

SCHEMA TERRITORIAL D'ANALYSE ET DE COUVERTURE DES RISQUES



Novembre 2020

**Préfecture de Saint Barthélemy
et de Saint Martin**

09 AOÛT 2021



DELIBERATION DU CONSEIL TERRITORIAL

Troisième mandature

Séance ordinaire du ... 2020.

Numéro de la délibération

2020-... CT

Conseillers en exercice19
Conseillers présents19
Procurations00
Votants19

Délibération affichée le :

À Saint-Barthélemy
(Cachet)

L'an deux mil dix-huit, le à dix-sept heures, le Conseil territorial de la Collectivité de Saint-Barthélemy dûment convoqué, s'est réuni en séance ordinaire dans la salle du Conseil de l'Hôtel de la Collectivité, sous la présidence de Monsieur MAGRAS Bruno, Président du Conseil territorial.....

Date de convocation du Conseil territorial : le2019

PRESENTS : M. MAGRAS Bruno – Mme GREUX Nicole – M. DUFAU Nils – Mme JACQUES Micheline – M. LAPLACE Andy – Mme AUBIN Marie-Angèle – M. BRIN Alfred – Mme GREUX Juliette – M. MAGRAS Romaric – Mme DANET Séraphin – M. MATIGNON Francius – Mme FEBRISSY Corinne – M. MAGRAS Ernest – Mme LAPLACE Elodie – M. LEDEE Xavier – M. BORDJEL Patrick – Mme BERNIER Marie-Hélène – M. DESOUCHES Maxime – Mme COINTRE Bettina

ABSENTS :

PROCURATIONS :

SECRETAIRE **DE** **SEANCE** :

OBJET : Approbation du schéma territorial d'analyse et de couverture des risques de Saint Barthélemy

Le Conseil territorial de Saint-Barthélemy

VU la loi Organique n° 2007 – 223 du 21 février 2007 instituant la Collectivité de Saint- Barthélemy

VU le Code Général des Collectivités Territoriales, notamment son article L1424-7 ;

VU les dispositions particulières relatives au service territorial d'incendie et de secours de la Collectivité de Saint - Barthélemy notamment les articles L 1424-85 et suivants du Code Général des Collectivités Territoriales

VU l'avis favorable du comité technique de la collectivité en date du XXX ;

VU l'avis favorable du comité consultatif Territorial des sapeurs-pompiers volontaires de la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy en date du XXX ;

Transmise au Représentant de l' État le :

VU l'avis conforme du Représentant de l'État en date du **XXX** ;

SUR proposition du Responsable du service d'incendie et de secours territorial

le rapport de Monsieur le Président entendu, et après en avoir délibéré ;

DÉCIDE

- Article 1 : Le schéma territorial d'analyse et de couverture des risques de Saint-Barthélemy annexé à la présente délibération est approuvé.
- Article 2 : Le schéma territorial d'analyse et de couverture des risques de Saint-Barthélemy est consultable à l'Hôtel de la collectivité territoriale de Saint-Barthélemy et au Service Territorial d'Incendie et de Secours de Saint-Barthélemy.
- Article 3 : De donner mandat au Président du Conseil territorial afin d'assurer le suivi et l'exécution de la Présente délibération.

Transmise au représentant de l'État le :	Pour extrait conforme, Le Président du Conseil territorial, Monsieur Bruno MAGRAS
Rendue exécutoire le :	
Publiée au journal officiel de Saint-Barthélemy le :	

Adoptée à

La présente délibération peut faire l'objet d'un recours devant le Tribunal administratif dans un délai de deux mois à compter de sa publication ou de sa notification.

Sommaire

Première partie : Présentation générale de la collectivité de Saint-Barthélemy

Chapitre 1 -Le cadre institutionnel et réglementaire

- A - Le cadre institutionnel
- B - Le cadre réglementaire

Chapitre 2 - Les caractéristiques de la Collectivité

- A - Les données historiques et patrimoniales
- B - Les données géographiques et géologiques.

Chapitre 3 – La démographie et l'économie

- A - La démographie
- B - L'économie

Chapitre 4 - Les infrastructures

- A - Les réseaux
- B - L'organisation urbaine

Deuxième partie : l'organisation actuelle du STIS pour faire face aux risques

Chapitre 1- L'organisation fonctionnelle

- A - L'organisation administrative et territoriale
- B - Les moyens matériels du STIS
- C - L'organisation opérationnelle

Troisième partie : l'élaboration du STACR

Chapitre 1 - Présentation de la méthodologie

- A - Les risques courants
- B - Les risques particuliers

Chapitre 2 - Les risques courants

- A - Les risques « secours à personne »
- B - Les risques « secours routiers »
- C - Les risques d' « incendie »
- D - Les risques d'« interventions diverses »
- E - Les risques d' « interventions nautiques »

Chapitre 3 - Les risques particuliers

- A - Les risques naturels
 - a. Le risque cyclonique
 - b. Le risque sismique
 - c. Les mouvements de terrain

- 
- d. Les Tsunami
 - e. Les inondations
 - B - Les risques technologiques
 - a. Les sites industriels
 - b. Les transports
 - C - Les risques naturels
 - a. Les spécificités de l'île
 - b. Les risques sociaux
 - c. Les sanitaires et environnementaux
 - d. Les risques liés aux activités de loisirs



Synthèse des objectifs



Glossaire



Annexes

Préambule

Ce premier Schéma Territorial d'Analyse et de Couverture des Risques, STACR, est tout à fait particulier. Il a été décidé de l'appeler ainsi, en référence au Service Territorial d'Incendie et de Secours, STIS 977. La dimension territoriale remplace celle départementale. Son élaboration est la résultante de la création d'un Service Territorial d'Incendie et de Secours par la loi n°2017-256 du 28 février 2017 de programmation relative à l'égalité réelle outre-mer, désormais codifié aux articles L.1424-85 et suivants du code général des collectivités territoriales.

La question des secours sur l'île et son organisation faisaient, jusqu'en 2017, l'objet d'un rattachement au SDIS de la Guadeloupe, avec une contribution financière de la collectivité par le biais d'une convention.

C'est donc véritablement la première fois qu'un STACR réel, autonome, adapté à la collectivité voit le jour.

Si la volonté est claire, de prendre en main son destin et d'exercer les compétences dévolues par la loi organique ou la loi du 28 février 2017, il n'en demeure pas moins que l'élaboration de ce STACR a été confrontée à de multiples difficultés :

- Un exercice jusqu'à présent effectué par le SDIS de la Guadeloupe, qui demande donc une appréciation à la fois des enjeux et de la méthode
- Très peu d'éléments spécifiques à Saint-Barthélemy retrouvés dans le SDACR du SDIS de la Guadeloupe (deux pages environ)
- Les éléments statistiques perdus, en raison de l'inondation du STIS pendant l'ouragan IRMA, qu'il a fallu reconstituer tout bien que mal, avec des données manquantes pour que l'analyse soit la plus pertinente ou probante.

Ce STACR est donc une première étape, un acte fondateur, avec ses forces, l'engagement des équipes du STIS, mais aussi ses limites, que nous venons d'exposer.

Le STACR est donc d'abord un document opérationnel, il représente le contrat opérationnel du Service Territorial d'Incendie et Secours de Saint-Barthélemy. Il doit aboutir à formuler les objectifs à atteindre par le STIS dans le champ des risques courants comme dans celui des risques particuliers. Les objectifs définis dans ce document structurant doivent être atteints à l'issue de la période de 5 ans.

Le STACR doit s'inscrire dans une cohérence avec les plans structurants et schémas de l'administration. La cohérence doit être de mise avec les dispositions du plan ORSEC, du Contrat Territorial de Réponse aux Risques et Menaces (COTRRIM), du projet régional de santé, du dossier départemental des risques majeurs (DDRM) et également du futur règlement de défense extérieure contre l'incendie (RTDECI).

La traduction de ces objectifs exigera de l'organe délibérant la mobilisation des moyens nécessaires à mettre en œuvre pour les atteindre.

Le STACR dans sa version définitive, n'abordera principalement que les aspects opérationnels.

Le choix des coûts associés, leur répercussion financière sur le budget de la collectivité de Saint-Barthélemy peuvent varier en fonction du niveau d'efficacité recherché mais également en fonction des choix de méthode et de rythme voulu par les élus, ainsi que des financements disponibles. Les arbitrages rendus sont le résultat d'un dialogue entre la collectivité et le Préfet .

PREMIERE PARTIE :

PRESENTATION GENERALE DE LA COLLECTIVITE
DE SAINT-BARTHELEMY

Chapitre 1

Le cadre réglementaire et institutionnel

A- Le cadre institutionnel

La loi constitutionnelle du 28 mars 2003 relative à l'organisation décentralisée de la République a profondément rénové le statut constitutionnel de l'Outre-Mer. Cette loi a défini le cadre d'éventuelles évolutions statutaires ou institutionnelles des collectivités ultra-marines.

Ainsi, le 7 décembre 2003, une consultation des électeurs par voie de référendum fut organisée à Saint-Barthélemy, selon les vœux exprimés par le conseil municipal sur l'évolution statutaire de l'île dans le cadre de l'article 74 de la Constitution (création d'une collectivité dotée d'un statut particulier). Le « oui » l'a emporté à hauteur de 95,51 % des suffrages exprimés avec un taux de participation de 78,71 %.

La collectivité territoriale de Saint-Barthélemy

La loi organique, du 21 février 2007 portant dispositions statutaires et institutionnelles relatives à l'outre-mer a érigé les communes de Saint-Barthélemy et de Saint-Martin en collectivités d'outre-mer aux termes de l'article 74 de la Constitution.

Les deux collectivités ont été officiellement mises en place le 15 juillet 2007. La nouvelle collectivité de Saint-Barthélemy est composée d'une assemblée territoriale de 19 membres élus pour 5 ans au suffrage universel direct.

Le conseil territorial de Saint-Barthélemy exerce les compétences qui sont actuellement dévolues à la commune, au département et à la région, ainsi que certaines compétences de l'Etat. Il fixe les règles applicables dans les matières suivantes :

- Impôts, droits et taxes ;
- Urbanisme ; habitation ; logement ;
- Circulation routière et transports routiers ; desserte maritime d'intérêt territorial ; immatriculation des navires ; création, aménagement et exploitation des ports maritimes à l'exception du régime du travail ;
- Voirie, droit domanial et des biens de la collectivité ;
- Environnement, y compris la protection des espaces boisés ;
- Accès au travail des étrangers ;
- Tourisme ;
- Énergie ;
- Création et organisation des services et des établissements publics de la collectivité ;

Il est consulté obligatoirement sur les projets de loi, d'ordonnance et de décret qui introduisent, modifient ou suppriment des dispositions particulières à la collectivité.

Les lois et règlements sont applicables de plein droit à Saint-Barthélemy, à l'exception de ceux intervenant dans les matières relevant de la compétence normative de la collectivité ou concernant les règles relatives à l'entrée et au séjour des étrangers et au droit d'asile.

Un nouveau statut européen

Au niveau communautaire, le passage de Saint-Barthélemy du statut de RUP (Région Ultrapériphérique) à celui de PTOM (Pays et Territoire d’Outre-Mer) à compter du 1er janvier 2012 a été validé le 29 octobre par un vote unanime du Conseil européen. Outre l’affranchissement des normes européennes, le statut de PTOM va permettre à la collectivité de bénéficier de la compétence douanière.

L’Euro demeure la monnaie de Saint-Barthélemy. Un accord monétaire relatif au maintien de l’euro a été passé entre l’Union européenne et la République Française qui continuera à appliquer à Saint-Barthélemy les actes juridiques et règles de l’Union européenne nécessaires au fonctionnement de l’Union économique et monétaire afin notamment d’assurer l’unicité de la politique monétaire de l’Eurosystème, d’égaler les conditions de concurrence entre les établissements financiers situés dans la zone euro et de prévenir la fraude et la contrefaçon des moyens de paiement ainsi que le blanchiment des capitaux.

B – Le Cadre réglementaire

La notion de Schéma départemental d'analyse et de couverture des risques (SDACR) est apparue pour la première fois dans le décret n°88-623 du 6 mai 1988 relatif à l'organisation générale des services d'incendie et de secours.

Cette notion a été reprise dans la loi n°96-369 du 3 mai 1996 relative à l'organisation territoriale des services d'incendie et de secours (dite loi OTSIS ou loi de départementalisation) dont les dispositions ont été codifiées dans le code général des collectivités territoriales (CGCT) et, plus particulièrement, s'agissant du SDACR, à l'article L1424-7.

Document de politique stratégique, le STACR a pour objectif de dresser l'inventaire des risques de toutes natures pour la sécurité des personnes et des biens auxquels doivent faire face les services d'incendie et de secours dans le territoire et détermine les objectifs de couverture de ces risques par ceux-ci.

La loi du 28 février 2017 en son article 112, codifié dans l'article L 1424- 85 du code général des collectivités territoriales a décidé **la création d'un nouveau service de la collectivité**, dénommé "service territorial d'incendie et de secours ", qui comporte un corps de sapeurs-pompiers, organisé en un centre d'incendie et de secours.

Le service territorial d'incendie et de secours est chargé de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies.

Il concourt, avec les autres services et professionnels concernés, à la protection et à la lutte contre les autres accidents, sinistres et catastrophes, à l'évaluation et à la prévention des risques technologiques ou naturels ainsi qu'aux secours d'urgence.

Dans le cadre de ses compétences, il exerce les missions suivantes :

- « 1° La prévention et l'évaluation des risques de sécurité civile ;
- « 2° La préparation des mesures de sauvegarde et l'organisation des moyens de secours ;
- « 3° La protection des personnes, des biens et de l'environnement ;
- « 4° Les secours d'urgence aux personnes victimes d'accidents, de sinistres ou de catastrophes ainsi que leur évacuation.

La loi précise également dans ce même article qu'au-delà de la création d'un nouveau service de la collectivité, il conviendra également de mettre en œuvre un schéma d'analyse et de couverture des risques.

Si le législateur donne clairement la compétence à la collectivité de Saint Barthélemy de « dresser l'inventaire des risques de toute nature pour la sécurité des personnes et des biens auxquels doit faire face le service territorial d'incendie et de secours et détermine les objectifs de couverture de ces risques par ce service », en aucune manière il précise les contours de ce dernier.

À cet égard l'article L 1424-91 du code précité est très lapidaire, à tel point qu'il indique seulement :
« Qu'il est élaboré, sous l'autorité du représentant de l'État à Saint-Barthélemy, par le service territorial d'incendie et de secours de Saint-Barthélemy, et adopté par le conseil territorial, sur avis conforme du représentant de l'État, révisé dans les mêmes conditions, au moins tous les cinq ans, à l'initiative du représentant de l'État ou à celle du président du conseil territorial.

La révision est précédée d'une évaluation des objectifs du précédent schéma. »

Dépendant jusqu' à ce nouveau texte du SDIS de la Guadeloupe et donc du SDACR élaboré par ce dernier, il convient aujourd'hui de mettre en œuvre un SDACR que nous appellerons STACR, remplaçant ainsi le D de département par le T de territorial, reprenant ainsi la dénomination fixée par la loi.

Cette dernière n'a pas fixé de délai particulier pour l'élaboration de ce STACR. Toutefois le cyclone Irma, survenu quelques mois seulement après l'adoption de la loi du 28 février 2017, a démontré si besoin était l'acuité d'une telle réflexion sur les risques et les moyens pour y faire face.

Considérant également que ni la loi, ni le domaine réglementaire n'ont transposé tous les textes relatifs au SDACR, quand bien même, elle nous demande d'en suivre la procédure, le parti a été pris de les transposer en les adaptant au contexte de la collectivité.

C'est pourquoi la trame usitée habituellement dans les SDACR sera reprise, notamment le découpage risques courants, risques particuliers, mais aussi une présentation du territoire et de ses multiples composantes

Chapitre 2

Les caractéristiques de la collectivité

L'étude des caractéristiques du territoire permet de dégager les grandes tendances de son développement, ainsi que l'évolution des risques à prendre en considération. Il est dès lors possible de prévoir la meilleure adéquation entre les moyens du STIS 977 et les futurs risques à venir

A- Les données historiques et patrimoniales

L'île de Saint-Barthélemy a été découverte par Christophe Colomb, qui l'a dénommée ainsi en l'honneur de son frère Bartolomé, lors de son deuxième voyage en 1493. Il la revendiqua alors pour l'Espagne.

En 1648, a lieu la première occupation par les Français.

De 1651 à 1656, l'île est gouvernée par les chevaliers de Malte.

L'île est abandonnée jusqu'en 1659, date à laquelle elle redevient colonie française. Elle connaît une occupation définitive par des paysans normands et bretons à compter de 1659.

En 1784, elle est cédée par Louis XVI au roi Gustave III de suède contre un droit d'entrepôt à Göteborg.

Elle devient un port franc en 1785. En hommage au roi de Suède, le principal bourg de l'île (le Carénage) est renommé Gustavia vers 1787.

Elle est rétrocédée à la France officiellement le 16 mars 1878 et rattachée alors à la Guadeloupe dont elle devient une commune en 1946.

De 1962 à 2007, les communes de Saint-Martin et de Saint-Barthélemy constituent le 3^e arrondissement de la Guadeloupe (« les îles du Nord »), étant administrées par le sous-préfet dont la résidence principale est à Saint-Martin.

Le dimanche 15 juillet 2007, l'île devient officiellement Collectivité d'Outre-Mer : la commune de Saint-Barthélemy est dissoute, de même que l'arrondissement départemental.



L'île possède quelques monuments inscrits à l'inventaire des monuments historiques :

- La maison Dinzey (Brigantin) à Gustavia (1820)
- L'église catholique de Gustavia (1829)
- L'ancien presbytère de l'église catholique de Gustavia (1822)
- La batterie Gustave III (fort) à Gustavia (1787)
- Le clocher Suédois à Gustavia, en pierre et en bois, abritant une cloche fondue en 1799 à Stockholm.
- La maison du Gouverneur (ancienne mairie) à Gustavia. (1780)
- Le clocher de l'église catholique de Lorient. (1850)



B- Les données géographiques et géologiques

L'île de Saint-Barthélemy (62°50 de longitude Ouest et 17°55 de latitude Nord) est située à 6 500 kilomètres de Paris, à 230 kilomètres au nord-ouest de la Guadeloupe, à la charnière des Grandes et des Petites Antilles et ou sud des îles Vierges.

À environ 22 KM au sud-est de Saint-Martin, Saint-Barthélemy est située sur l'axe central du banc d'anguille et constitue à elle seule un archipel.

Elle est entourée d'une pléiade d'îlets dont les principaux sont : Fourchu, Ti-Jean, Pain de sucre, Gros îlet, les Ti-Saints, Coco, l'Écale (tortue) et les Grenadins, Toc-vert, Frégate, Bonhomme (ou île Chevreau), Boulanger, Pelé...

Le relief

L'île principale est une terre montagneuse d'origine volcanique, hérissée de collines sèches, d'environ 21 kilomètre carré (24 km² avec ses îlets).

Elle mesure environ 9,5 km dans sa plus grande longueur et 3,5 km de largeur maximale.

Elle possède 32 kilomètres de côtes découpées, creusées d'anses et bordées par l'océan atlantique au Nord-est (à est) et la mer caraïbe au Sud-ouest (à l'ouest).



Les données géologiques

L'île de Saint-Barthélemy aurait acquis sa configuration actuelle il y a 24 à 50 millions d'années (Éocène et Oligocène).

Son émergence, comme celle des autres îles de l'arc des petites Antilles, est la conséquence d'un mouvement de plaques tectoniques qui trouve son origine au niveau de la dorsale médio-atlantique.

La petite plaque caraïbe, coincée entre des plaques de dimensions bien supérieures, se situe en limite d'une zone de subduction qui a provoqué son soulèvement et l'apparition de 3 arcs insulaires successifs.

