de la coordination inter-services. Le CROSS est également acteur de l'exercice pour les phases alertes et assistance aux personnes.

2.32 SDIS 974 :

Le SDIS a mis en œuvre les moyens spécialisés en adéquation avec le type d'intervention sur le site avec l'intégration des équipes du 3SM et du GRIMP au dispositif de secours.

Suite aux premiers échanges après le débriefing à chaud, une collaboration plus étroite et des échanges réguliers peuvent être mise en place entre les responsables des travaux de structure et ces équipes spécialisées.

2.33 SAMU 974 :

Le SAMU à joué la partie régulation médicale (SCMM) et les SMUR (St Paul et St Denis) la prise en charge médicale des victimes en liaison avec le CROSS et le SDIS.

2.34 CORG/Gendarmerie /SAG/ BNC :

Les moyens de la Gendarmerie (composante terrestre, nautique et aérienne), ont participé à la phase de projection des équipes de secours (SMUR) et à l'évacuation des victimes.

2.35 Préfecture de la réunion :

- EMZPCOI : Cadre d'astreinte activé pour la durée de l'exercice.

Cadre DIRANIM présent sur la plate-forme pour assurer le bon déroulement de l'intervention.

- SRCI: Coordination de la médiatisation de l'exercice en relation avec le groupement NRL MT3-Viaduc 5400 mètres en mer et la Région Réunion (Service COM et Direction de l'Opération : DORL).

- ⇒ Un communiqué de presse annonçant la tenue de l'exercice a été diffusé à J-1 à l'attention des médias.
- ⇒ Un point presse, présidé par madame la directrice de cabinet s'est tenu au niveau du PRS 9 en fin d'exercice. Ce point presse a permis à tous les participants de s'exprimer sur le ressenti et le déroulement de l'exercice.

2.36 Région :

Dans le cadre du projet de la nouvelle route du littoral, le conseil Régional assure la direction des opérations au titre de la maîtrise d'ouvrage. La mission de coordination sécurité et protection de la santé (CSPS) est assurée par la société PREVENTIO, prestataire du conseil Régional. Le CSPS est l'interlocuteur privilégié des entreprises intervenant sur le chantier.

Un film pédagogique sur la sécurité à bord des plate-formes du chantier a été commandité par la région.

2.37 Grand Port Maritime GPMDLR :

Le PRS n°8 et le PRS n°9 se situent sur l'emprise du GPMDLR.

- ⇒ L'héliport du PRS n°8 a été utilisé pour simuler le débarquement de la victime au CHU St Pierre.
- ⇒ Le PRS n°9 est, quant à lui, situé au port Ouest, au niveau de la darse « dragage/Polmar ». Pour des raisons de sûreté, l'accès de la darse est en permanence fermé. Les modalités d'accès à la darse font l'objet d'un paragraphe dans le relevé des conclusions infra.


24. Participants :

TABLEAU EFFECTIFS/MOYENS ENGAGES

PARTICIPANTS À L'EXERCICE	SERVICES	NOMBRE DE PARTICIPANTS (en fonction de l'emplacement)				Remarques
		PC	Plate-forme	Autres	Moyens	
Animateurs	EMZPCOI	1				
	CROSS	1				
Joueurs	CROSS	2				
	CODIS	1				
	GRIMP		5			
	SSSM		2			
	BN			4	2	2 semi-rigides
	SAMU	1				
	SMUR St Denis		1			
	SMUR St Paul		3			
	SAG			2	1	EC 145
	PGHM		2			
	BNC			3	1	CYMOTHOE
	NRL / VIADUC		15	2	2	FUNDI, ADRIANA
	Région		1			Caméraman
Médias	Région			3	1	vedette privée
	Région			3	1	Hélico Corail
	Presse			5		Journaux télévisés
	SRCI			1		
Évaluateurs	EMZPCOI		1			CNE TIBAU
	SDIS		2			CNE + LTN
	VIADUC Sécurité		1			M.BLOUET
	AEM		1			C.C GINEFRI
	CSPS		1			M.LANNUZEL
Figurants	Victimes		3			
	Mannequins				3	
TOTAL	78	6	38	23	11	

35 PAX maxi simultanément sur la plate-forme

3- Chronologie des faits marquants

	Chronologie déroulement POSEÏDON du 24/02/2015		A revoir
			A expliquer
			A vérifier
GDH	Délai	ACTION	OBSERVATIONS
0530		Mise en place équipage + plastrons ADRIANA avec FUNDI	
0725		Mise en place Observateurs à partir PRS 6 avec BN SDIS	EMZ(1), AEM(1),Préventio(1), Vincy (2), SDIS (2)
0803	0	DEBEX envoi MAYDAY par Chef ADRIANA	
0810	7'	Arrivée Observateurs sur plate-forme	
0812	9'	CR CROSS astreinte EMZ	
0812	9'	Contact initial SAMU pour conférence à 3	
0825	22'	Début conférence	
0826	23'	Engagement SAG + PGHM	
0830	27'	Contact CODIS pour engagement moyens	
0841	38'	Décollage SAG + 2 PGHM + SMUR du CHU	
0843	40'	SAG sur zone	
0845	42'	PGHM sur ADRIANA	
0846	43'	Départ CYMOTHOE Port Ouest avec SMUR St Paul	
0849	46'	Médecin SMUR hélitreuillé + PGHM	
0854	51'	Appareillage FUNDI Port Ouest avec GRIMP + 3SM	
0855	52'	Hélitreuillage descente barquette sur plate-forme	
0905	1h02'	Victime UA conditionnée	
0915	1h12'	Présentation CYMOTHOE + SAMU sur zone	
0920	1h17'	Présentation FUNDI + SDIS sur zone	
0920	1h17'	Treuillage montée 1 PGHM + SMUR	
0922	1h19'	Treuillage montée 1 PGHM + brancard victime	Plus 25' de vol pour St
0928	1h25'	Transbordement SMUR sur plate-forme via FUNDI	
0930	1h27'	Secours sur plate-forme	
0952	1h49'	Conditionnement UR trauma jambe	
0954	1h52'	Transbordement SMUR sur CYMOTHOE via FUNDI	
0956	1h54'	Evacuation UR trauma jambe (mannequin)	
1000	1h57'	Départ CYMOTHOE + SAMU vers Port Ouest	
1010	2h08'	Evacuation UR bras/tête sur FUNDI avec SDIS + Observateurs	Plus 35' pour débarquement au PRS 9
1045	2h42'	Arrivée FUNDI Port Ouest, débarquement victime	
1050		FINEX	
1100		Débriefing et point Presse	

2^{ème} PARTIE

CONSTATATIONS RECUEILLIES

4- Remarques générales

ANALYSE GLOBALE	
1	Le montage général de l'exercice a été largement facilité par l'implication et la participation des services en général et du CROSS en particulier. Les retours transmis par les médias sont nombreux et positifs.
2	L'hélicoptère apparaît comme le vecteur le plus approprié au secours d'urgence sur une plate forme. L'exercice a permis de valider les secours par moyens hélicoptés de jour.
3	Les équipes du chantier sont amenées à travailler également une partie de la nuit et il convient de vérifier que la réponse à une demande de secours urgente pourra se faire dans de bonnes conditions de nuit. Cet exercice de secours et d'évacuation devra être testé de nuit.
4	Les vecteurs maritimes de proximité de l'état ne sont actuellement pas adaptés à une intervention sur plate-forme. La voie maritime pour l'acheminement des secours et l'évacuation des victimes est limitée et étroitement liées aux conditions de houle (1.5 m). Les délais de navigation entre la plate-forme et le PRS maritime N°9 n'est pas satisfaisant en terme de délais pour les secours, actuellement. Toutefois il faut maintenir les savoir-faire car le vecteur aérien peut ne pas être disponible et les délais, bien que longs, correspondent aux délais rencontrés pour une intervention sur MAFATE.
5	Le transbordement des secours depuis les navires, à partir et vers la plate-forme présente des risques importants de blessures (membres écrasés, chute dans l'eau) qui nécessitent de renforcer l'autorité des pilotes et chef de barge dans les consignes à faire respecter.
POINTS PARTICULIERS A SOULIGNER	
6	* Comme prévu, l'absence de COS (commandant des opérations de secours) désigné pour l'exercice a fait défaut dans la coordination et la continuité des opérations de secours. Une réponse de la DGSCGC en date du 26/02/2015 permet de préciser la désignation du COS : => Les notions de DOS et de COS n'existent qu'en cas d'opération de secours. => Le COS est toujours un officier de sapeurs-pompiers mais exceptionnellement, le COS peut être assuré par la gendarmerie (ou la police/CRS) lorsque celle-ci effectue une opération de secours en montagne (simple ou complexe : cf. DSO secours en montagne en cours de validation), seul cas où elle exerce une mission de secours. => Le débat parlementaire qui s'est tenu lors de la rédaction de l'article (CGCT-article L1424-4(modifié par le Loi n°2004-811 du 13/08/2004-art.25 : JORF du 17-08-04) correspondant à bien confirmé ce principe, qui exclut de fait que la responsabilité de COS puisse être occupée par une autre personne qu'un représentant des sapeurs-pompiers ou un représentant des forces de l'ordre exclusivement lors de missions de secours.
7	* Le chef de la plate-forme est le seul décideur quant aux actions menées sur sa zone de responsabilité (premiers gestes de secours, condition d'accès à bord pour les services de secours, emploi des matériels d'évacuation de type grue).
8	* Le CSN a organisé le 17 mars 2015 une visite de sécurité à laquelle ont été associés le SAMU et le SDIS afin de définir les matériels médicaux devant être mis en place sur les plate-formes et définir le besoin en formation secourisme des personnels travaillant sur ces sites.
9	* Des manquements élémentaires à la sécurité ont été constatés durant les phases maritimes, notamment par les services de secours. ⇒ Il est rappelé que le port des gilets de sauvetage est obligatoire sur les embarcations et transbordements ainsi que pour l'accès à la plate-forme. ⇒ Le port des EPI (casque et chaussures de sécurité) sont obligatoires sur la plate-forme.