Ce mouvement tectonique se poursuit encore de nos jours à une vitesse de déplacement de l'ordre de 1,25 cm/an et explique la forte sismicité et l'importance du risque qui en découlent pour toutes les îles de la caraïbe dont Saint-Barthélemy.

Située sur une plateforme continentale commune avec Saint-Martin et l'île d'Anguille, Saint-Barthélemy, sous sa forme actuelle, serait donc le résultat de trois périodes d'activités volcaniques dont la plus ancienne, (entre -43 et -39 millions d'années) aurait été strictement sous-marine, entrecoupées par des périodes de soulèvement et de basculement vers le sud.

On peut y distinguer trois formations de base :

- Les hauts plateaux calcaires d'origine corallienne dont l'exemple type est Lurin situé à 192 mètres d'altitude.
- Les formes volcaniques appelées « mornes » très variées, allant des collines régulièrement inclinées, à sommet arrondi, couvertes de végétation jusqu'à des affleurements rocheux massifs et parfois très abruptes et dont le point culminant (le morne Vitet) se situe à environ 286 mètres d'altitude.
- Les vastes dépressions appelées « fonds », vestiges des anciennes lagunes dont la plupart ont été comblées par plus de 24 millions d'années de sédimentation naturelle (plaine de Saint-Jean, Plaine de Grand-Fond ...) ou très récemment par l'homme (l'étang de Public, stade de Saint-Jean...) et dont la partie inondée s'est considérablement réduite pour donner aujourd'hui les quelques étangs qui subsistent (Saint-Jean, Grand Cul-de-sac, Petit Cul-de-sac, Salines...).

Cette organisation géomorphologique génère des contraintes urbanistiques, applicables tant aux projets individuels de construction qu'à la conception générale de la politique d'urbanisme.

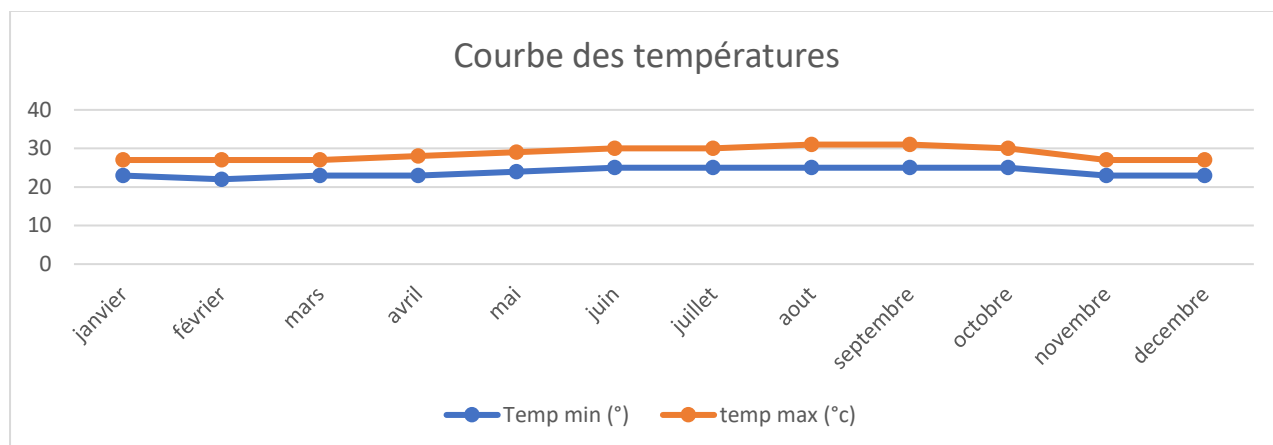
Les données climatiques

Saint-Barthélemy se caractérise par un climat tropical maritime. Deux saisons se distinguent : une saison sèche (carême) entre décembre et mai et une saison pluvieuse (hivernage) de juillet à octobre.

Les températures

Le climat tropical maritime de Saint-Barthélemy est caractérisé par la douceur des températures et une ventilation relativement importante.

Les variations des températures étant limitées par les alizés, les différences entre les saisons restent faibles.

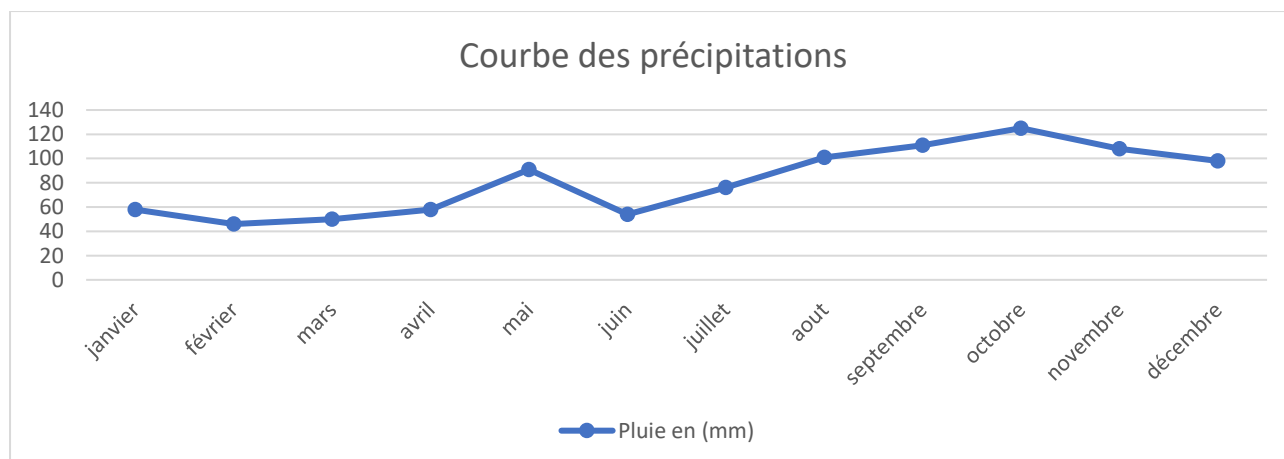


La pluviométrie

Bien que l'ensoleillement soit important toute l'année (entre 8 et 9 heures par jour), les précipitations demeurent un élément très variable du climat.

Elles sont toutefois plus fréquentes durant la période cyclonique, laquelle s'installe en période d'hivernage. C'est durant cette saison que les courants se dirigeant vers l'Est peuvent se développer et devenir des dépressions tropicales, des tempêtes ou des cyclones.

Sur plus de 30 années d'observation, la répartition moyenne des précipitations est la suivante :



- Les statistiques météo affichées ici représentent les valeurs moyennes des différents paramètres météorologiques pour chacun des mois de l'année.
- La période d'échantillonnage des données représentées est de 30 ans, soit de 1961 à 1990.

L'hydrographie

L'exiguïté du territoire, son relief fortement accidenté, l'irrégularité de la pluviométrie annuelle avec une alternance de périodes de sécheresse prolongée et de fortes pluies, suffisent à justifier qu'il n'existe sur l'île aucun ruisseau, aucune rivière.

Toutefois l'importance des bassins versants tant par leur étendue que par leur forte pente a façonné un nombre important de ravines, capables de canaliser dans des temps très courts, des volumes d'eau considérables.

Les écosystèmes, la faune, la flore

Les espaces naturels rassemblent une gamme de formations végétales naturelles bien adaptées au climat sec de Saint-Barthélemy ; ce climat permet le développement d'une végétation sèche qui se décline en trois types de végétations :

- Une végétation spasmophile le long des plages ;
- Une frange de mangrove en bordure des étangs ;
- Une forêt sèche sur tout le reste du territoire.

À ceci s'ajoute la dissymétrie naturelle entre côte au vent, et côte sous le vent.

La côte au vent, exposée aux vents permanents d'Est, est plus sèche. Les conditions plus difficiles contraignent la végétation à s'adapter, particulièrement le long du littoral (influence maximale du vent, sols superficiels). Les formations forestières laissent place à des formations arbustives, où les végétaux sont rabougris et ont un port déformé par le vent. L'apparition de cactées dans les zones les plus sèches est fréquente. Les flancs Ouest, abrités, sont plus humide.

Les espèces les plus caractéristiques :

- L'herbe pérenne,
- De nombreuses plantes de brousse comme les bois d'huiles ou sauge lantana involucrata ;
- Le frangipanier blanc caractéristique des sols squelettiques des littoraux rocheux volcaniques ;
- L'acacia bord de mer dans les secteurs les plus arides ;
- Le groupe des cactées avec leur originalité morphologique est bien représentée avec le cactus cierge qui peut atteindre 7 mètres de haut, les raquettes, la tête à l'anglais et les mammillarias ;
- Les palétuviers peuplent les zones de mangrove.

La forêt sèche :

Elle est composée d'essence dites xérophiles et abrite des espèces animales adaptées aux longues sécheresses.

Saint-Barthélemy a la chance, contrairement à d'autres îles de la caraïbe, de posséder encore toute son herpétofaune (reptiles, batraciens) indigène, subendémique voire endémique.

Parmi les espèces subendémiques :

- L'Ameive de plé,
- L'Anolis du banc d'Anguilla,
- Deux espèces de Spheros ;
- Et plus particulièrement deux espèces en danger d'extinction limitées à seulement deux îles dans le monde (Anguilla et Saint-Barthélemy), la Couresse et le Scinque du banc d'Anguilla.

Le seul reptile endémique strict à Saint-Barthélemy, est le Typhlops de Saint-Barthélemy. L'île possède également six espèces de chauve-souris et de nombreuses espèces d'oiseaux terrestres.

L'entomofaune (insectes) est assez riche pour une île de cette taille, au moins 7 espèces y sont considérées comme endémiques.

L'écosystème étang, mangrove (milieu lacustre) :

Saint-Barthélemy possède plusieurs « étangs ». Ceux-ci sont en réalité des mangroves captives : situés juste en retrait de la côte, ils sont séparés de la mer par un cordon sableux semi-perméable.

Leur eau est saumâtre, car ils reçoivent à la fois de l'eau douce grâce aux précipitations venant du bassin versant en amont (un exutoire leur permettant d'évacuer le trop-plein d'eau vers la mer en période pluvieuse), et de l'eau de mer qui percole à travers le cordon sableux.

En périphérie de ces étangs se développait originellement une mangrove, végétation spécifique de ce type de milieu. Cette formation végétale est composée de palétuviers, appartenant à différentes espèces selon les conditions de salinité et d'inondation.

L'écosystème étang-mangrove est le support d'une grande biodiversité. Ce milieu aquatique présente un intérêt faunistique majeur.

Cet écosystème est riche en éléments nutritifs issus de la décomposition végétale des palétuviers par les microorganismes contenus dans les vases et dans l'eau, auxquels s'ajoutent les apports par ruissellement issus du bassin versant.

Les étangs en communication avec la mer ont un rôle crucial dans la reproduction de la faune marine (nombreuses espèces de poissons, crustacés, notamment langoustes et crevettes, ...).

Ces plans d'eau ont aussi un intérêt capital pour l'avifaune par leurs ressources abondantes ; ils servent d'aire de refuge, d'alimentation et de reproduction pour les nombreuses espèces d'oiseaux.

Les mangroves sont aussi des zones de refuge et d'alimentation pour l'Iguane des petites Antilles, espèce menacée ayant déjà disparu dans 10 des 17 îles où il vit.

Le sel à partir des salines :

Les étangs salés servaient à l'exploitation saunière. Ils furent exploités jusqu'au milieu du 20^e siècle, constituant à cette époque une ressource économique importante pour Saint-Barthélemy.

Zone tampon entre terre et mer, ces écosystèmes, indispensables à la qualité des milieux marins en aval, ont un rôle écologique majeur.

Par leur rôle épurateur, les étangs assurent la qualité des eaux rejetées en aval dans le milieu marin, notamment la limpidité de l'eau, ce qui est important d'une part pour la protection des espèces marines, mais aussi sur le plan économique, puisqu'une eau côtière limpide est un facteur important pour la valorisation touristique des plages.

La mangrove, grâce au fort pouvoir épurateur des Palétuviers, filtre les polluants. La décantation des alluvions au niveau des étangs, permet la rétention d'une partie des sédiments.

À noter la fonction des étangs dans la prévention de certains risques naturels (inondations, aléas cycloniques). La mangrove forme, après la barrière corallienne, un second rempart de protection du littoral contre la houle.

Les étangs participent quant à eux à la régulation des flux hydriques : ils doivent être protégés contre le risque de destruction par assèchement ou remblaiement.

Ils sont menacés par l'intensification de l'urbanisation à proximité de leurs berges. Leur dégradation peut avoir des conséquences négatives sur le milieu marin qui est un atout majeur de l'économie touristique de l'île de Saint-Barthélemy.

Chapitre 3 :

La démographie et l'économie

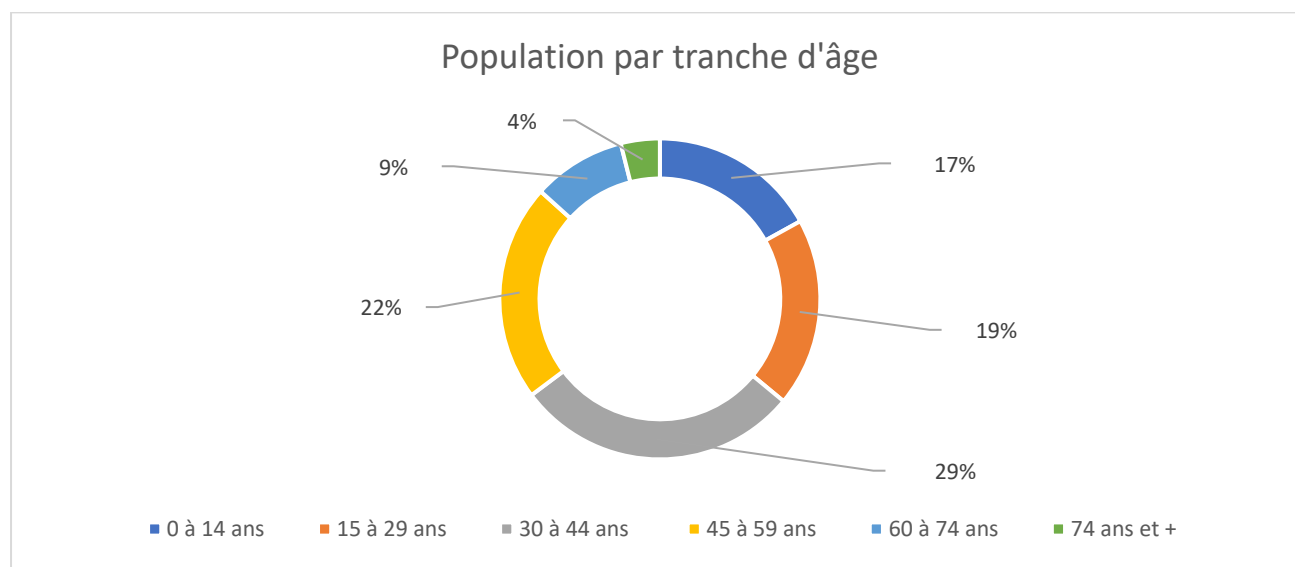
A– La démographie

Le dernier recensement de la population a été réalisé en janvier et février 2017. Le résultat des comptages effectués par l'INSEE a permis d'établir le calcul définitif des populations légales.

Évolution démographique

1974	1982	1990	1999	2007	2012	2013	2016	2019
2491	3059	5038	6854	8450	9131	9417	9793	10083

La croissance de la population est dynamique depuis le milieu des années 80. En quarante ans celle-ci aura été multipliée par plus de trois, avec toutefois une progression moins rapide sur la période récente. La question du logement, des accès, des conditions cycloniques, la gestion des sols (densité) font que sur la prochaine décennie cette augmentation sera moins forte. Il convient toutefois de prendre en compte la population touristique et donc des emplois saisonniers, mais aussi ceux liés à l'activité de construction et de travaux publics



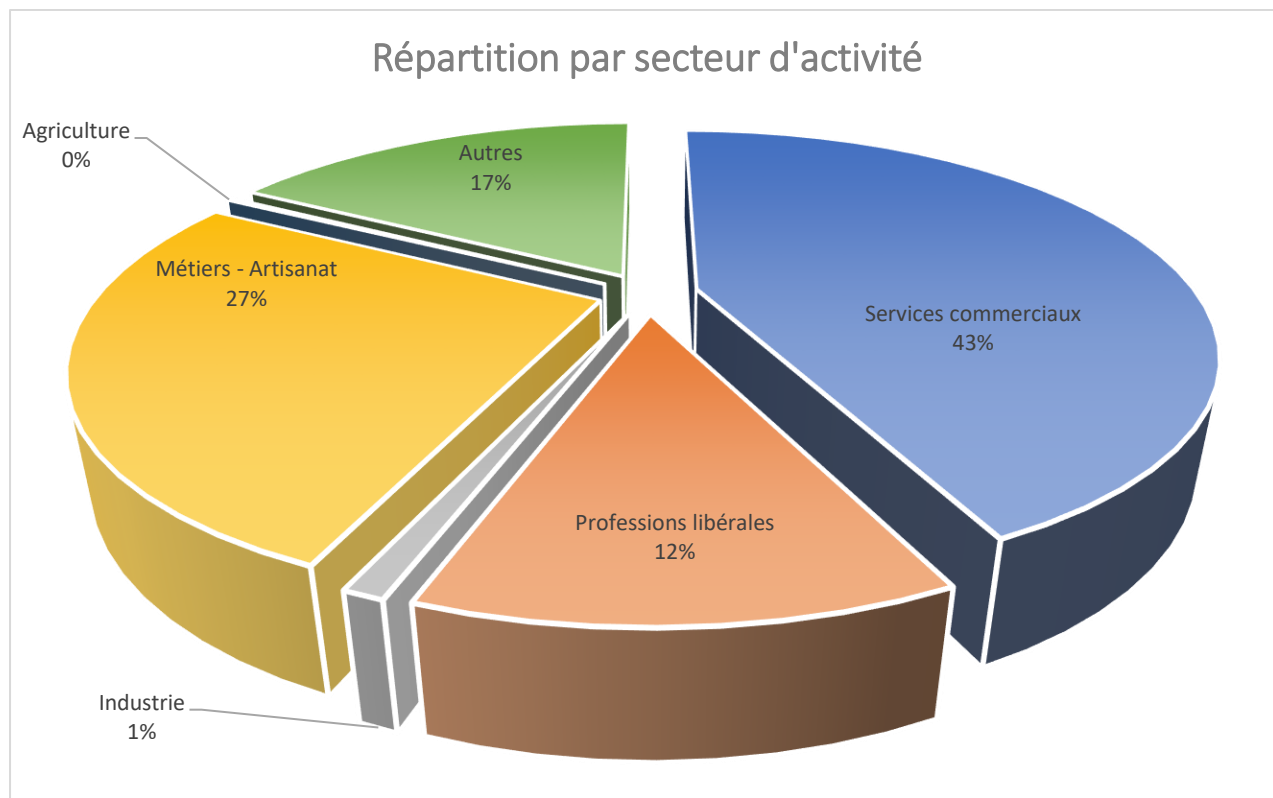
La répartition par tranches d'âge de la population démontre bien la croissance, à la fois caractérisée par une population jeune et active. On peut observer à cet égard une sous représentation de la population âgée pour l'instant compte tenu de la dynamique enregistrée, mais à moyen terme cette question va se poser avec une acuité forte qui posera la question des soins et des secours.

En 2019 la population de Saint-Barthélemy est estimée à 10 083 Habitants soit une densité de 455 hab./km² largement supérieure à la Guadeloupe (229 hab./km² en 2019) et au niveau national (106 hab./km² en 2019).

B – L'économie locale

L'activité économique

6 922 entités économiques recensées à Saint-Barthélemy en 2019 :



Le PIB par habitant de Saint-Barthélemy est estimé à 35 700 € en 2010, contre 26 000 en 1999. En 11 ans, le PIB par habitant a nettement augmenté, en parallèle d'une croissance démographique soutenue (+2,1 % en moyenne par an entre 1999 et 2010). La croissance annuelle moyenne du PIB en valeur est estimée à 5,4 %. En 2014, le PIB par habitant est estimé à 38.994 euros.