4.1-Diffusion de l'alerte

	REMARQUES	PROPOSITIONS	PILOTE	ECHEANCE	DECISION / MESURES PRISES
10	<p>Pertes de temps pour la conférence avec le SCMM (Samu de Coordination Médicale Maritime)</p> <p>⇒ Plus de 15 ' d'attente pour avoir un contact avec le médecin régulateur</p> <p>⇒ Répercussions sur la mise en alerte des secours et sur l'intervention.</p>	<p>⇒ Médecin déjà occupé par un cas réel.</p> <p>Etudier l'amélioration des délais de prise en charge par médecin régulateur si 2 cas réels se présentent en même temps au centre 15.</p>	SAMU	Permanent	
11	La procédure d'alerte pour ce type d'intervention doit être lisible et connu de tous.	=> Le schéma d'alerte sera inclus dans le document de coordination des secours.	EMZPCOI CROSS	Avant fin 3 ^e trimestre	

4.2-Gestion de l'intervention (COS)

	REMARQUES	PROPOSITIONS	PILOTE	ECHEANCE	DECISION / MESURES PRISES
12	<p>L'absence de COS sur le site durant la totalité de l'intervention soulève quelques remarques :</p> <p>⇒ Pas de continuité des opérations (suivi des victimes entre secours aériens et maritimes) dans le cas complexe de victimes multiples.</p> <p>⇒ Trop de chefs lors de la phase treuillage à la mer,.</p>	<p>⇒ Un seul commandant des opérations de secours (SDIS) en liaison avec le chef du navire (ADRIANA).</p> <p>⇒ Un réseau transmission (VHF) permanent pour tous les intervenants.</p> <p>⇒ Etudier la possibilité que le COS embarque dans le vecteur aérien (GRIMP).</p>	SDIS GEND	3 ^{ème} trimestre 2015	<p>Le commandant des opérations de secours ne peut être qu'un sapeur pompier représentant du DDSIS qui est physiquement présent sur le lieu des secours.</p> <p>Comme pour toute opération de secours le COS doit avoir accès aux moyens de reconnaissance et d'évaluation présents sur l'intervention.</p>
13	Difficulté pour le CROSS de collationner l'ensemble des informations auprès des différents intervenants	La coordination des secours (SAG, PGHM, SDIS, SMUR) s'effectuant en mer sous la coordination du CROSS, le réseau VHF marine est à privilégier	CROSS	Permanent	=> CROSS : Canal et fréquence à déterminer et à imposer par le CROSS dès le déclenchement des moyens.

4.3 Intervention aérienne (SAG + SMUR)

	REMARQUES	PROPOSITIONS	PILOTE	ECHEANCE	DECISION / MESURES PRISES
14	Les équipes de la NRL travaillent une partie de la nuit, ce qui soulève la problématique des secours héliportés de nuit.	=> Après analyse des différentes contraintes, il apparaît nécessaire de définir et de tester les dispositifs de secours de nuit au cours d'un exercice à programmer au cours du 2 ^o semestre	GEND	Avant fin 3 ^o trimestre	<u>GEND</u> : =>Capacité hélitreuillage de nuit à confirmer =>Contraintes de pilotage avec appareil de vision nocturne (éclairage)
15	L'intervention sur des plates-formes maritimes (considérées comme des navires) demande des compétences particulières.	<p>⇒ Identifier clairement le service spécialisé parmi le PGHM et /ou le GRIMP pour tout ce qui est de la partie maritime du chantier de la NRL.</p> <p>⇒ Mettre en place un programme d'entraînement pour chaque nouvelle structure ou navire arrivant sur le chantier afin de définir les procédés adaptés et les consigner dans le document d'organisation et de coordination des secours.</p>	SDIS GEND	Avant fin 3 ^{ème} trimestre	<p>Le PGHM a une compétence clairement identifiée pour les secours en <u>montagne</u> (cf. plan secours en montagne).</p> <p>Le GRIMP est plus spécialisé sur les supers structures et bâtiments. Cette mission doit clairement être spécifiée par le SDIS dans le règlement d'emploi opérationnel du GRIMP. Il est obligatoire que ce groupe soit reconnu sur une liste d'aptitude opérationnelle et que des procédures conjointes de secours soient rédigées avec la DORL et le CROSS</p>
16	Nécessité de procéder au dégagement des aires d'hélitreuillage entre la demande de secours et l'arrivée du vecteur	<p>⇒ Réaliser une fiche réflexe au niveau du chef de barge et confier la mission à un binôme de personnel de la plate forme.</p> <p>⇒ Cette fiche prendra également en compte l'arrimage des éléments susceptible de s'envoler avec le souffle des rotors.</p> <p>⇒ Arrêt complet des machines durant les phases d'hélitreuillage.</p>	Chef de barge Chargé de prévention	Au plus vite	Mettre en copie l'EMZPCOI
17	Présence de zones dangereuses (trous de passage de foreuses) à proximité des zones de dépose hélico	⇒ Etudier la possibilité de matérialiser ou d'obstruer momentanément ces orifices.	Chef de barge Chargé de prévention	Au plus vite	Mettre en copie l'EMZPCOI

4.4- Intervention maritime

	REMARQUES	PROPOSITIONS	PILOTE	ECHEANCE	DECISION / MESURES PRISES
18	Inadéquation des moyens maritimes de proximité de l'état (BNC et SDIS) ⇒ Le vecteur maritime BNC ainsi que les vecteurs pneumatiques semi-rigides du SDIS ne sont pas adaptés à l'intervention sur des plates-formes en mer.	⇒ Etudier la possibilité d'adapter une « delphinère » sur la proue de la « CIMOTHOE » pour permettre l'accostage en sécurité. ⇒ Etudier le financement par la région	GEND/BNC DORL		<u>Gendarmerie</u> : fournir le devis et les délais pour la modification <u>DORL</u> : voir faisabilité du financement dans le cadre de la NRL.
19	Les délais de navigation entre la plate-forme et le PRS 9 sont trop longs. ⇒ 35 ' pour l'aller et 35' pour le retour pour une position de la barge estimée à 7 nautiques.	⇒ Etudier la mise en place d'un PRS au niveau du Port-Est.	DORL CSPS CROSS GPMDLR	ASAP	⇒ EMZPCOI : Ce nouveau PRS sera testé lors de l'exercice de nuit qui sera programmé en 2015 ⇒ DORL : Le « plan de secours » NRL édition du 21/10/2014 devra être mis à jour avec ce nouveau PRS et rediffusé à l'ensemble des intervenants, si possible sous format de poche « accordéon »
20	Le transbordement de la victime brancardée à l'aide de la grue apporte une plus value certaine en terme de délais et de sécurité. Beaucoup trop de chefs à la commande lors de cette manœuvre. Beaucoup de perte de temps et de prises de risques, notamment avec la boule de lest du câble.	⇒ Le commandement de la manœuvre de la grue doit être confié à un opérateur de la plate-forme, confirmé et habitué à commander aux gestes avec le grutier. ⇒ Plus que jamais, le port des EPI est obligatoire lors de l'utilisation d'un moyen de levage (gants , casques,...)	Chef de barge SDIS SAMU	Permanent	Edition de consignes en ce sens consignes en ce sens
21	Equipement des services spécialisés	⇒ Le SCMM doit être doté de VHF marine ⇒ Les équipes embarquées doivent disposer de matériels spécifiques en dotation (EPI, sacs imperméables,)	SAMU	Juin 2015	RAS
22	Bonne coordination et coopération entre les médecins SMUR et SAMU	⇒ A développer	SDIS SAMU	Permanent	RAS