L'emploi

Saint-Barthélemy se distingue par un niveau d'activité élevé et un taux de chômage particulièrement bas.

La population active de la collectivité ne cesse de progresser depuis une quinzaine d'années : Cette évolution s'explique par le recours important de la main-d'œuvre extérieure afin de répondre aux besoins croissants dans le secteur de l'hôtellerie et du bâtiment, étroitement liés au développement touristique de l'île.

Le logement

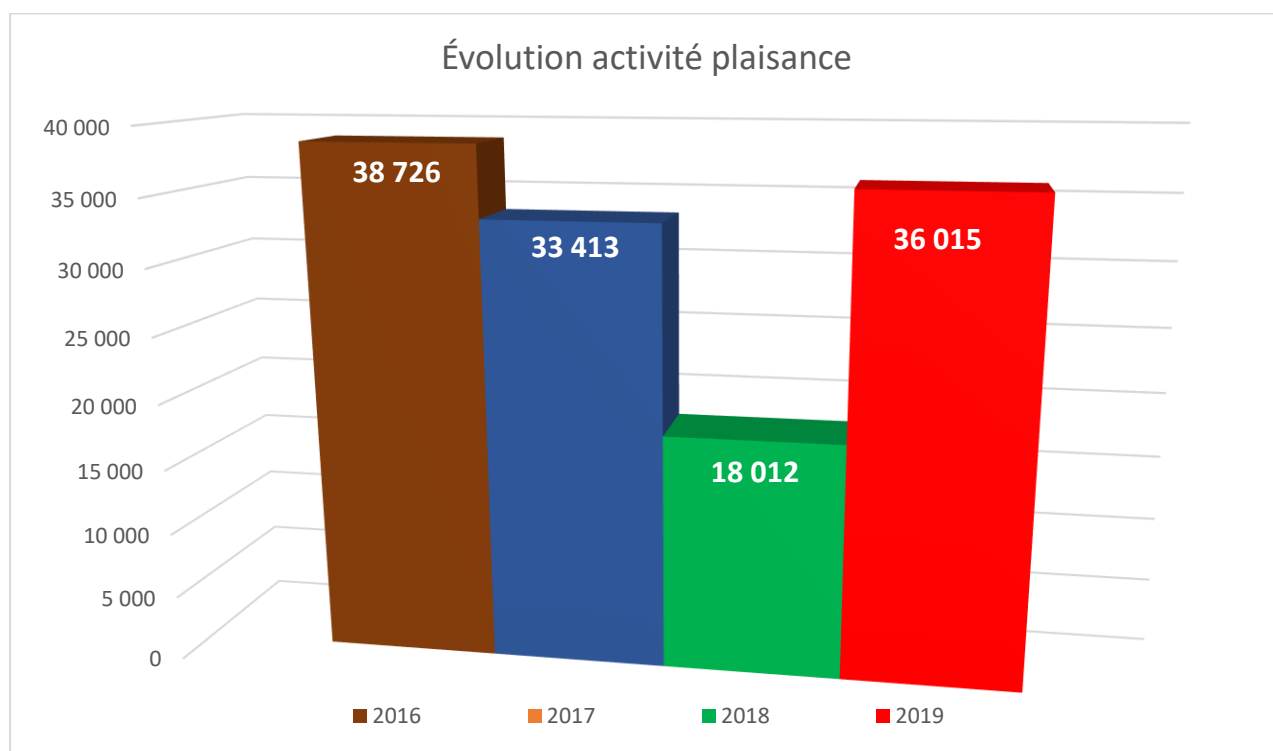
Le marché de l'immobilier est en progression. Le BTP est le 4^e secteur économique (après l'hébergement et la restauration, services marchands et commerce) qui concentre 19 % des salariés de l'île.

Le secteur du tourisme

- L'hébergement hôtelier :
- Le nombre de villas de standing est estimé à 800 (2100 chambres).
- L'activité hôtelière représente 30 % de l'offre total d'hébergement. On comptabilise 30 établissements disposant d'une capacité d'accueil de 550 chambres,
- Le nombre d'hôtels 4 étoiles et de luxe représente près de 60 % du parc hôtelier,
- L'hôtellerie est principalement composée de petits établissements.
- Croisière et plaisance :

☞ L'activité de plaisance :

- Variation du nombre de passagers entre 2017 et 2018 de 33 413 à 18 012 (-46,09 %) à la suite de l'ouragan Irma
- Variation du nombre de passagers entre 2018 et 2019 de 18 012 à 36 015 (+99,95 %)

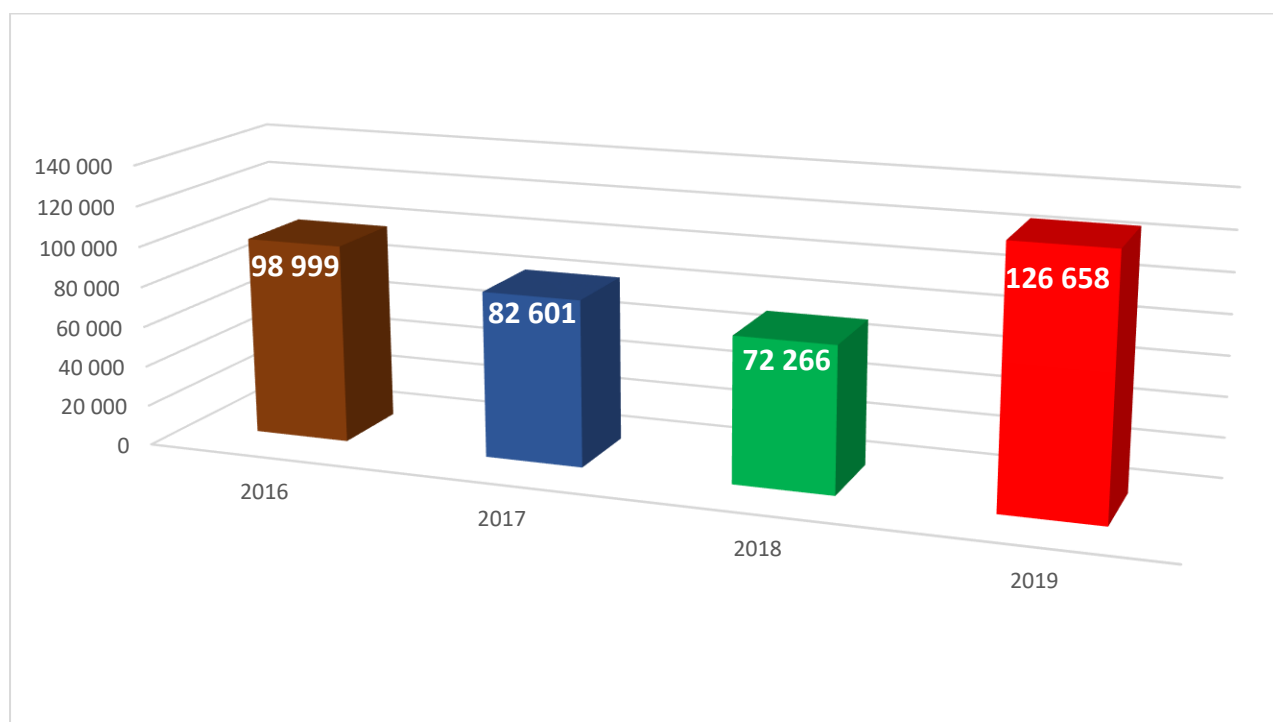


Comme chaque année, la manifestation nautique « Saint Barth Bucket » a démontré l'intérêt du port de plaisance et de Saint-Barthélemy.



☞ Paquebots :

- Variation du nombre de croisiéristes : 72 266 passagers en 2018 à la suite du passage de l'ouragan Irma, puis une nette reprise en 2019 avec 126 658 passagers.

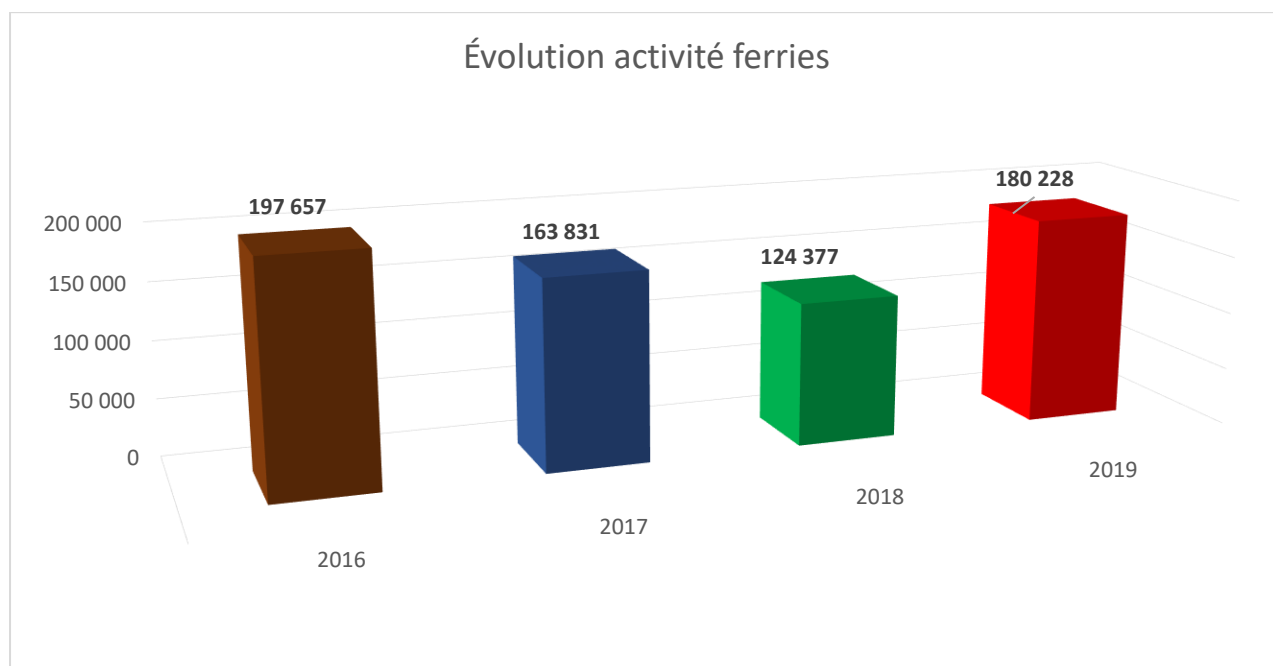


☞ La gare maritime :

On note en 2017, une baisse de la fréquentation touristique, une des conséquences de l'ouragan Irma.

Ferries :

- Variation du nombre de passagers transportés entre 2017 et 2018 de 163 831 à 124 377 passagers **(-24,01 %)** à la suite de la catastrophe de l'ouragan Irma.
- Une nette reprise pour 2019, 180 228 passagers soit une augmentation de 55 851 **(+ 44,90 %)** par rapport à 2018



Le trafic passager inter îles est en hausse pour l'année 2019, avec un dépassement à **+ de 40%** par rapport à l'année 2018. Ce mode de transport reste le moyen privilégié pour beaucoup de personnes, apprécié surtout par les visiteurs. Le passage de l'ouragan IRMA, a fortement fait chuter ces chiffres, affichant même des valeurs négatives de **24%** pour l'année.

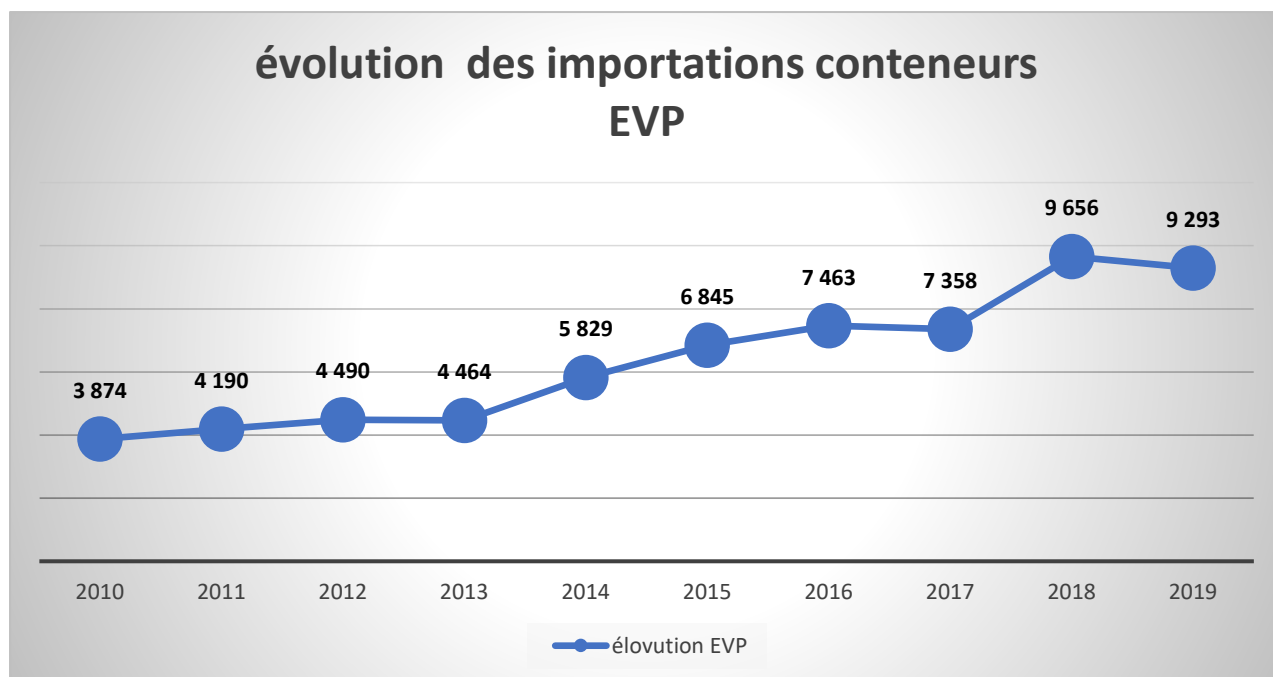
Il y a autant de passagers par ferry que par avion venant sur l'île de Saint Barthélemy en 2019.



L'activité portuaire

Le port de commerce :

- Augmentation des escales des navires cargos en 2018 à 985, fait suite à la reconstruction et le ravitaillement de l'île à la suite de l'ouragan Irma.
- Le nombre des conteneurs EVP importés entre 2017 et 2018 est passé de 7 358 à 9 656 (+31,23 %) pour les mêmes raisons.



Le nombre de conteneurs EVP a connu une augmentation de : **+ 92,64 %** (entre 2010 et 2016) dont une hausse de : + 67,18% entre 2013 et 2016. Cependant, le passage sur île de l'ouragan IRMA début septembre a fait ralentir légèrement cette progression et terminer l'année avec une légère baisse de **-1,40%**. Une reprise en 2018 avec une hausse de **+31,23%** ; les années après IRMA sont au-dessus des 9000 conteneurs transportés



L'activité aéroportuaire

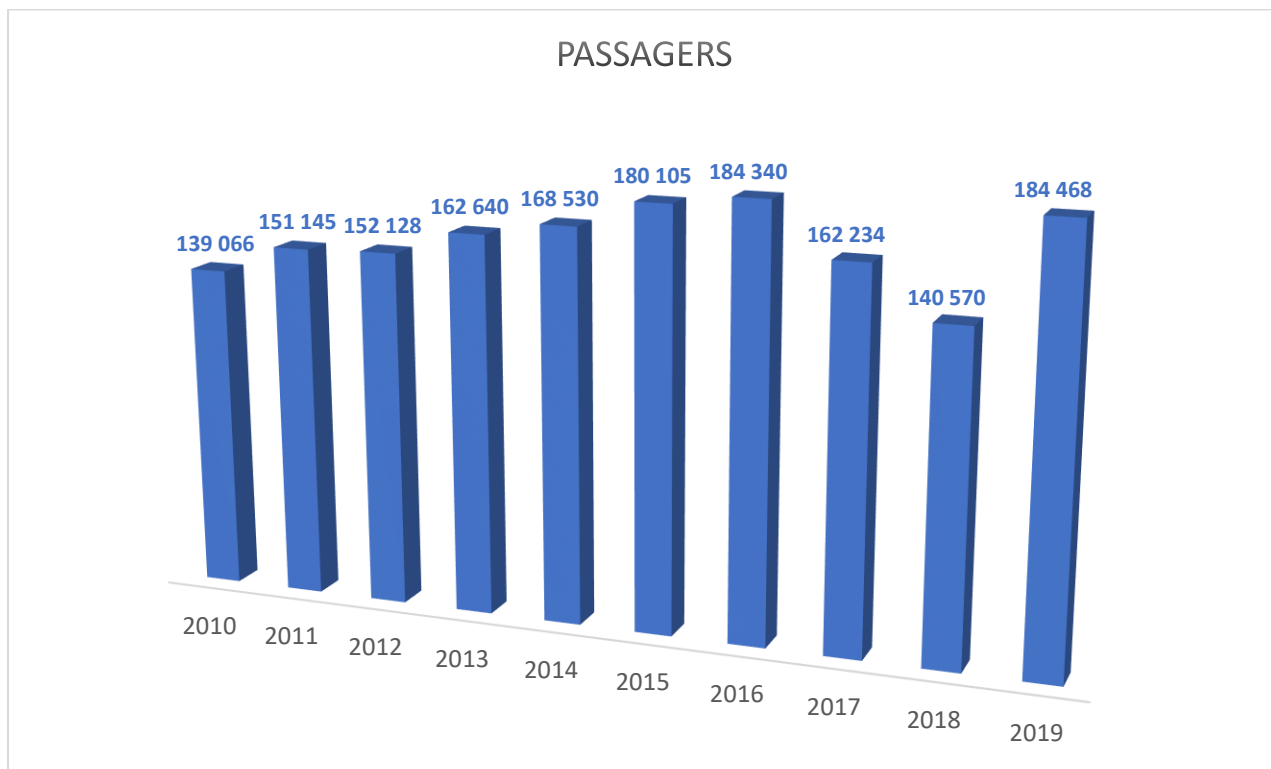
L'aéroport, implanté à Saint Jean, s'étend sur environ 76 000 m². Il dispose d'une piste de 650 mètres de long.



Le nombre de départs s'est établi à 94 187 passagers contre 71 385 passagers en 2018 **(+31,94%)**. Quant aux arrivées de passagers, elles augmentent de **30,49%** à 90 281.

Le pic de trafic aérien a été atteint le 16 mars 2019, avec 240 mouvements d'avions dans la journée

Dans le domaine du fret, 346,6 tonnes de marchandises ont été traitées par l'Aéroport en 2019, chiffre en augmentation de **2,57%** par rapport à l'année précédente.



L'Aéroport a accueilli 184 468 passagers commerciaux en 2019, soit une augmentation de **31,23%** par rapport à 2018.

Ce sont près de 43 898 passagers en augmentation. Depuis l'ouragan Irma qui avait durement impacté la capacité d'accueil de l'île, et dévasté l'aéroport international de Juliana, sa première porte d'entrée aérienne.



Les établissements scolaires

La collectivité compte cinq établissements scolaires dont quatre du premier degré (deux écoles publiques et deux écoles privées) et un du second degré (collège public).

Établissements publics :

- École maternelle de Gustavia,
- École élémentaire de Gustavia,
- Collège Mireille Choisy de Gustavia.

Établissements privés :

- École Ste Marie
- École St Joseph.

Il n'y a pas de lycée à Saint Barthélemy. Cependant, depuis 2008, le collège Mireille Choisy compte une classe de seconde générale.