23	Que se passe-t-il si c'est le grutier qui est blessé ou si la grue est indisponible ?	<p>⇒ Le GRIMP est formé aux techniques des manœuvres de forces et des cordages qui permettent de faire descendre une victime en position allongée.</p> <p>⇒ A souligner l'intérêt de préciser ces éléments (grue indisponible) lors du message d'alerte.</p>	SDIS Chef de barge		Les entraînements et reconnaissances préconisés dans ce document vont dans ce sens
24	Formation spécialisée pour le secours en mer	<p>⇒ Les différents SMUR susceptibles d'intervenir pour le secours en mer (SCMM) vont être formés à une qualification spécifique mer. (Création d'un diplôme universitaire).</p>	SAMU	2015-2016	Tenir informé l'EMZPCOI de l'avancé de cette mesure ;
25	Définir l'équipement de sécurité minimum obligatoire pour accéder à la plate-forme. L'accès, montée et descente doit se faire les mains libres et aux ordres des marins exercés à cette manœuvre.	<p>⇒ Casque avec lunettes, chaussures de sécurité, gilet de sauvetage, gants, lampe individuelle,...</p> <p>⇒ Mise en place d'une ligne de retenue pour le transfert des sacs volumineux (secours)</p>	CSPS	Avant fin 3 ^o trimestre	Transmettre les éléments à l'EMZPCOI

4.5-Divers

	REMARQUES	PROPOSITIONS	PILOTE	ECHEANCE	DECISION / MESURES PRISES
26	Les moyens de secours sur les plate-formes doivent être adaptés au délai d'arrivée des secours, au même titre que les navires en mer.(secouristes, Moyens de première urgence)	<p>⇒ Donner plus d'autonomie aux équipages en matière de secours</p> <p>⇒ Etendre la formation des secouristes du travail à des gestes vitaux d'urgence</p> <p>⇒ Adapter le contenu des trousse de 1^o urgence présentes à bord.</p>	SAMU SDIS	30/04/15	Attente compte rendu de la visite du 17/03 avec conclusions et plan de formation à transmettre DIRCAB
27	Faire un point sur l'éclairage disponible sur place en cas d'intervention de nuit par voie maritime et aérienne.	<p>⇒ Réglementation (protection Pétrels)</p> <p>⇒ Réglementation code du travail</p>	Bouygues viaduc MT3	Avant fin 3 ^o trimestre	A rapprocher des besoins et/ou contraintes pour hélico.

3^{ème} PARTIE

PLAN D' ACTIONS

Propositions d'améliorations à apporter à l'organisation des secours

Les conclusions du RETEX permettront de pouvoir incrémenter le plan de coordination des secours de la NRL.

DORL: (cf. remarque n° 19)

Etudier la possibilité d'établissement d'un PRS Maritime au niveau du Port Est
Et le tester

⇒ Pilote DORL

⇒ Partenaires : CSPS, GPMDLR, SDIS, SAMU, CROSS

CROSS /EMZPCOI: (cf. remarques n°14 et 19)

Après mise en place éventuelle d'un PRS au Port Est, et les résultats de l'étude des contraintes d'une intervention aérienne de nuit, programmer un exercice => Pilote CROSS et coordination EMZPCOI.

Prévoir un créneau au cours du second semestre permettant d'y associer les moyens de la marine et notamment « le Floréal » avec le Panther.

SDIS: (cf. remarque n°15)

Confirmer les capacités techniques du GRIMP (liste d'aptitude, permanence, formation hélitreuillage..)

Mettre en place des reconnaissances et entraînements pour intervention par voie maritime et aérienne sur les différents types d'ouvrages.

SDIS , GEND :

A l'exemple du SAMU, le SDIS et la gendarmerie devront transmettre à l'EMZPCOI une fiche réflexe précisant les procédures d'intervention et de coordination. Cette fiche sera intégrée au document d'organisation de la sécurité sur la NRL rédigé par l'EMZPCOI.

Bouygues viaduc MT3- CSPS :

Impliquer plus en avant les personnels des plate-formes, dans les procédures de première intervention (secours et incendie) et de grutage.

ANNEXES

Annexe 1 Glossaire

Annexe 2 Revue de presse

Annexe 1 : GLOSSAIRE

ADD =>	Accident De Décompression
BNC =>	Brigade Nautique Côtière
CCMM =>	Centre de Consultation Médicale Maritime
CGCT=>	Code Général des Collectivités Territoriales
CODIS =>	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COS =>	Commandant des Opérations de Secours
Crew boat =>	Bateau navette
CORG =>	Centre Opérationnel et de Renseignement de la Gendarmerie
CROSS=>	Centre Régional Opérationnel de Surveillance et de Sauvetage
DDSP =>	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DDISIS =>	Direction Départementale des Services d'Incendie et de Secours
DEBEX =>	DEBut d'EXercice
DGSCGC=>	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
EMZPCOI =>	Etat Major de Zone et de Protection Civile de l'Océan Indien
EPI =>	Equipements de protection individuelle (casque, gants, lunettes,...)
FAD=>	Fiche d'Aide à la Décision
FINEX =>	FIN d'EXercice
GHSR =>	Groupement Hospitalier Sud Réunion
GPMDLR =>	Grand Port Maritime De La Réunion
GRIMP =>	Groupe d'Intervention en Milieux Périlleux
NOTAM =>	Notice To Air Men
OCT =>	Ordre Complémentaire des transmissions
ORSEC =>	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
PC =>	Poste de Commandement
PRS =>	Point de regroupement des secours
PGHM =>	Peloton de Gendarmerie de Haute Montagne
SAG =>	Section aérienne de Gendarmerie
SAMU =>	Service d'Aide Médicale d'Urgence
SCMM =>	Samu Coordination Médical Maritime
SDIS =>	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SMUR =>	Service Médical d'URgence
SNSM =>	Société Nationale de Sauvetage en Mer
SSSM =>	Service de Santé Secours Médical (3SM)
SST =>	Sauveteur Secouriste du Travail
UA =>	Urgence Absolue(pronostic vital engagé,<1 h)
UR =>	Urgence Relative
VSAV =>	Véhicule de Secours A Victime
ZRT =>	Zone Réglementée Temporaire

Annexe 2

REVUE DE PRESSE

NOUVELLE ROUTE DU LITTORAL

L'exercice révèle les failles

L'exercice de sécurité organisé hier en mer, sur le chantier de la Nouvelle route du littoral, appelle les autorités à améliorer quelques procédures, notamment l'approche des engins par les bateaux de secours.

« Des accidents il y en aura et il y en a déjà eu, sans gravité heureusement. C'est un chantier, un espace de travail à risques. » Pierre Balssa, chargé de la sécurité sur le chantier de la Nouvelle route du littoral ne se fait guère d'illusion.

A l'image de tous les grands chantiers, celui de la NRL, prévu pour se prolonger sur plusieurs années, sera émaillé d'accidents plus ou moins graves.

Le chantier de la NRL n'est pas de surcroît un chantier classique puisque une grande partie du linéaire du futur axe s'érige en mer. C'est dans ce contexte qu'un premier exercice de sécurité baptisé Poséïdon a réuni hier sous l'égide de la préfecture et du Groupement Viaduc en mer, les services du Cross, coordinateur des secours, la gendarmerie maritime, les sapeurs-pompiers, les Samu de Saint-Paul et Saint-Denis et la Protection civile.

Il s'agissait de procéder à l'évacuation par moyens aériens et maritimes de trois blessés graves travaillant sur la plate-forme Adriana. Un plongeur victime d'un accident de décompression et deux ouvriers, blessés légers. Si le premier a été évacué sans difficulté



Plus que de redouter l'accident il faut s'y préparer. (Photo Laurent de Gebhardt)

par l'hélicoptère du PGHM en direction du CHU Sud Réunion et son caisson hyperbare, le transfert par voie maritime des deux blessés légers s'est révélé plus délicat.