Les effectifs :

- Enseignement du 1^{er} degré : 728 en 2018/2019
- Enseignement secondaire : 346 en 2018/2019

Les installations sportives

Sur le site de Saint Jean, sont implantés :

- La piscine construite en 1990 et constituée d'un bassin de 25 mètres (6 couloirs),
- Le stade ouvert à différentes activités sportives (sports d'équipes, athlétisme),
- Le terrain de tir à l'arc,
- Le complexe de tennis (5 courts dont un pour les enfants),
- Le gymnase composé de deux salles réservées aux arts martiaux,
- Le complexe sport de sable (Beach volley et Beach tennis).

Un centre nautique à Public.

Les aménagements culturels, lieux de culte

De nombreuses associations culturelles et sportives sont actives sur l'île et permettent la mise en place de nombreuses manifestations tout au long de l'année.

Gustavia possède une salle de spectacle dédié au théâtre (salle paroissiale).

Les 2 églises de Gustavia accueillent également des spectacles et notamment le festival de musique de Saint-Barthélemy.

Les établissements sanitaires et sociaux

L'hôpital DE BRUYN est situé à Gustavia.

Il s'étend sur 2 niveaux et représente une surface totale de 1000 m².

Il possède 12 chambres dont 6 (1^{er} étage) en liaison directe avec les urgences.



L'EHPAD Louis VIALENC est situé à Gustavia, il dispose de 30 chambres destinées à l'hébergement et à la prise en charge par des professionnels de santé, des personnes âgées dépendantes et à l'accueil des familles.

L'ensemble immobilier s'étend sur 2 étages. Il représente une surface totale de 4405 m².



Le local de la Croix Rouge est à Gustavia.

Le Centre médico-social est situé sur les hauteurs de Gustavia. Sont proposés principalement les services de vaccination des enfants jusqu'à l'âge de 6 ans, les consultations PMI/nourrissons, le suivi des assistantes maternelles et les consultations gynécologiques. Il regroupe aussi la direction territoriale de la cohésion sociale

Ponctuellement les éducateurs spécialisés, les psychologues et les assistantes sociales.

Chapitre 4

Les infrastructures et l'organisation urbaine

A – Les réseaux de l'île de Saint Barthélemy

Le réseau routier



Les voies publiques représentent un linéaire de 52 kilomètres, auxquelles s'ajoutent un grand nombre de voies privées.

Ces routes sont faites en « béton armé rainuré », le réseau est étroit et sinueux.

Le ramassage scolaire est le seul transport collectif existant. L'automobile et le scooter sont donc les seuls autres moyens de locomotion.

Le réseau électrique

La production est localisée sur la zone industrielle de public.

La centrale thermique EDF est alimentée par plusieurs moteurs thermiques.

La puissance de pointe maximale a atteint en 2015, 18,6 Mégawatts (moyenne sur 1 heure). La production électrique totale atteint, en 2014, 103, 6 Gigawatts heure.

La consommation devrait connaître dans les prochaines années un accroissement de 2,6 % par an ce qui nécessitera le renforcement des unités de production.

La part des énergies renouvelables, quelques chauffe-eaux solaires et panneaux photovoltaïques non connectés au réseau EDF sont prévues en hausse.

L'assainissement

Collectif :

La SAUR assure la gestion de la station d'épuration de Gustavia, d'une capacité de 3 500 équivalents habitants (EH).

La station est dimensionnée pour collecter :

- Les eaux usées de Gustavia,
- Les matières de vidange issues des fosses toutes eaux,
- Les graisses (des restaurants en particulier) et les boues de petites stations d'assainissement non collectif.

Non collectif :

L'assainissement non collectif est quant à lui géré par un service public d'assainissement non collectif (SPANC), opérationnel depuis 2005.

La majorité des hôtels de l'île sont dotés de mini stations de traitement permettant une réutilisation des eaux usées pour l'arrosage des espaces verts.

Les eaux pluviales

La collectivité investit régulièrement dans la réfection ou l'aménagement des caniveaux et canalisation d'évacuation à mesure que la voirie est renouvelée depuis 2007, année du transfert du réseau départemental, dans un état calamiteux, à la jeune Collectivité..

Le réseau de communications :

Le réseau téléphonique de l'île concentre près de 6000 lignes cuivre pour une population de plus de 9000 habitants. L'architecture du réseau est articulée sur 2 centraux téléphoniques (NRA) situés à Gustavia et Lorient, à partir desquels on dénombre :

- 12 zones de sous-répartitions (points de flexibilité entre le NRA et l'abonné)
- 2 zones directes (zones regroupant des lignes sans point de flexibilité intermédiaire, c'est-à-dire que les lignes cuivre sont directement rattachées au NRA).

Caractéristique du réseau téléphonique d'Orange sur Saint-Barthélemy :

Selon les données communiquées par Orange, l'infrastructure du réseau téléphonique représente un linéaire de câbles cuivre de 116 km répartis de la manière suivante :

- De l'ordre de 73 km de linéaire cuivre sont posés en fourreaux (63 % du linéaire total)
- De l'ordre de 40 km de linéaire sont posés sur des appuis aériens (35 % du linéaire total), la plupart du temps classés comme la propriété de France Télécom (34 km) et marginalement sur les appuis aériens d'EDF (6 km).
- Une part résidentielle des linéaires (3 km) sont des réseaux posés en façade, pour l'adduction d'immeuble.

Le schéma directeur territorial d'aménagement numérique :

La collectivité projette la réalisation d'un réseau de fibre optique (FTTH : « fiber to the home ») neutre et ouvert.

Le projet, adopté en février 2014, est en cours de mise en réalisation sur le territoire de Saint-Barthélemy. Le marché a été attribué en 2019.

Il prévoit, à l'horizon 2020, d'apporter un débit minimal de 100 Mbit/s aux premiers abonnés dans certains quartiers. Prévision pour 2020/2022 enfouissement et passage des lignes à la fibre du réseau dans tous les quartiers.

B – l'organisation urbaine

☞ Une urbanisation par quartiers :

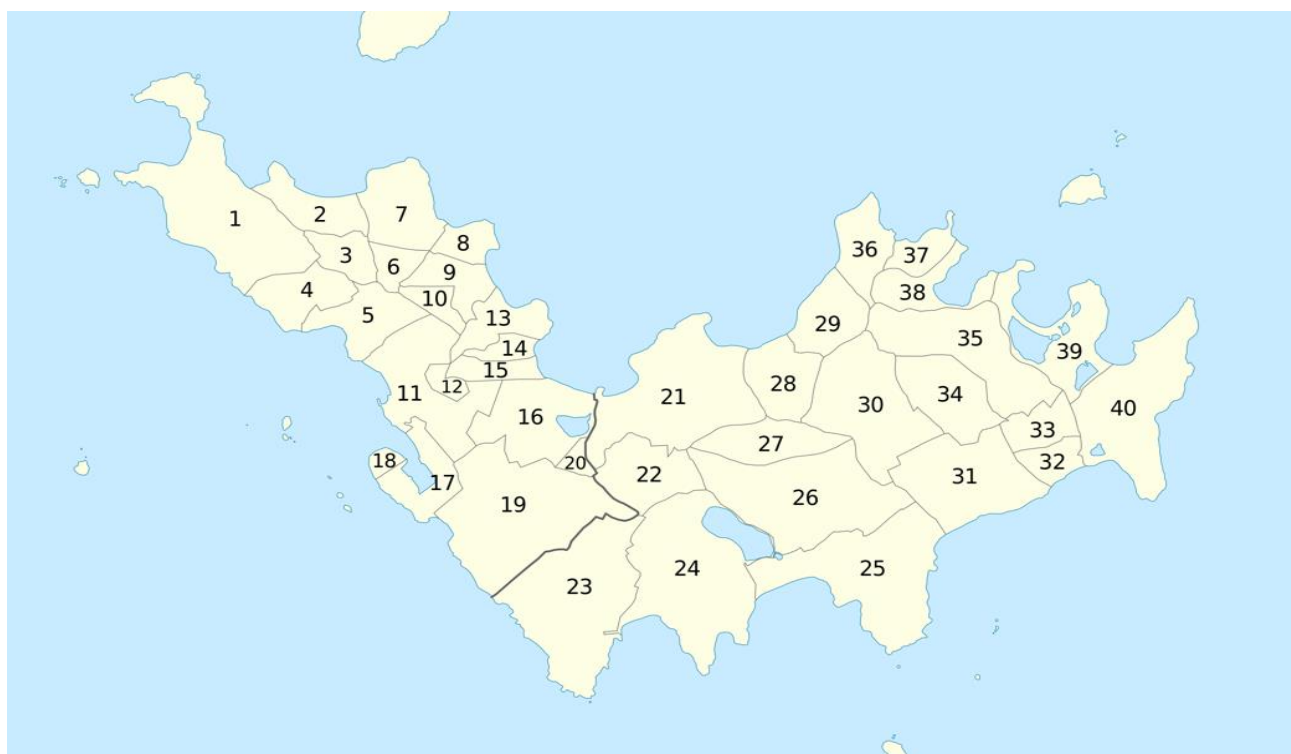
Le territoire de Saint-Barthélemy, outre le centre urbain de Gustavia, est découpé en 40 quartiers où se concentre la plus grande partie de l'urbanisation.

Les principaux quartiers reconnaissables par leur densité sont :

- Public (11)
- Corossol (5)
- Colombier (1)
- Flamands (2)
- Anse des cayes (9)
- Saint- Jean (16)
- Lorient (28)

Les autres quartiers sont :

- Terre Neuve (3)
- Grande vigie (4)
- Merlette (6)
- La Grande Montagne (7)
- Anse des Lézards (8)
- Le Palidor (10)
- Col de la Tourmente (12)
- Quartier du Roi (13)
- Le château (14)
- Aéroport (15)
- Gustavia (17)
- La Pointe (18)
- Lurin (19)
- Carénage (20)
- Morne Criquet (21)
- Morne de Dépoudré (22)
- Gouverneur (23)
- Anse Gouverneur (24)
- Morne Rouge (25)
- Grande Saline (26)
- Petite Saline (27)
- Barrière des Quatre Vents (29)
- Camaruche (30)
- Grand Fond (31)
- Toiny (32)
- Devet (33)
- Vitet (34)
- Grand Cul-de-sac (35)
- Pointe Milou (36)
- Mont Jean (37)
- Marigot (38)
- Anse de Grand Cul-de-sac (39)
- Petit Cul-de-sac (40)



DEUXIEME PARTIE :

**L'ORGANISATION ACTUELLE DU STIS 977 POUR
FAIRE FACE AUX RISQUES**

Chapitre 1

L'organisation fonctionnelle

Le STIS : Le Corps territorial



Les missions

Le Service Territorial d'Incendie et de Secours (STIS) 977 a été créé par l'article L. 1424-85 du code général des collectivités territoriales (CGCT), il comporte un corps de sapeurs-pompiers organisé en un centre d'incendie et de secours. Le STIS 977 est chargé de la prévention, de la protection et de la lutte contre les incendies. Il concourt, avec les autres services et professionnels concernés, à la protection et à la lutte contre les autres accidents, sinistres et catastrophes, à l'évaluation et à la prévention des risques technologiques ou naturels ainsi qu'aux secours d'urgence. Dans le cadre de ses compétences, il exerce les missions suivantes :

- La prévention et l'évaluation des risques de sécurité civile ;
- La préparation des mesures de sauvegarde et l'organisation des moyens de secours ;
- La protection des personnes, des biens et de l'environnement ;
- Les secours d'urgence aux personnes victimes d'accidents, de sinistres ou de catastrophes ainsi que leur évacuation.

En vertu de L. 1424-86-CGCT, le STIS 977 est placé pour emploi sous l'autorité du Président du conseil territorial ou du Représentant de l'État, agissant dans le cadre de leurs pouvoirs de police respectifs. Dans l'exercice de leurs pouvoirs de police, le Président du conseil territorial et le Représentant de l'État mettent en œuvre les moyens relevant du Service Territorial d'Incendie et de Secours dans les conditions prévues par un Règlement Opérationnel adopté par le conseil territorial sur avis conforme du Représentant de l'État. L'organisation du commandement des opérations de secours est déterminée par ce règlement. Le Commandant des Opérations de Secours désigné est chargé, sous l'autorité du Directeur des Opérations de Secours, de la mise en œuvre de tous les moyens publics et privés mobilisés pour l'accomplissement des opérations de secours. En cas de péril imminent, le Commandant des Opérations de Secours prend les mesures nécessaires à la protection de la population et à la sécurité des personnels engagés. Il en rend compte au Directeur des Opérations de Secours.

Le Responsable du Service Territorial d'Incendie et de Secours est nommé par arrêté du Président du conseil territorial sur avis conforme du Représentant de l'État,

« Sous l'autorité du représentant de l'État », il assure :

- ☞ « La direction opérationnelle du Corps des sapeurs-pompiers ;
- ☞ « La direction des actions de prévention relevant du service territorial d'incendie et de secours.
- ☞ « Pour l'exercice de ces missions, il peut recevoir délégation de signature du représentant de l'État.
- ☞ « Sous l'autorité du représentant de l'État ou du président du conseil territorial, dans le cadre de leurs pouvoirs de police respectifs, il est également chargé de la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble des moyens de secours et de lutte contre l'incendie.
- ☞ « Le responsable du service territorial d'incendie et de secours peut être assisté d'un adjoint qui le remplace, en cas d'absence ou d'empêchement, dans l'ensemble de ses fonctions. Cet adjoint est nommé dans les mêmes conditions que le responsable du service et peut également recevoir les délégations de signature mentionnées au présent article.

Le corps des sapeurs-pompiers de Saint-Barthélemy est composé :

- ☞ « 1° Des sapeurs-pompiers professionnels ;
 - ☞ « 2° Des sapeurs-pompiers volontaires.
-
- ✓ « Les sapeurs-pompiers professionnels, officiers, dont le directeur du centre, sont recrutés et gérés par la collectivité, dans le cadre des dispositions législatives et réglementaires qui leur sont applicables.
 - ✓ « Les sapeurs-pompiers volontaires, membres du corps des sapeurs-pompiers de Saint-Barthélemy, sont engagés et gérés par la collectivité.
 - ✓ « Tout sapeur-pompier volontaire bénéficie d'une formation initiale et continue. Les frais de formation des sapeurs-pompiers volontaires constituent des dépenses obligatoires pour la collectivité de Saint-Barthélemy.
 - ✓ « En cas de difficultés de fonctionnement, le corps des sapeurs-pompiers de Saint-Barthélemy peut être dissous par arrêté du ministre chargé de la sécurité civile, pris sur proposition du représentant de l'État à Saint-Barthélemy, après avis du président du conseil territorial et du ministre chargé de l'outre-mer. Cet arrêté précise les conditions de réorganisation du corps et les dispositions nécessaires pour assurer les secours jusqu'à cette réorganisation.

La collectivité de Saint-Barthélemy construit, acquiert ou loue les biens nécessaires au fonctionnement du service territorial d'incendie et de secours. Le financement du service territorial d'incendie et de secours est à la charge de la collectivité de Saint-Barthélemy.

Le Service Territorial d'Incendie et de Secours n'est tenu de procéder qu'aux seules interventions qui se rattachent à ses missions, définies à l'article L. 1424-85.

S'il a procédé à des interventions ne se rattachant pas directement à l'exercice de ses missions, il peut demander aux personnes bénéficiaires une participation dont les modalités de fixation sont déterminées par délibération du conseil territorial.

A - L'organisation administrative et territoriale du STIS 977

La création du Corps territorial devra être fixée par un arrêté conjoint du préfet et du président de la collectivité de Saint Barthélemy, celle-ci devant réglementairement intervenir après l'adoption du STACR

Auparavant classé comme centre de première intervention (CPI) lorsqu'il était rattaché au SDIS de la Guadeloupe, Le CPI a été nommé comme Centre de secours territorial (CST) depuis la création du STIS 977. Cependant, il sera nécessaire de le classer formellement par un arrêté de classification à l'issue du STACR.

Le STIS 977 est un service à part entière de la collectivité de Saint Barthélemy. Il bénéficie du soutien administratif et technique des différents services de la collectivité :

- Comité de direction : le président de la collectivité, le directeur de cabinet, le directeur général des services, le directeur général des services adjoint.
- Service des ressources humaines de la collectivité.
- Service technique.
- Service mécanique.
- Service comptabilité.

Le Centre de Traitement des Appels 18 est implanté dans les locaux du Centre de Secours Territorial.

Il devra se mettre en conformité avec les dispositions de la circulaire 24 juillet 1991 relative à la création, à l'organisation et au fonctionnement des Centres Opérationnels Départementaux d'Incendie et de Secours CODIS et des centres de traitement de l'alerte.

▪ La chaîne de commandement

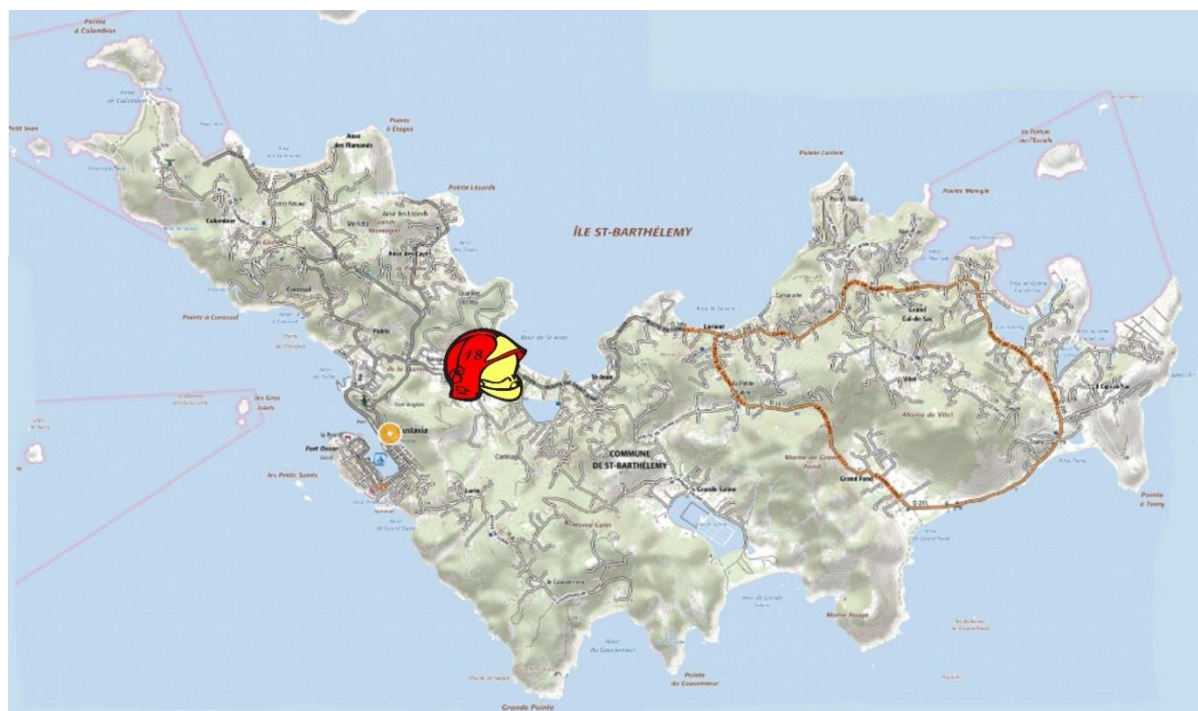
Le Service Territorial d'Incendie et de Secours a la charge, sous l'autorité du préfet, de mettre en place une organisation opérationnelle territoriale qui repose notamment sur la chaîne de commandement.

Chaque intervention se fait sous l'autorité du Président de la collectivité qui est Directeur des Opérations de Secours (DOS), ou du préfet lorsque cela dépasse le territoire d'une commune ou quand un plan de secours ou ORSEC est activé.

Le Commandant des Opérations de Secours (COS) est assuré suivant la nature et l'importance de l'intervention par les personnels sapeurs-pompiers suivants :

- Le 1^{er} chef d'agrès désigné.
- Un chef de groupe désigné.
- Le responsable du STIS ou son représentant désigné.