Les deux navires engagés

dont la vedette de gendarmerie ont rencontré de réelles difficultés pour aborder la barge. L'absence de ponton à la proue du bateau rend, même par mer belle, l'exercice d'accostage très périlleux. Et le transfert des hommes et des matériels de secours tout autant.

proche a été critique, l'évacuation de la victime par la grue s'est révélée une technique réaliste», estime l'urgentiste.

Incontournables, ces exercices de sécurité permettent à la préfecture en charge de l'organisation des secours sur le département de tester les modalités de la chaîne d'alerte et la coordination des divers services de secours. « Un résultat rassurant », estime Régis Blouët, chargé de prévention sécurité au sein du groupement MT3 Viaduc 5 400. « L'organisation des secours doit s'adapter à la nature exceptionnelle de ce chantier », a insisté la directrice de cabinet.

C'est pourquoi d'autres exercices de sécurité interviendront dans le futur sur les divers engins engagés sur la construction de la NRL.

Marc BERNARD

GROS PLAN

LE CODE DE LA MER. Dans le cadre des travaux maritimes de la Nouvelle route du littoral, la préfecture rappelle qu'ils peuvent présenter, avec l'arrivée de nouveaux engins, un risque pour les usagers de la mer. Ainsi, l'arrêté préfectoral du 18 juillet 2014 vient réglementer la pratique des activités nautiques dans une zone prochainement matérialisée par des bouées. La préfecture rappelle que les activités subaquatiques, plongée et chasse sont interdites dans cette zone. Par ailleurs, des distances de passage sont établies. A plus de 200 m des engins et navires portant pavillon jaune et à plus de 500 m de ceux arborant le pavillon rouge.

La gendarmerie maritime et la brigade nautique sont chargées de faire respecter la réglementation.

Ajustements nécessaires

Plus qu'un détail relevé par Julie Bouaziz, directrice de cabinet du préfet « qui devront faire l'objet d'ajustements techniques ». Au-delà de ces difficultés, le test s'est révélé concluant en matière de communication et respect de la chaîne des secours. Une première pour les Samu peu habitués à intervenir en milieu maritime. « Si l'ap-

« Article du JIR du 25/02/2015 »

SÉCURITÉ CIVILE

Un Poséidon pour veiller sur le chantier de la NRL

Parce que le gigantesque chantier de la Nouvelle route du littoral se déroule en grande partie en mer, la préfecture, responsable de la sécurité en mer, a décidé, en liaison avec la Région et le groupement Vinci, d'organiser un exercice hier. Baptisé Poséidon, il a mobilisé les services du Cross, de la gendarmerie, du SDIS et du Samu.

Le scénario retenu consistait à porter assistance à trois blessés, dont un ayant subi un accident de décompression, sur la plateforme *Adriana*, qui ausculte les 48 sites d'implantation des futures piles du viaduc de 5,4 km entre la Grande Chaloupe et Saint-Denis.

L'hélicoptère du PGHM, la vedette *Cymothoé* de la brigade nautique, le navire *Fundi* qui assure la logistique de la plateforme, deux zodiacs ont été mobilisés. Le Groupe de reconnaissance et d'intervention en milieu périlleux (5 hommes), les urgentistes du Samu de Saint-Paul, les pompiers ainsi que les professionnels du groupement étaient de l'exercice.

"L'objectif était de tester la chaîne d'alerte et la coordination des divers moyens afin d'adapter les opérations de secours face aux possibles incidents du chantier", signale Julie Bouaziz, directrice de cabinet du préfet.

À l'issue, cette dernière estime que les "résultats sont satisfaisants". Des soucis concernant les transmissions radio, l'accostage par la vedette de la brigade nautique ont été décelés. La reconnaissance effectuée et les améliorations qui découleront de

Poséidon devraient apporter encore plus d'efficacité en cas d'événement.

D'autres entraînements du genre auront lieu au fil d'un chantier estimé à 1,66 milliard d'euros et qui doit durer jusqu'en 2020.

B.G.



La vedette de la brigade nautique n'a pas pu accoster sur la plateforme mais a dû s'appuyer sur le *Fundi*. Le transfert des blessés s'est fait grâce à la grue installée sur *Adriana*. Une petite houle de 1,5 m a rendu l'opération délicate (photos Jérôme Balleydier/Lauret de Gebardt).