L'organisation opérationnelle quotidienne repose donc sur les sapeurs-pompiers professionnels et volontaires et les membres du SSSM en position de garde ou d'astreinte.



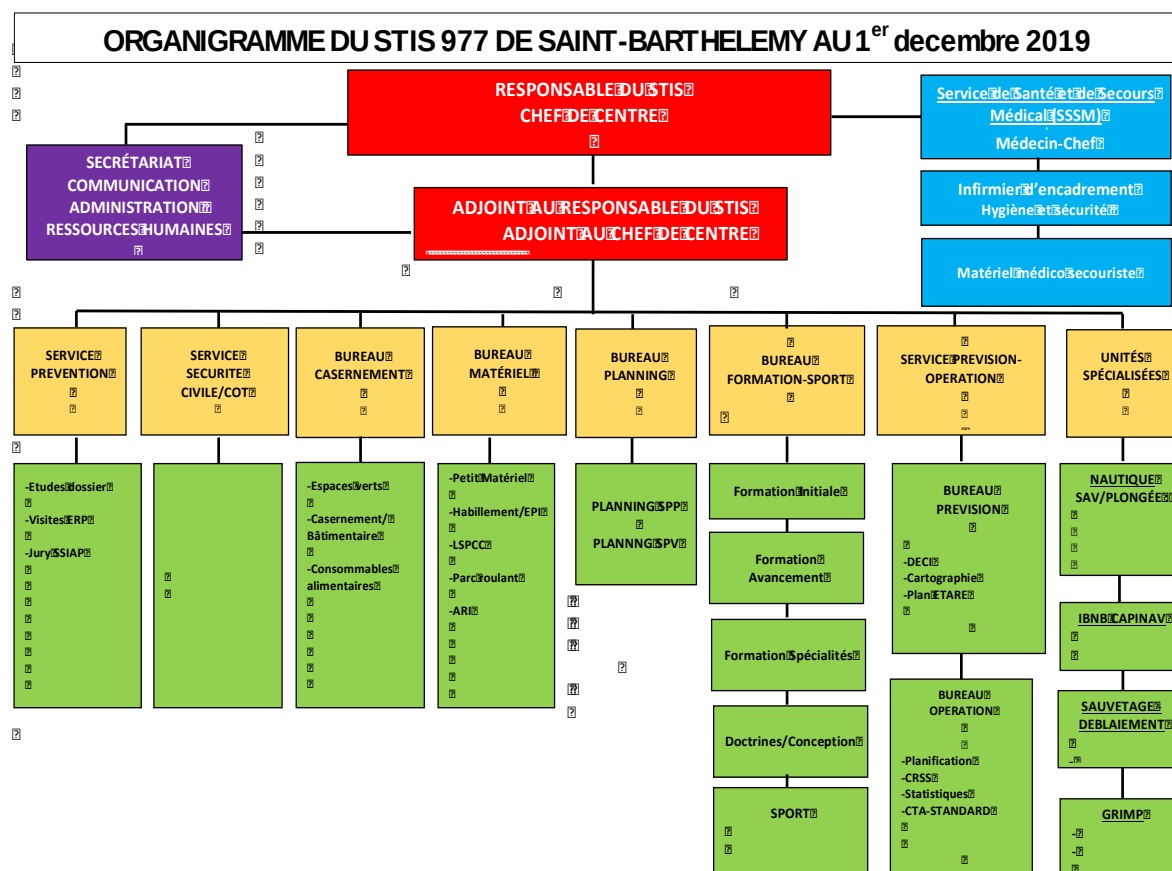
Carte implantation CST



Le Centre de Secours Territorial placé sous l'autorité d'un Chef de centre, est une unité opérationnelle chargée des missions de secours.

Il devra être classé réglementairement en catégorie Centre de Secours dans l'élaboration du futur règlement opérationnel.

Le STIS 977 est placé sous l'autorité du Président de la collectivité de Saint-Barthélemy pour sa gestion. Le Chef de Corps ou Responsable Territorial d'Incendie et de Secours, ainsi que son adjoint mettent en œuvre les orientations fixées par la politique territoriale d'incendie et de secours.



Les sapeurs-pompiers sont placés sous la tutelle du ministère de l'Intérieur - Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises (DGSCGC).

Cette direction est chargée de prévenir les risques naturels et technologiques et de coordonner les secours en cas de sinistre.

Les centres d'incendie et de secours sont les unités territoriales chargées principalement des missions de secours. Ils sont créés et classés par arrêté du préfet en centre de secours principaux, centre de secours et centre de première intervention, en fonction du schéma départemental d'analyse et de couverture des risques (SDACR) et du règlement opérationnel, conformément aux critères suivants.

- Les centres de secours principaux (CSP) peuvent assurer simultanément au moins un départ en intervention pour une mission de lutte contre l'incendie, deux départs en intervention pour une mission de secours d'urgence aux personnes et un autre départ en intervention ;
- Les centres de secours (CS) peuvent assurer simultanément au moins un départ en intervention pour une mission de lutte contre l'incendie ou un départ en intervention pour une mission de secours d'urgence aux personnes et un autre départ en intervention ;
- Les centres de première intervention (CPI) peuvent assurer au moins un départ en intervention.

Chaque centre d'incendie et de secours dispose, selon la catégorie à laquelle il appartient, d'un effectif lui permettant au minimum d'assurer la garde et les départs en intervention dans les conditions ci-dessus définies.

Cet effectif est fixé dans le respect des dispositions des guides nationaux de référence, du schéma départemental d'analyse et de couverture des risques et du règlement opérationnel.

- Les personnels de garde sont susceptibles de partir immédiatement en intervention.
- Les personnels d'astreinte sont susceptibles de partir en intervention dans un délai fixé par le règlement opérationnel.

La réponse opérationnelle peut être conçue sur la base de 2 schémas de mobilisation distincts :

- Les personnels en garde postée en départ immédiat en caserne ou en activité de service au moment de l'alerte
- Les personnels mobilisables en astreinte en 10 mn, les effectifs SPV représentent 100 % de la réponse.

Les effectifs susceptibles d'être mobilisés en caserne et les délais d'astreinte seront calibrés dans le futur règlement opérationnel (RO) au moment de sa rédaction.

En application de l'article R1424-1-1 du CGCT, les services départementaux d'incendie et de secours sont classés en trois catégories.

L'arrêté du 2 janvier 2017 précise le critère de classement des SDIS : la population des départements, telle que définie à l'article L3334-2 du CGCT (population municipale des départements, majorée d'un habitant par résidence secondaire).

Les critères de classement :

- Catégorie A : supérieur ou égale à 900 000 habitants.
- Catégorie B : supérieur ou égale à 400 000 habitants.
- Catégorie C : inférieur à 400 000 habitants.

▪ Le Règlement Opérationnel (RO)

Dans les SDIS, le RO est arrêté par le Préfet, après avis d'un comité technique départemental, de la commission administrative et technique des services d'incendie et de secours et du conseil d'administration. Pour le STIS 977, le règlement opérationnel est adopté par le conseil territorial sur avis du Représentant de l'État. Ce règlement fixe les consignes opérationnelles relatives aux différentes missions des services d'incendie et de secours et détermine obligatoirement l'effectif minimum et les matériels nécessaires, dans le respect des prescriptions suivantes :

- Les missions de lutte contre l'incendie nécessitent au moins un engin pompe-tonne et six à huit sapeurs-pompiers ;
- Les missions de secours d'urgence aux personnes nécessitent au moins un véhicule de secours aux asphyxiés et blessés et trois ou quatre sapeurs-pompiers ;
- Pour les autres missions, les moyens doivent être mis en œuvre par au moins deux sapeurs-pompiers.

Le Règlement Opérationnel détermine aussi les véhicules pour lesquels l'armement peut être différent de ceux définis ci-dessus.

Conformément au Code général des collectivités territoriales il conviendra de réaliser les objectifs suivants :

> Objectif N°1.

Élaborer le règlement opérationnel (RO)

> Objectif N°2.

Élaborer les dispositions spécifiques du STIS 977 intégrées au règlement intérieur de la collectivité de Saint-Barthélemy.

> Objectif N°3.

Créer l'arrêté de classification du Centre de Secours.

> Objectif N°4.

Créer l'arrêté du Corps Territorial

Le STIS 977 est un service de la collectivité à ce titre, il s'inscrit au niveau du règlement intérieur dans les dispositions communes du règlement intérieur de la collectivité. Il conviendra d'y intégrer les dispositions spécifiques au STIS 977 au sein de ce règlement intérieur.

■ La centralisation de la gestion de l'alerte

La base du schéma opérationnel repose sur la centralisation et la gestion informatisée de l'alerte. Les appels 18 sont actuellement centralisés au Centre de Secours Territorial et reçus au standard (local d'alerte 18). Il réunit la fonction de ce que l'on pourrait rencontrer en métropole le CTA – CODIS.

Le standard d'alerte du Centre de Secours Territorial constitue donc le socle de l'organisation opérationnelle du STIS 977. La centralisation et la réception des appels 18 sont effectives depuis juillet 2016.

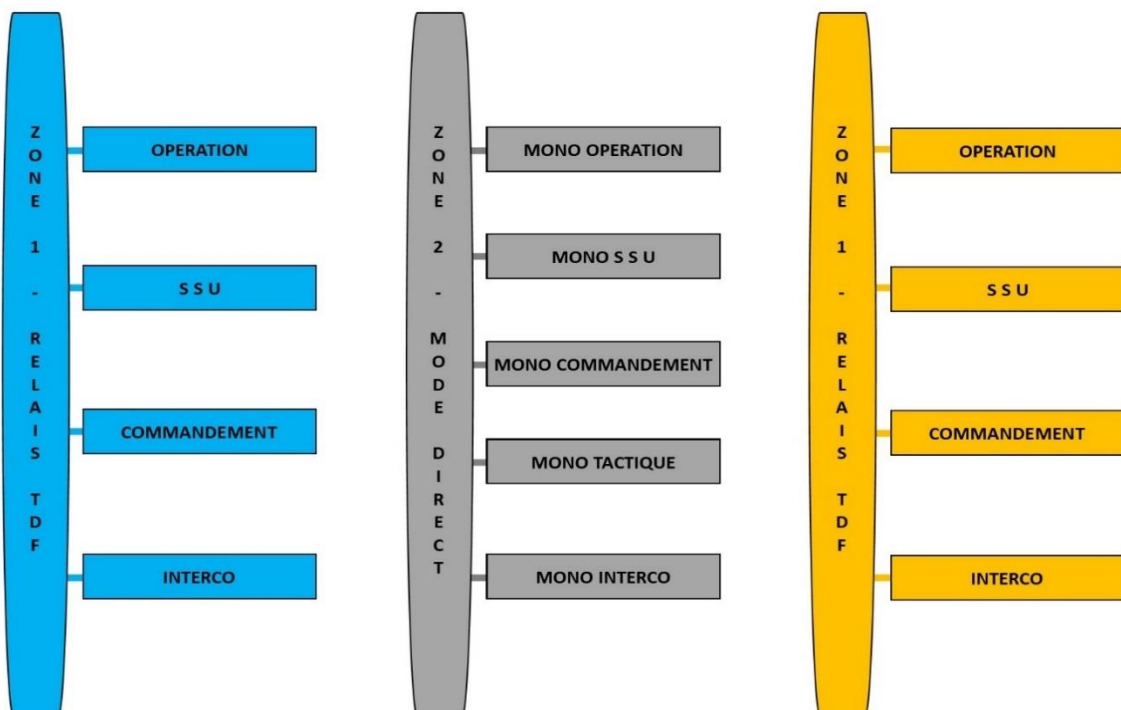
L'outil de gestion informatique de traitement de l'alerte, de coordination opérationnelle, de géolocalisation est actuellement inexistant. Le local d'alerte est petit et inadapté et ne répond plus aux exigences actuelles.

La modernisation et l'informatisation de l'alerte sont nécessaires, avec une étude technique et une procédure de marché public à réaliser. La croissance permanente de la sollicitation génère un risque de rupture pouvant engager la responsabilité juridique du service.

Actuellement, le réseau radio est sur la bande des 80Mhz. Il est supporté sur 3 émetteurs relais. Il est composé de poste fixe dans le CTA/Standard et les véhicules ; ainsi que de postes portatifs.

Les liaisons radio se font suivant la nécessité opérationnelle sur le canal dédié :

- OPERATION
- S.S.U.
- COMMANDEMENT
- INTERCO



Le CTA du STIS 977 est armé en permanence d'un seul opérateur ou stationnaire ; celui-ci n'a pas la formation OCO.

Le CTA dispose d'un stationnaire 24 heures sur 24 uniquement dédié à cette fonction. Il engage directement les moyens opérationnels du Centre de Secours Territorial et informe les différents services partenaires par téléphone.

Le Sous-Officier de Garde (SOG) (jour ou nuit) assure la coordination des interventions et les remontées d'information de manière permanente à la chaîne de commandement du STIS 977. Ce dispositif de base est composé des agents de la filière technique, des sapeurs-pompiers professionnels en journée et complété en tant que de besoin par des sapeurs-pompiers volontaires notamment la nuit.

Les remontées d'informations et les demandes auprès du service SAMU (Centre 15 Guadeloupe), gendarmerie, police territoriale, CROSSAG, SNSM... sont également réalisées par téléphone. Les communications entrantes et sortantes sont enregistrées en continu mais pas accessibles à l'opérateur.

Le système permet uniquement l'identification du numéro de l'appelant, mais ne permet pas son identification nominative ni sa géolocalisation. Aucune convention n'existe avec un organisme de traduction pour les appels en langues étrangères.

Le CRRA 15 est situé à Pointe-à-Pitre en Guadeloupe à 270 km de notre territoire.

À noter qu'une précédente convention départementale relative aux rôles respectifs du SAMU 971 et SDIS 971 dans le cadre du secours à personnes et de l'aide médicale urgente en Guadeloupe intégrait le CPI de l'île de Saint-Barthélemy.

(Délibération 2015/2905-3 du conseil d'Administration du Service Départemental d'Incendie et de Secours de la Guadeloupe.).

Celle-ci devra être réactualisée en prenant en compte la création de STIS 977 de Saint-Barthélemy et en intégrant les particularités et spécificités de l'île de Saint-Barthélemy.

> Objectif N°5.

Rédiger une nouvelle convention entre le SAMU 971 et le STIS 977 de Saint-Barthélemy en corrélation avec le STACR et le SROS.

> Objectif N°6.

Améliorer et adapter les règles d'engagement des moyens SMUR et STIS 977 en adéquation avec la spécificité insulaire de l'île.

> Objectif N°7.

Optimiser la traçabilité et la remontée d'information entre le CCRA 15 de Guadeloupe et le STIS 977.

La continuité opérationnelle du CTA est placée sous les responsabilités du sous-officier de garde et de l'officier d'astreinte actuellement.

Le local d'alerte n'est pas sécurisé et inadapté en 2019.

Aucune possibilité de géolocalisation, de traduction, de réécoute, de traçabilités, du nombre d'appel de secours perdu, du nombre d'appel décroché, aucun tableau indicateur et statistique existant.

Il est indispensable de moderniser l'outil existant ainsi que de former le personnel dédié à la fonction d'opérateur des secours d'urgence à court ou moyen terme dans cette mission. Également afin de se préserver des recours contentieux et juridiques, une formation spécifique et réglementaire (référentiel SIC) doit être dispensée aux personnels dédiés au Centre de Traitement de l'Alerte.

Ces formations contribueront à l'amélioration de la prise d'appel et de l'engagement des moyens, en termes de délais d'engagement des secours et de la transmission des informations.

Ainsi les relations avec les différents centres opérationnels partenaires (COG Gendarmerie, CRRA 15, CROSSAG, COZ) seront améliorées et efficaces.

> Objectif N°8.

Former le personnel dédié au CTA, application des textes réglementaires de formation (SIC).

> Objectif N°9.

Mettre en service la gestion informatisée de l'alerte, disposer des moyens d'accès au réseau de caméras de surveillance de la collectivité pour affiner un événement signalé, ainsi que de disposer des informations des réseaux sociaux.

> Objectif N°10.

Sécuriser et adapter des locaux du futur CTA.

> Objectif N°11.

Appliquer la circulaire du 24 juillet 1991 relative à la création, à l'organisation et au fonctionnement des centres opérationnels départementaux d'incendie et de secours et des centres de traitement de l'alerte.

La collectivité de Saint-Barthélemy a créé et mis en place en cas de crise et d'événement majeur un Centre Opérationnel Territorial. Le centre opérationnel territorial est en lien direct avec le (COD) Centre Opérationnel Départemental de la préfecture de Saint Martin.

■ Le Centre Opérationnel Territorial

Le Centre Opérationnel Territorial (COT) est situé à proximité du dispensaire. Il regroupe les services de la collectivité (STIS 977, service technique, réserve territoriale de sécurité civile, police territoriale).

Sont présents les services de l'Etat représentant la préfecture de Saint-Martin, la gendarmerie, un référent de météo France.

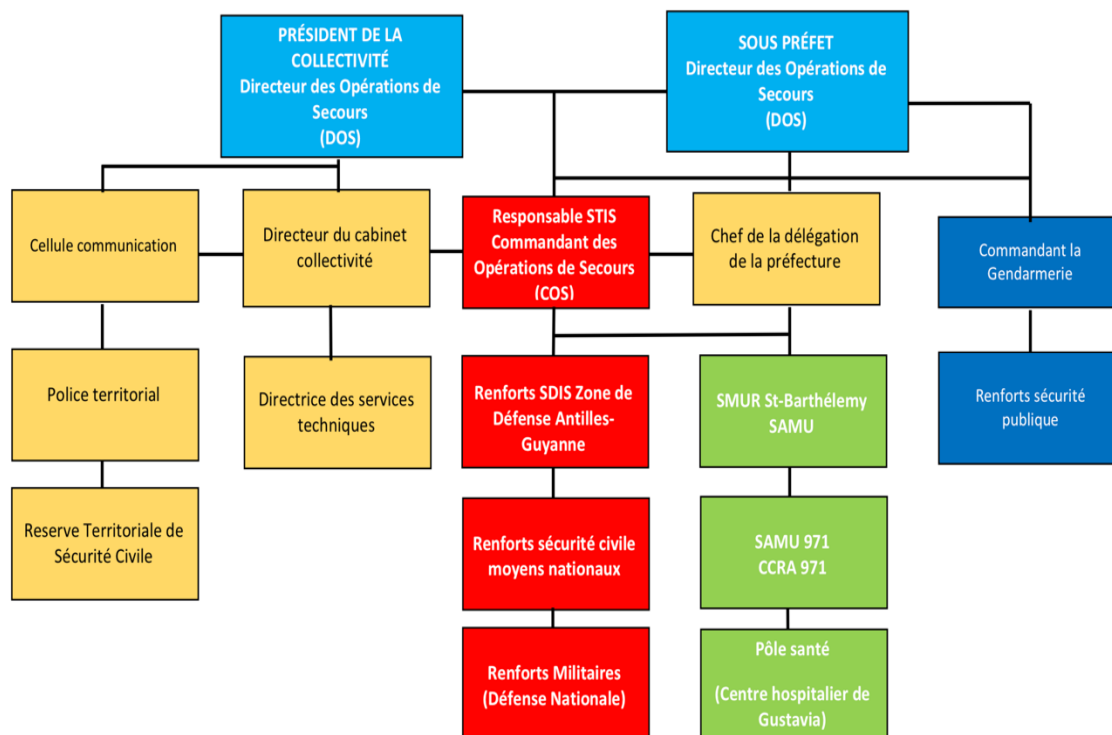
Le COT est placé sous l'autorité du Directeur des Opérations de Secours (DOS) président de la collectivité ou du préfet.

Le Commandant des Opération et de Secours (COS) est le responsable du STIS ou son représentant.

L'ensemble des services présents au COT sous l'autorité du DOS et du COS concourent à la gestion de crise sur l'île sous l'autorité du COD de Saint-Martin.

Le STIS 977 intégrera la compétence sécurité civile de la collectivité en 2020.

ORGANIGRAMME DU CENTRE OPÉRATIONNEL TERRITORIAL DE SAINT-BARTHÉLEMY



> Objectif N°12.

Disposer d'un cadre officier sapeurs-pompiers + un opérateur du STIS 977 pendant toute la durée de l'activation du COT.

> Objectif N°13.

Former une douzaine d'agents sapeurs-pompiers disposants des qualifications réglementaires (SIC).

> Objectif N°14.

Former deux à trois cadres du STIS 977 au module gestion de crise.

> Objectif N°15.

Proposer une formation aux « élus » concourant à l'activation du COT au module gestion de crise.

> Objectif N°16.

Revoir le positionnement géographique du COT et envisager son déplacement.

> Objectif N°17.

Développer et planifier des exercices d'activation du COT sur des thématiques ciblées une ou deux fois par an (exercice commandement).

> **Objectif N°18.** Réaliser un exercice annuel commandement sur le terrain avec activation du COT sur une thématique ciblée.

> Objectif N°19.

Formaliser l'intégration du service sécurité civile au sein du STIS 977.

B - Les moyens matériels du STIS 977

▪ Le dimensionnement du parc roulant

Pour assurer l'ensemble de ses missions réalisées dans le cadre de la couverture des risques courants et particuliers, le STIS 977 s'appuie sur un parc matériel composé en 2019 de 8 véhicules comprenant :

- 2 VSAV
- 1 VPI-SR
- 1 CCF
- 1 CCR
- 1 VID
- 1 VLHR
- 1 BLS

- Moyenne d'âge du parc roulant

ENGIN	Année acquisition	Age
VSAV 1	2018	1 an
VSAV 2	2018	1 an
VPI-SR	2013	6 ans
CCR	2019	1 an
CCFM	2000	19 ans
VID	2000	19 ans
VLHR	2008	11 ans
BLS	2004	15 ans

La collectivité en 2019 et début 2020 a voté et engagé l'achat de :

Pour 2019 :

- 1 CCR
- 1 VID
- 1 VSR
- 1 MPR

Pour 2020 :

- 1 VSAV
- 1 VLHR

Ce qui portera le parc en 2020 à :

- 3 VSAV
- 1 VSR
- 1 CCR
- 1 CCF
- 1 VPI
- 2 VID
- 1 BLS
- 2 VLHR
- 1 MPR

Un CCF (engin incendie lourd) et un VID sont atteints par la limite d'âge et seront vraisemblablement retirés du parc roulant en 2020, ce qui amènera à effectuer leurs remplacements. Ce qui portera le total à 11 véhicules de secours.

Afin de maintenir ses capacités opérationnelles, le STIS 977 dispose d'une astreinte technique actuellement tout au long de l'année, assurée par le service mécanique de la Collectivité afin d'intervenir sur le parc roulant.

Les critères d'implantation de la DGSCGC sont les suivants par rapport aux risques courants incendie de type urbain :

- 0 à 70 interventions par an : 1 FPT/CCR
- 70 à 365 interventions par an : 2 FPT/CCR
- 365 à 730 interventions par an : 3 FPT/CCR
- Au-delà de 730 interventions par an : 4 FPT/CCR

> Objectif N°20.

Élaborer un plan d'investissement quinquennal des matériels afin de rationaliser et de programmer les dépenses liées aux matériels et de disposer à tous moments de 3 engins d'incendies opérationnels au minimum.

En prenant en compte les particularités de l'île : renfort immédiat ou prêt de véhicules, aucun autre centre de secours en renfort possible.

> Objectif N°21.

Disposer d'un local de désinfection réglementaire dédié au stationnement des véhicules ambulances.

> Objectif N°22.

Répondre à la spécificité du réseau routier et des zones difficiles d'accès de l'île, par l'achat de VSAV de type 4X4.

■ Le casernement vétuste et submersible

Le STIS 977 dispose d'un centre de secours. Le casernement date de 1990, implanté dans une zone qui fut exceptionnellement submergée par la marée de tempête lors du passage du cyclone Irma en 2017. Il est vétuste et non fonctionnel en termes d'espace de travail.

Les véhicules sont stationnés en extérieur et ne peuvent rentrer dans les remises (garage). Celles-ci étant trop petites pour accueillir la totalité du parc. Les rideaux de fermeture des garages sont inexistantes et non remplacés depuis deux ans à la suite du passage d'IRMA. Ce qui entraîne, une usure prématurée.

Ce centre a été construit il y a 30 ans avec un effectif de 4 sapeurs-pompiers à la garde pour 24 heures, trois engins de secours et 300 interventions annuelles.

En 2019 le centre dispose de 8 à 9 sapeurs-pompiers à la garde pour 24 heures, de 13 véhicules avec un cap de 1000 interventions annuelles franchies en constante augmentation.

Nous sommes passés d'un effectif théorique de 30 sapeurs-pompiers à un effectif de 55 sapeurs-pompiers dont 10 Sapeurs-pompiers professionnels et 3 PATS.

Les locaux recevant actuellement les effectifs postés tout au long de l'année ne répondent pas aux normes en vigueur. Notamment en matière de code du travail, CHSCT. Il est nécessaire d'améliorer l'adaptation des locaux à la mixité.

Le centre existant est inadapté, vétuste et ne permet pas d'être en corrélation en termes de capacité d'accueil du personnel de garde, de stagiaire dans le cadre de la formation obligatoire des sapeurs-pompiers, du remisage des véhicules, des services administratifs et techniques du centre de secours.

De plus celui-ci a été inondé dans sa partie basse par 1 mètre d'eau en 2017 lors du passage du cyclone IRMA.

Le rez-de-chaussée du centre de secours a été totalement impacté par la montée des eaux, rendant de ce fait une grande partie du parc des engins de secours hors d'usage, ainsi que la totalité du matériel stocké dans cette zone.

La construction d'un nouveau centre est indispensable. Le concours a été lancé et le lauréat choisi. Le permis de construire devrait être déposé début 2021 pour un début des travaux à l'été 2021. Le coût total estimé est de 8 millions d'euros.

Les besoins sont clairement identifiés :

- Un local d'alerte CTA-COTIS sécurisé et adapté.
- Des remises pour la totalité des véhicules de secours existant et futur.
- Une cellule d'entretien sanitaire afin de garantir un nettoyage et une désinfection en toute sécurité et de respecter les plans de prophylaxie des VSAV (véhicule de secours à personne).
- Un local pharmacie à usage intérieur,
- Un local de stockage des bouteilles d'O₂ (oxygène) sécurisé.
- Des locaux créés pour le service de santé et de secours médical du STIS 977 (bureau médecin, bureau infirmier, salle de consultation, local réserve matérielle.).
- Des locaux pour le stockage des équipements spécialisé (nautique, GRIMP, sauvetage déblaiement, feux de navire, animalier, chimique.).

- Des locaux pour la logistique.
- Salle de formation.
- De disposer de chambre pour le personnel de garde (code du travail).
- De locaux pour héberger du personnel de renfort (SDIS limitrophe en cas d'évènement majeur).
- D'une tour d'exercice et de manœuvre
- D'une aire de manœuvre.
- Un local compresseur sécurisé.

> Objectif N°23.

Maintenir l'implantation géographique du futur centre de secours à proximité de la zone de Saint-Jean et de l'aéroport qui est situé au centre de l'île à 5 mn du centre ville et de la zone industrielle.

Construction d'un bâtiment neuf dans une zone submersible.

Réalisation d'un centre de secours adapté et en cohérence avec les besoins opérationnels et fonctionnels du STIS 977.

Intégrer le COT au sein de cette structure.

Nécessité de disposer d'une DZ (Zone hélicoptère) au sein de cette structure (simplification de récupération des équipes spécialisés su STIS 977 en cas d'impossibilité de poser des vecteurs héliportés sur la zone de l'aéroport).

Nécessité d'une capacité d'accueil (couchages) indispensable dédié à l'effectif de garde caserné en cas d'évènement important, aux renforts pré-positionnés des SDIS voisins et des moyens nationaux (Sécurité Civile, moyens militaires, moyens du ministère de l'intérieur, autres....).

Capacité de remissage des véhicules d'incendie et de secours en adéquation avec l'augmentation nécessaire du parc actuel et sécurisé (risques cycloniques et sismiques).

C - L'organisation opérationnelle.

▪ La chaîne d'alerte

Le STIS 977 ne dispose pas d'un CTA /CODIS comme on pourrait l'entendre dans un SDIS de métropole. Un local est dédié à la prise des appels d'urgence et de secours situé au Centre de Secours Territorial. Il est armé par un stationnaire (homme du rang ou sous-officier), sous la responsabilité du sous-officier de garde du jour (SOG).

▪ La chaîne de commandement

L'ensemble des officiers du STIS 977 participent au fonctionnement de la chaîne de commandement :

-Le Responsable du STIS 977, est le Commandant les Opérations de Secours, son Adjoint en cas d'absence.

-Les officiers (chefs de groupe) sont engagés systématiquement sur toutes les interventions le nécessitant.

Toutes les 24 heures, un sous-officier de garde est présent au CST ainsi qu'un officier (chef de groupe), en position de garde ou d'astreinte.

Le STIS 977 dispose de deux officiers, chef de groupe actuellement.

Durant la saison cyclonique, en cas d'évènement majeur, la totalité de la chaîne de commandement est engagée sur la durée de l'évènement. L'effectif de garde est renforcé au sein du CST.

Un officier et un opérateur sapeurs-pompiers du STIS 977 sont détachés au COT.

> **Objectif N°24.**

Disposer d'un 3eme chef de groupe (astreinte 1 semaine sur 3), en cas d'intervention majeur, période cyclonique, armement en personnel du COT...

> **Objectif N°25.**

Formaliser une convention interdépartementale d'assistance mutuelle avec le SDIS 971.

■ La réponse opérationnelle du CST

La réponse opérationnelle du CST repose sur un seul et unique Centre de Secours. Le potentiel opérationnel journalier est atteint selon 2 modes d'organisations :

- La garde postée : L'effectif de garde du CIS est fixé actuellement à 9 sapeurs-pompiers de jour comme de nuit + un stationnaire, cet effectif minimal est lié à la nature des engins de secours et à leur armement présent au Centre de secours.
- L'astreinte opérationnelle doit être renforcée en tenant compte du futur règlement opérationnel.

> Objectif N°26.

Augmenter la garde postée pour arriver à un effectif minimum de 9 sapeurs-pompiers soit 3 départs immédiats + un stationnaire (opérateur des appels d'urgence 18) à la garde pour 24 heures.

> Objectif N°27.

Mettre en place une astreinte SPV de 3 à 6 sapeurs-pompiers par tranche de 24 heures afin de pouvoir reconstituer une garde rapidement, engager une équipe spécialisée...

> Objectif N°28.

Mettre en place une astreinte SPV pour un second stationnaire (opérateur des appels d'urgence 18 ou adjoint chef de salle) destiné à renforcer le futur CTA en cas de montée en puissance de celui-ci lors d'intervention importante

Potentiel Opérationnel Jour / Potentiel Opérationnel Nuit

Durant la haute saison touristique (pic touristique de novembre à mai), le CST bénéficie de 2 à 4 renforts assurés par des sapeurs-pompiers volontaires saisonniers issus pour la grande majorité de métropole.

Ces derniers sont nécessaires au fonctionnement du STIS 977 en raison de la difficulté de bénéficier de SPV locaux disponibles (en semaine heures ouvrables, dans l'attente de recrutement de SPP, et de l'augmentation du nombre d'interventions).

À l'avenir il conviendra de prendre en compte la présence de sapeurs-pompiers disponibles pendant la saison cyclonique.

Compte tenu de la forte incidence de la saisonnalité sur l'activité opérationnelle, le STIS 977 doit faire preuve d'une adaptabilité et d'une montée en puissance en adéquation à cette variation d'activité.

Le retour d'expérience de ces 2 dernières années s'est traduit notamment par le renforcement de personnels de garde au sein du Centre de Secours en fonction de cet accroissement significatif de la sollicitation opérationnelle.

De même, la mise en place d'équipes d'astreinte, ou en garde postée par rapport à l'activité a diminué le caractère aléatoire de disponibilité des sapeurs-pompiers volontaires en journée. Cela tend à garantir une réponse opérationnelle plus sûre par le départ de plusieurs équipes en interventions.

Cette limite de rupture liée à la faculté d'un sapeur-pompier volontaire de pouvoir quitter son lieu de travail pour rejoindre le Centre de Secours avec son véhicule personnel puis partir en intervention doit être prise en compte dans les délais de départ en intervention en journée.

En outre la chaîne de commandement a fait l'objet cette année de modifications et d'améliorations afin de correspondre à l'évolution de la doctrine nationale et à la réalité du terrain.

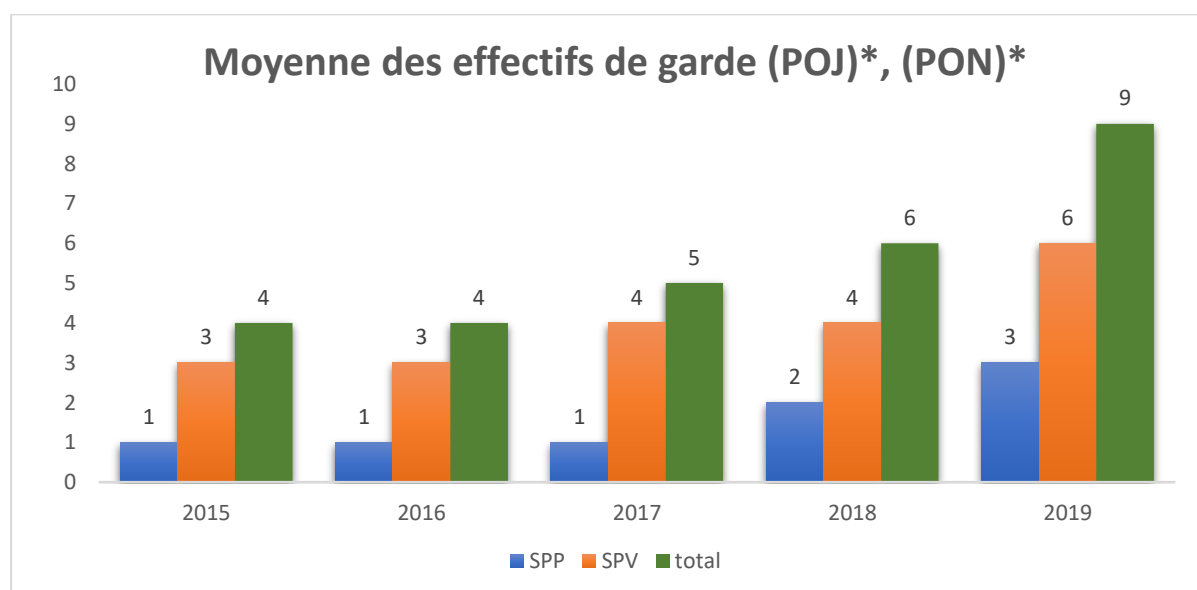
Des réponses de natures différentes ont pour le moment été apportées par :

- La mise en garde postée de sapeurs-pompiers volontaires, au fur et à mesure de l'atteinte de seuils de sollicitations importants, ou en cas d'impossibilité de départs et de retards significatifs
- Une planification et une gestion prévisionnelle des effectifs d'astreinte au sein du Centre de secours
- Un renforcement des dotations d'appareils sélectifs d'alertes avec une réflexion sur d'autres modes d'alertes.
- Un renforcement des effectifs recrutés SPP et SPV, ainsi qu'une augmentation de la féminisation
- Une réflexion sur un début d'actions partenariales par convention avec les employeurs privés pour promouvoir et pérenniser le volontariat.

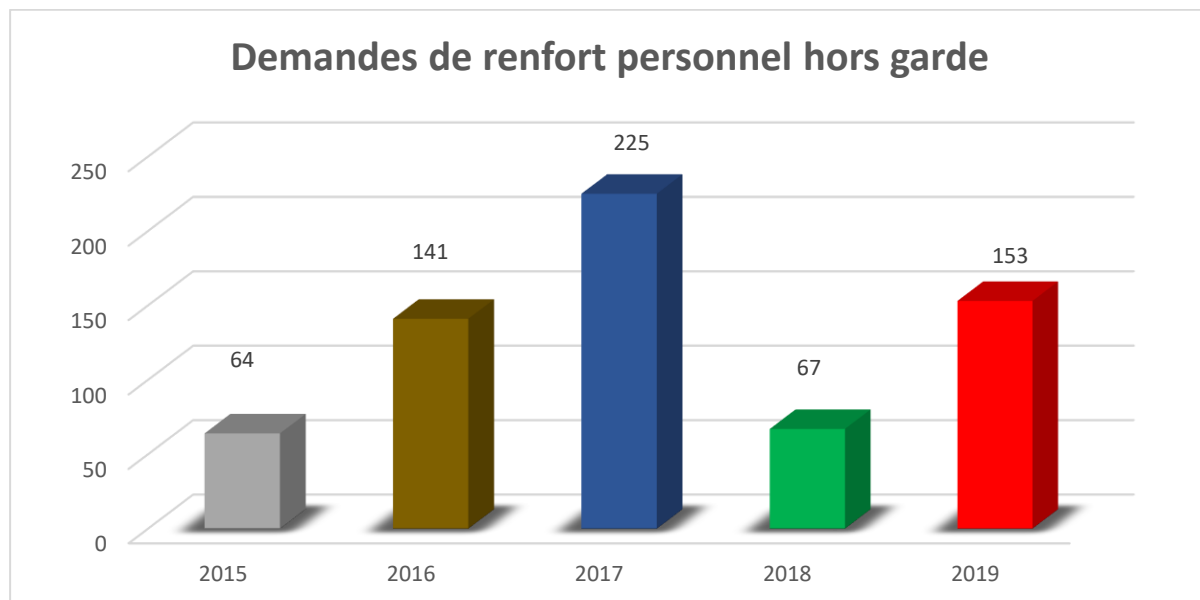
Même si des améliorations récentes sont indéniables, le constat reste fragile selon l'heure de la journée et de l'année. Une meilleure sérénité sera trouvée grâce à un renforcement en SPP et SPV saisonniers notamment en haute saison.

Sachant que dans l'analyse, le risque de propagation sur un sinistre nécessite l'envoi massif de personnels et véhicules dès l'appel de secours afin de contenir efficacement et rapidement celui-ci dans son volume initial, le STIS 977 ne bénéficiera d'aucun renfort possible ou d'appui de centres de secours voisins. Aussi, est-il nécessaire de disposer d'une garde postée suffisante.

Lorsque le Centre de secours sera doté d'un moyen aérien, ainsi que d'un moyen de désincarcération, et en fonction de l'augmentation du volume d'interventions annuelle et de la sollicitation, l'effectif de garde journalier devra être porté entre 9 et 12 sapeurs-pompiers de garde pour assurer l'ensemble des missions et répondre à un sinistre potentiellement important.



L'effectif est actuellement de 9 sapeurs-pompiers à la garde pour assurer 3 départs en simultané. Cela correspond à l'armement minimum d'un centre de secours.



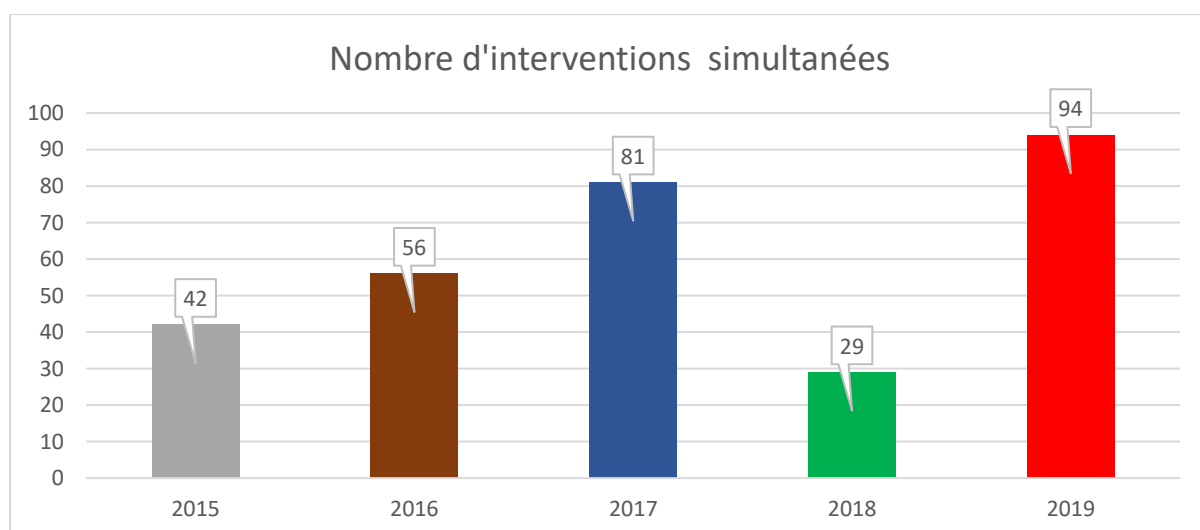
En 2018, les départ types n'étaient pas formalisés ;

- Un accident routier avec un blessé ; 1 seul VSAV avec 3 agents, sans engin de protection-balisage-désincarcération (VSR).

En 2019, l'augmentation de renfort de personnel hors garde est expliquée par la mise en place des départs types :

- Un accident routier avec un blessé ; 1 VSAV avec 3 SP, et 1 VSR avec 3 SP
- Un départ incendie dans un ERP avec des locaux à sommeil ; 1 engin pompe avec 6 SP, 1 VSAV avec 3 SP, 1 Chef de Groupe (Officier), soit 10 SP.

La mise en place de départs type afin d'améliorer la sécurité des personnels et de garantir une réponse efficace, entraîne une reconstitution du personnel de garde en caserne, par des renforts en personnel.



Le STIS 977 ne disposant pas actuellement de gestion informatisée de l'alerte, d'extraction des données statistiques, cette analyse ressort de l'extraction des données manuscrites des mains courantes existantes. Elles ont été réalisées sur l'année 2015 à 2019. Elles reprennent uniquement 2 à 4 interventions simultanées maximum réalisées par le STIS. Elles comprennent l'ensemble des missions sapeurs-pompiers (SAP, SR, INC, DIV...)

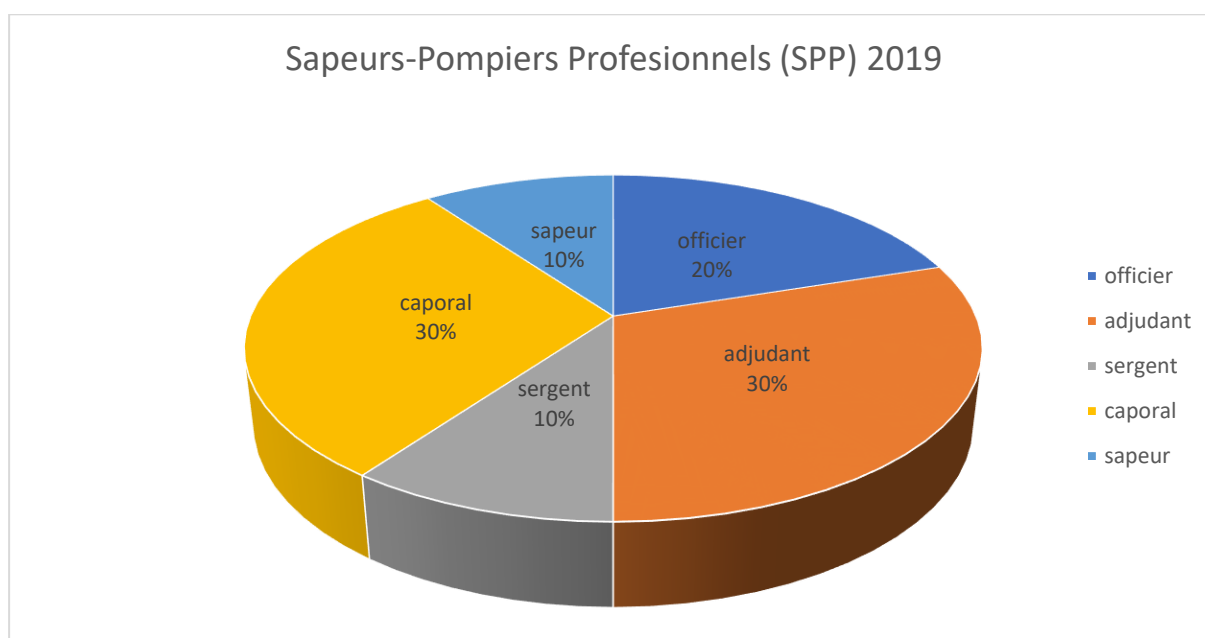
- **Les ressources humaines**
- **Les effectifs**

Le STIS 977 au 1^{er} septembre 2019 comprenait :

Effectifs Sapeurs-Pompiers Professionnels

2016	2017	2018	2019
5	6	6	11

Répartition par catégorie

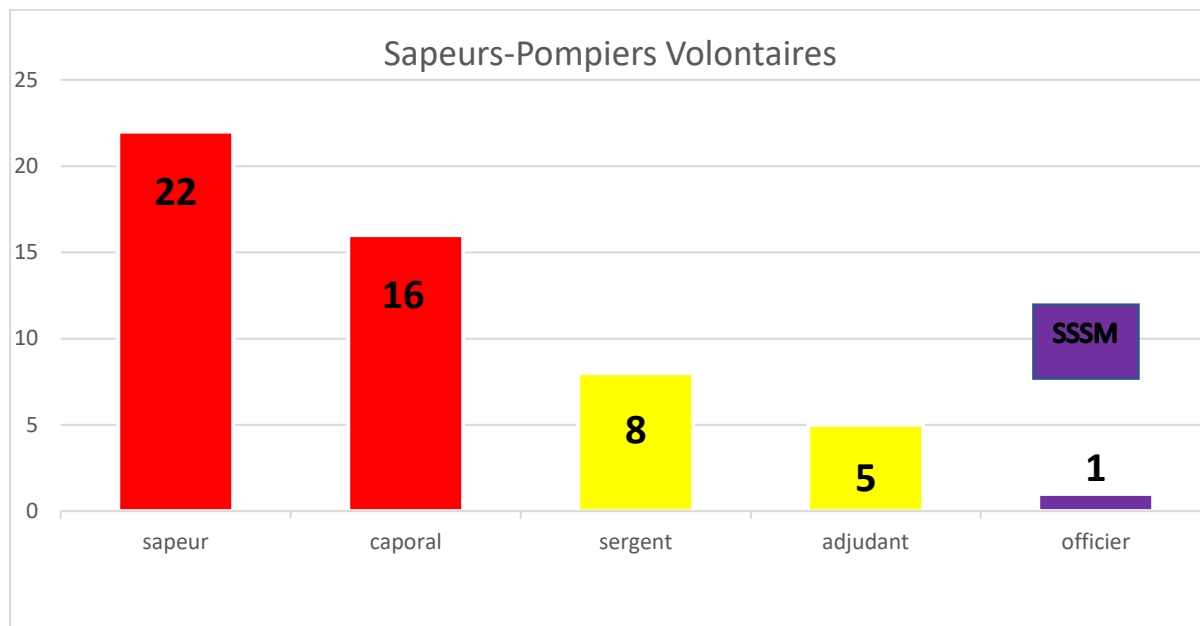


L'effectif SPP en 2019 du STIS 977 est composé de : 2 officiers, 4 sous-officiers et 4 caporaux et sapeurs soit respectivement 40% homme du rang 40 % sous-officier 20% officier.

Effectifs des Sapeurs-Pompiers Volontaires

2016	2017	2018	2019
36	38	45	53

L'évolution des effectifs des Sapeurs-pompiers volontaires est en augmentation.



Un phénomène particulièrement à surveiller est le turn-over des sapeurs-pompiers volontaires. L'incidence directe du turn-over, en considérant le coût de la formation d'un sapeur-pompier volontaire d'environ 5000 euros, de celui de son équipement, environ 2000 euros, et les coûts de structure, ces sommes ne seront rentabilisées que si ce dernier effectue plus de 5 ans d'engagement.

Effectifs des Personnels Administratif et Technique

2016	2017	2018	2019
1	1	2	3

L'effectif en 2018 était constitué de deux standardistes assurant des missions de prise d'appels d'urgence 18 et administrative du STIS 977. En 2019 il est constitué de 3 PATS composés d'une secrétaire et de deux opérateurs des appels de secours et d'urgence 18.

Effectifs des Personnels SSSM en 2019

SPP	Médecin	Infirmier	Pharmacien	Vétérinaire	Psychologue
	0	0	0	0	0
SPV	Médecin	Infirmier	Pharmacien	Vétérinaire	Psychologue
	1	0	0	0	0

Le SSSM est actuellement composé d'un seul médecin SPV qui est également médecin urgentiste SMUR. Ce dernier assure seul l'ensemble des missions fonctionnelles et opérationnelles du SSSM.

> Objectif N°29.

Planifier le recrutement de SPP pour atteindre à terme le nombre de 15 SPP opérationnels, ce qui porterait l'effectif total du STIS 977 à 19 personnes ; en palliant le remplacement des SPV Saisonniers au nombre de 3 actuellement.

>Objectif N°30.

Fixer un plan de recrutement de SPV (+ 15 SPV) pour combler les nombreux départs hors de l'île et rajeunir l'effectif ; développer des leviers de fidélisation des SPV (nouveau centre, avancement, stage, réseau associatif...) Réaliser un plan de formation sur les besoins en compétences et spécialités sur 5 ans pour les personnels SPP et SPV du STIS 977, Réaliser un plan annuel de formation annuel et l'ensemble des documents obligatoires concernant la formation des sapeurs-pompiers (arrêté du 22 Août 2019) afin d'être conforme à la réglementation en vigueur.

>Objectif N°31.

- Développer et renforcer le SSSM.
- Recruter un médecin SPP et un infirmier SPP, des médecins SPV ainsi que des infirmiers SPV.
- Disposer de locaux et matériels médicaux, inexistants actuellement.
- Envisagé le recrutement de pharmacien SPV, vétérinaire SPV et un psychologue SPV.
- Disposer d'un Véhicule Léger Secours Médical
- Formaliser la fonction Directeur des Secours Médicaux (DSM) en cas de déclenchement d'un plan de secours en collaboration avec le SAMU 971.

Les enjeux des ressources humaines

Les effectifs des sapeurs-pompiers volontaires sont stables depuis plusieurs années. Afin de pouvoir répondre aux différents enjeux et équilibres, il est nécessaire de conduire une politique de développement.

L'enjeu de pérennisation du volontariat a été fixé comme une priorité d'action dans le cadre du futur projet de service. Il doit permettre de diminuer le turn-over et d'augmenter la durée d'engagement des sapeurs-pompiers volontaires à Saint-Barthélemy et de disposer d'un vivier de renfort en cas d'évènement majeur.

Des actions incitatives doivent être réalisées en termes d'indemnisation, d'action sociale et de formation pour contenir les causes de cessation d'activité et maintenir le taux de nouveaux engagements.

Le nombre insuffisant de sapeurs-pompiers professionnels, mis en avant par le besoin de renfort saisonnier, est estimé à un recrutement supplémentaire de 4 à 5 SPP à T+ 2/3 ans. Il doit absolument être corrigé par la mise en place d'un plan pluriannuel de recrutement.

Enfin, il est impératif de prendre en compte la sur sollicitation des sapeurs-pompiers volontaires, mais également l'activité opérationnelle saisonnière, pour combler un manque de sapeurs-pompiers professionnels. L'activité opérationnelle annuelle est en constante augmentation.

En effet, il doit être pris en compte l'augmentation des interventions durant la haute saison touristique de jour comme de nuit, mais également durant la période cyclonique de juin à novembre où le risque est latent. C'est d'ailleurs en juillet, août et septembre que la majeure partie des SPV prennent leurs congés annuels pour rentrer en Guadeloupe, en métropole, voire en Europe pour certains dont la plupart sont originaires. La durée des absences est variable de 3 semaines à 1 mois pour certains, voire 2 mois.

Ce nombre représente environ une trentaine d'agents SPV sur 50 ce qui effectivement ampute le potentiel opérationnel journalier de manière significative et fait reposer sur un même effectif très tendu durant ces périodes le contrat opérationnel du STIS 977.

Le reste de l'année, la majeure partie des SPV reste indisponible en semaine aux heures ouvrables en raison de leurs activités professionnelles, en effet le taux de chômage sur l'île étant très faible. Ces derniers étant disponibles majoritairement la nuit et le week-end en dehors de leurs heures de travail.

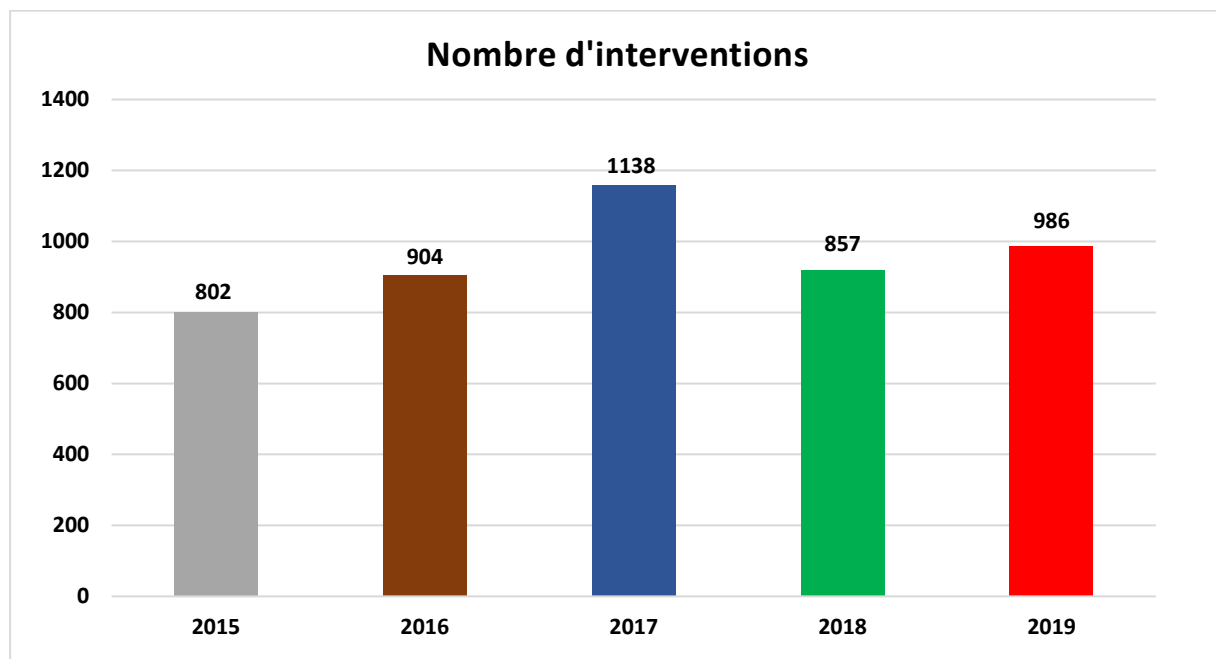
Ce qui amène à la réflexion afin de garantir un minimum de 9 sapeurs-pompiers à la garde quotidiennement, au recrutement de 4 SPP non officiers en régime cyclique, afin de disposer de 12 SPP en équipe opérationnelle au lieu de 9 actuellement.

Le maintien de SPV saisonniers en renfort sous certaines conditions et son coût est à prendre en compte également dans l'arbitrage.

À prendre en compte du fait de l'insularité, le STIS 977 ne bénéficie d'aucun renfort possible en personnel du fait d'un seul centre de secours contrairement aux SDIS voisins, aussi le STIS 977 doit disposer d'un effectif conséquent et adapté par rapport à cette spécificité unique et à l'échelle des risques et évènements d'intensité moyenne, ainsi qu'à la simultanéité des interventions que nous rencontrons régulièrement.

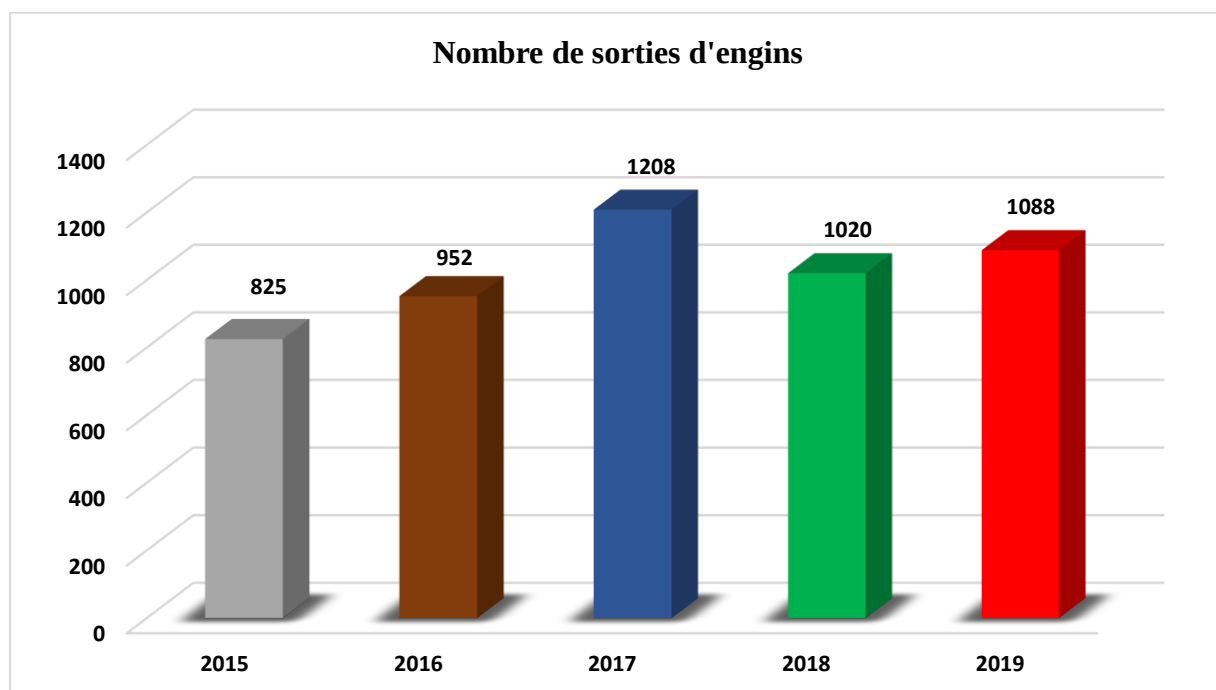
Les éléments statistiques de l'activité opérationnelle

- L'évolution de l'activité opérationnelle

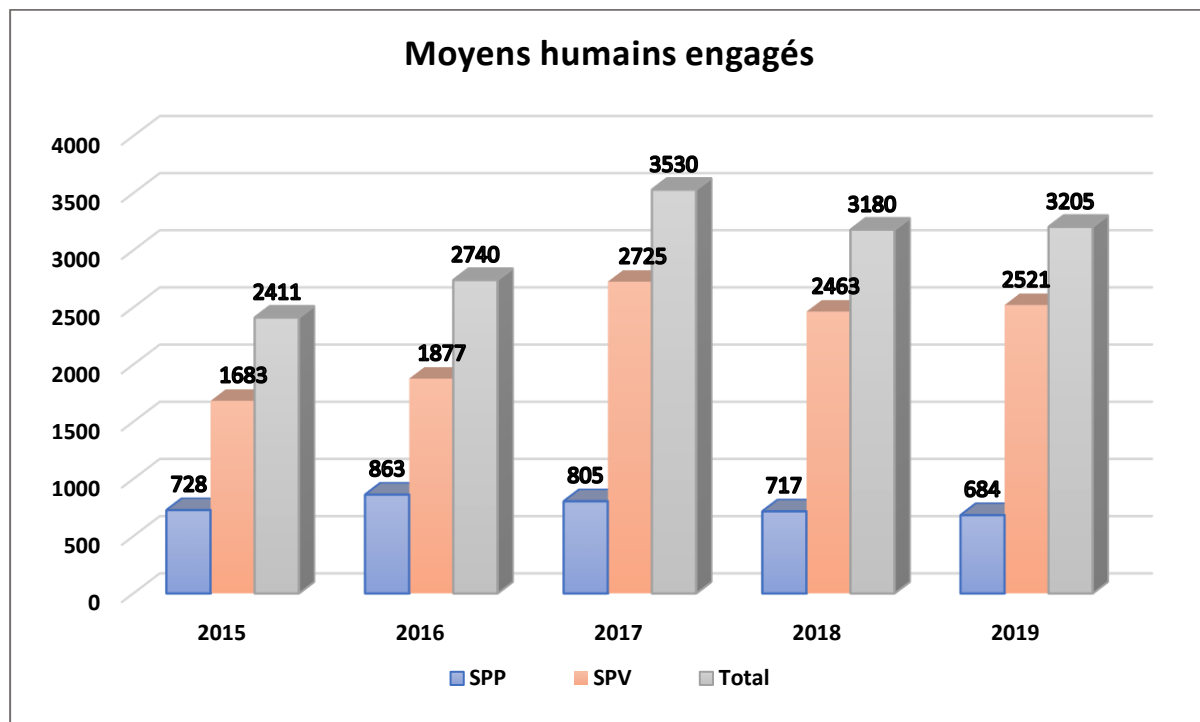


En 2017 le nombre a augmenté à la suite du passage de l'ouragan IRMA.

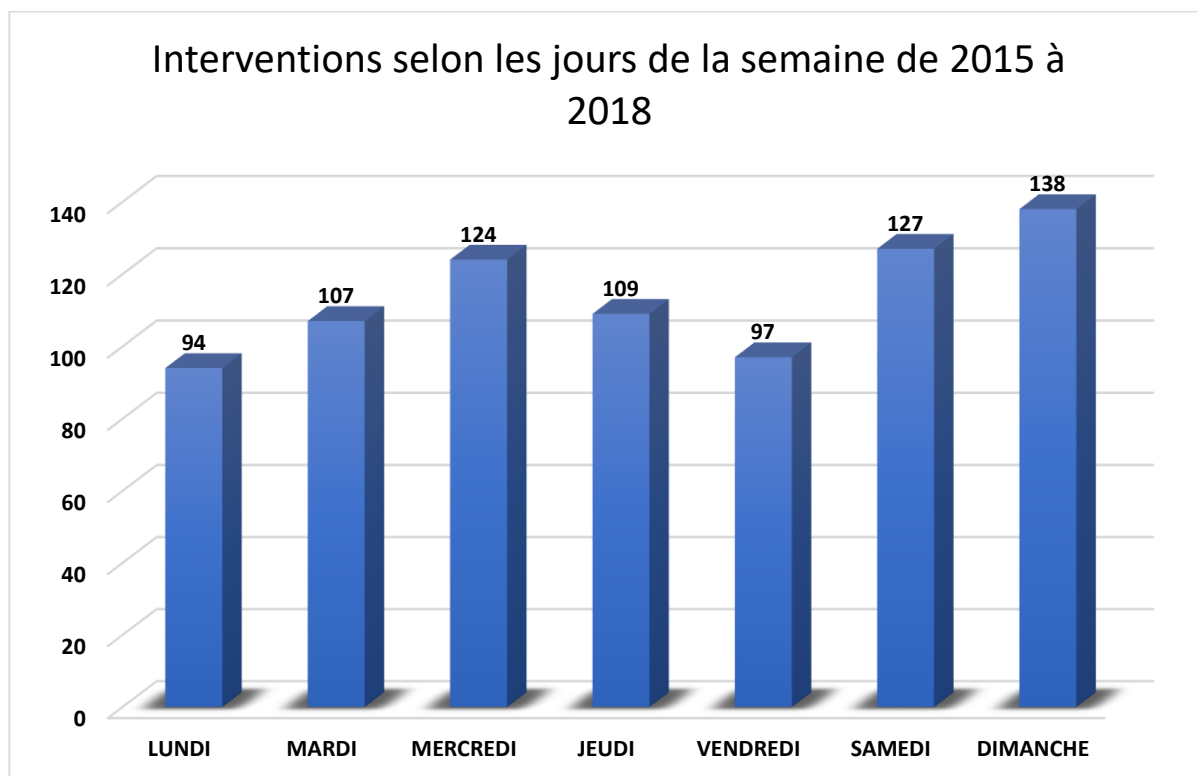
En 2019, il y a eu 986 interventions, pour une augmentation de **15,05%** depuis 2018, ce qui correspond à une moyenne journalière de 2,70 interventions



Le nombre de sorties annuelles correspond au nombre d'engin engagé pour chaque intervention. Exemple : pour un accident de la circulation avec deux victimes cette intervention nécessitera l'engagement de 3 engins au minimum.

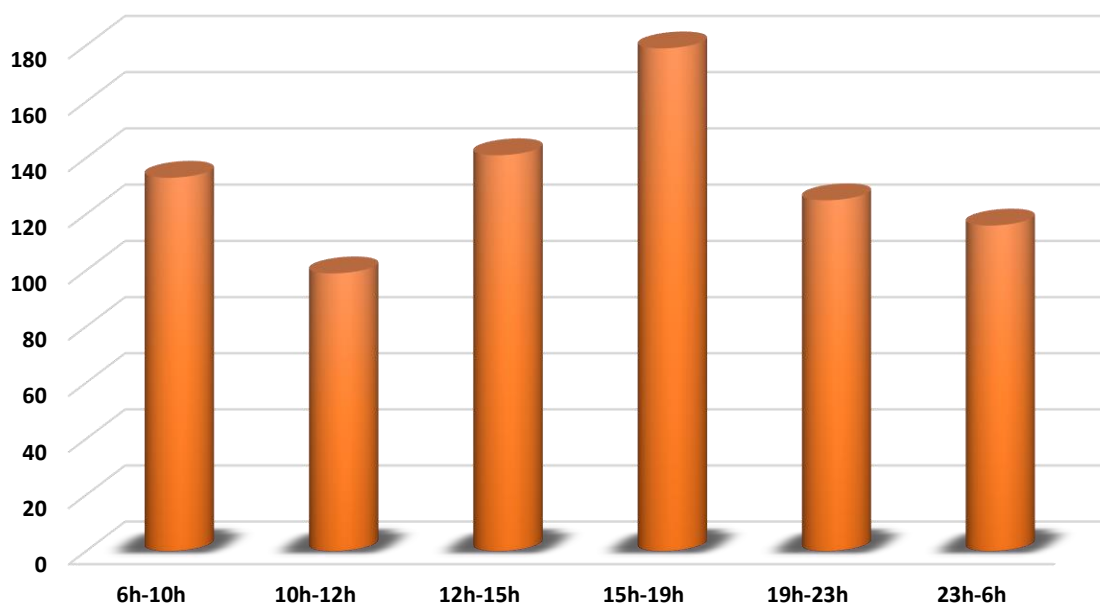


- Le delta entre 2018 et 2019, pour les SPP est dû à la formation des nouveaux SPP recrutés, stagiaires, non opérationnels avant leur Formation Initiale SPP
- Un nombre de SPP étant également en position de stage de formation à l'extérieur, avec aucune formation réalisée depuis 2016 au sein du STIS 977.
- Des SPV ont été recrutés, en provenance d'autres SDIS, avec leurs formations à jours, donc opérationnels rapidement.



On constate une continuité de la fréquence journalière avec une augmentation le week-end.

Répartition des interventions par tranches horaires sur la période 2015-2018

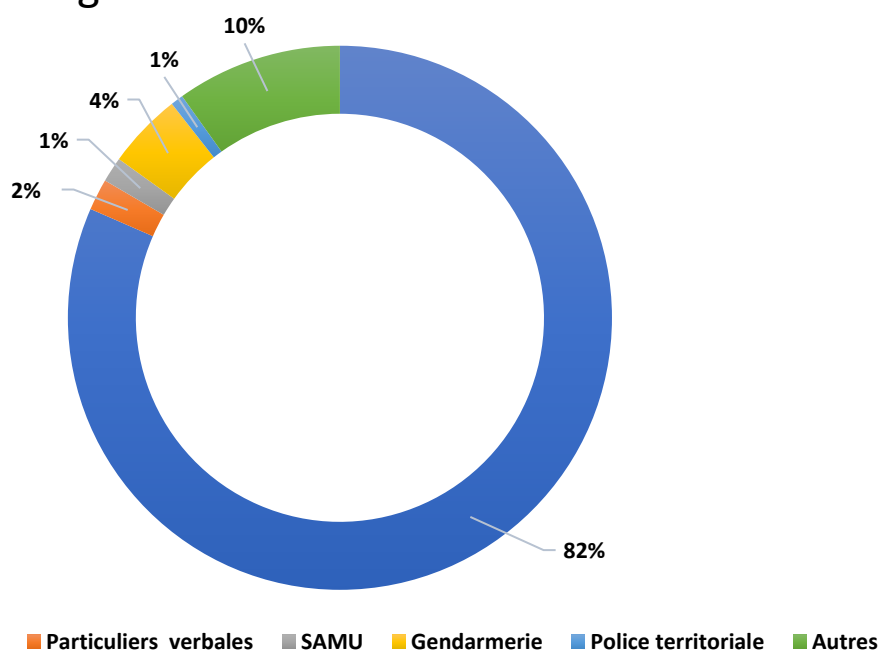


On constate une activité importante entre 12 heures et 19 heures.

Indicateurs du traitement de l'alerte

- Sollicitation téléphonique

Origines des demandes de secours



82% des appels de secours 18 proviennent des particuliers. Sur la période 2015 – 2018

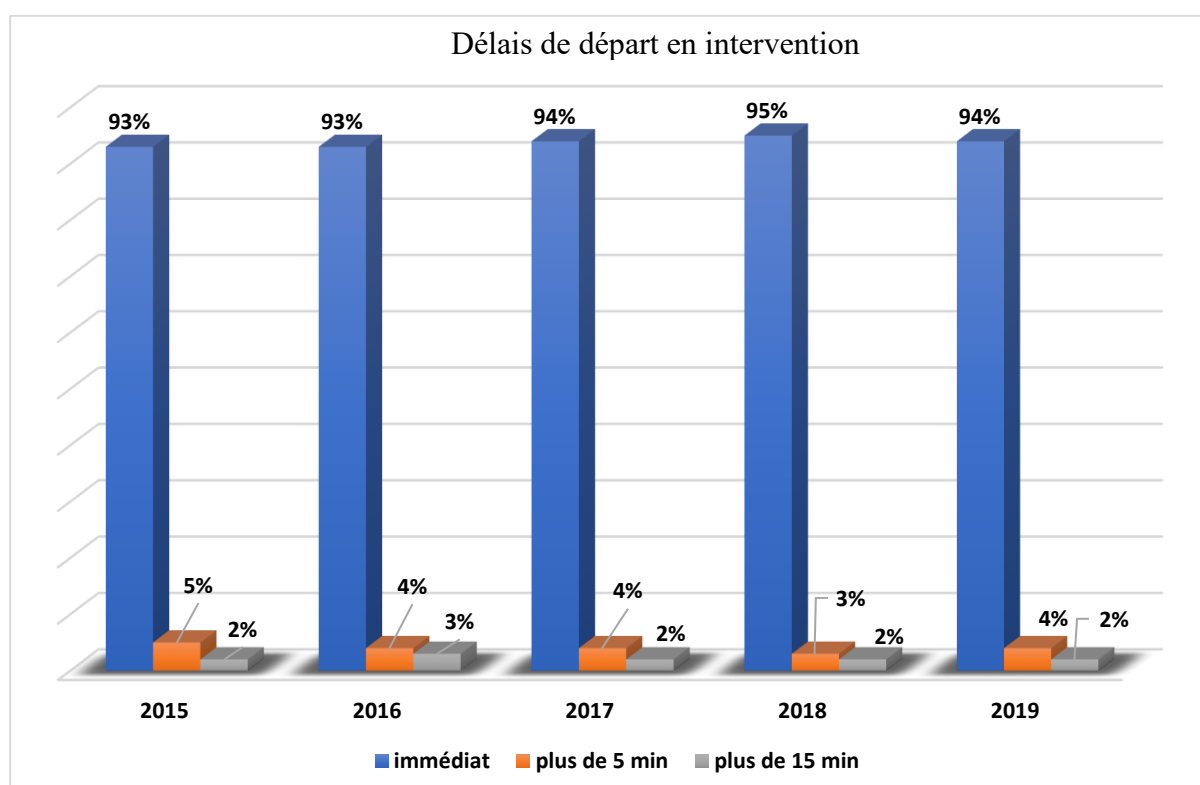
- Durée moyenne de traitement de l'alerte

Aucune donnée statistique n'est possible actuellement le STIS 977 n'étant pas doté de la gestion informatisée de l'alerte.

Le délai de traitement de l'alerte peut être influencé par le nombre d'opérateur, la nature de la demande d'intervention, de la durée de régulation par le centre 15 de Guadeloupe, la maîtrise par l'appelant et par l'opérateur de la localisation exacte de l'événement, la maîtrise de la langue de l'appelant, et la précision des renseignements fournis à l'appel.

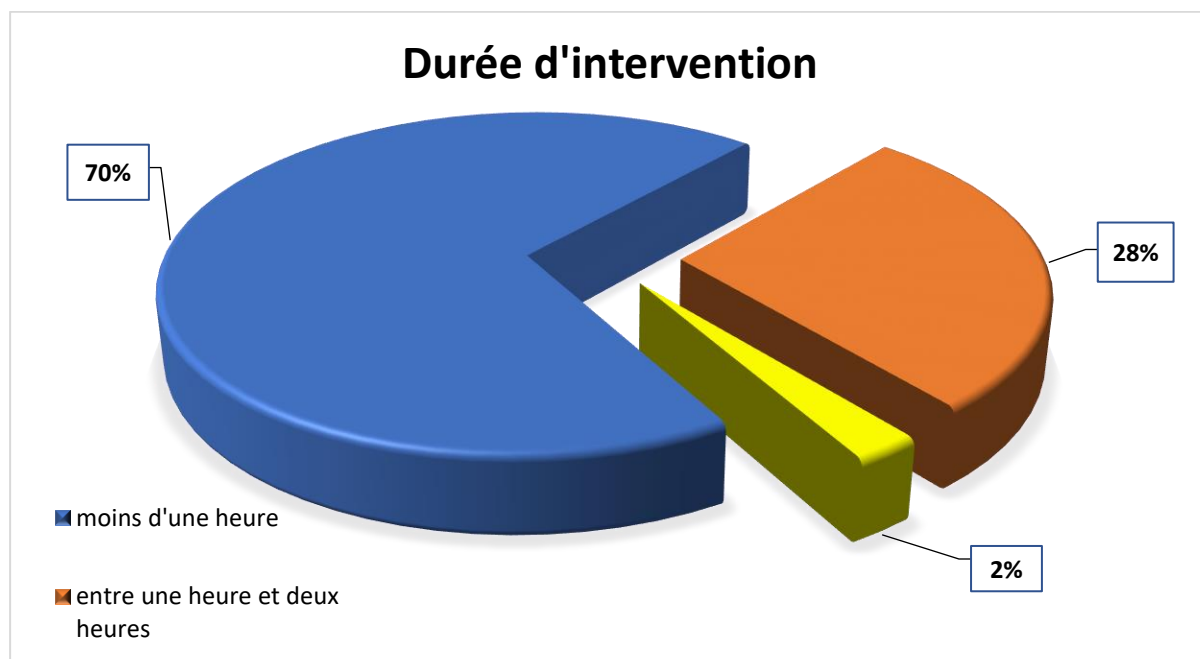
Le délai de mobilisation peut fluctuer en fonction de la position en caserne ou non des sapeurs-pompiers disponibles au moment de l'alerte des moyens.

Cependant, la gestion de l'alerte n'étant pas informatisée à ce jour, celle-ci reste un frein à l'efficacité opérationnelle.



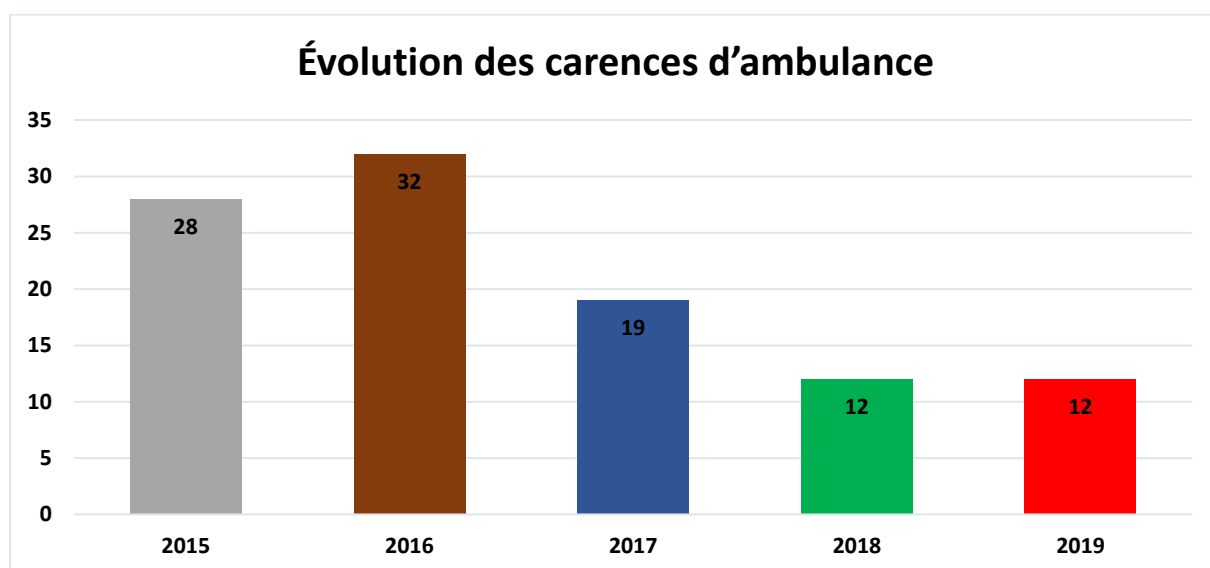
Sur la période référencée de 2019, **94% des engagements sont réalisés en départ immédiat**. 4% à plus de 5 minutes et 2% à plus de 15 minutes, ce chiffre s'explique par l'engagement de la totalité du personnel présent en garde postée et le temps d'arrivée du personnel d'astreinte.

Les 94% de départs immédiats sont possibles, grâce à la présence d'une garde postée pouvant assurer trois départs en simultané.



La durée d'intervention est dans la majorité des cas de moins d'une heure sur la période référencée.

Les carences d'ambulance



L'île ne dispose que d'une seule ambulance privée. On constate sur la période référencée une nette diminution de carence.

Les carences correspondent à des transports de patients depuis leur domicile jusqu'au centre hospitalier, sur prescription du médecin régulateur du centre 15 de Guadeloupe.

Ce type de mobilisation des moyens du STIS 977 n'intègre pas le périmètre de ces missions. À ce titre, une indemnisation forfaitaire devrait être due au STIS 977 par le centre hospitalier.

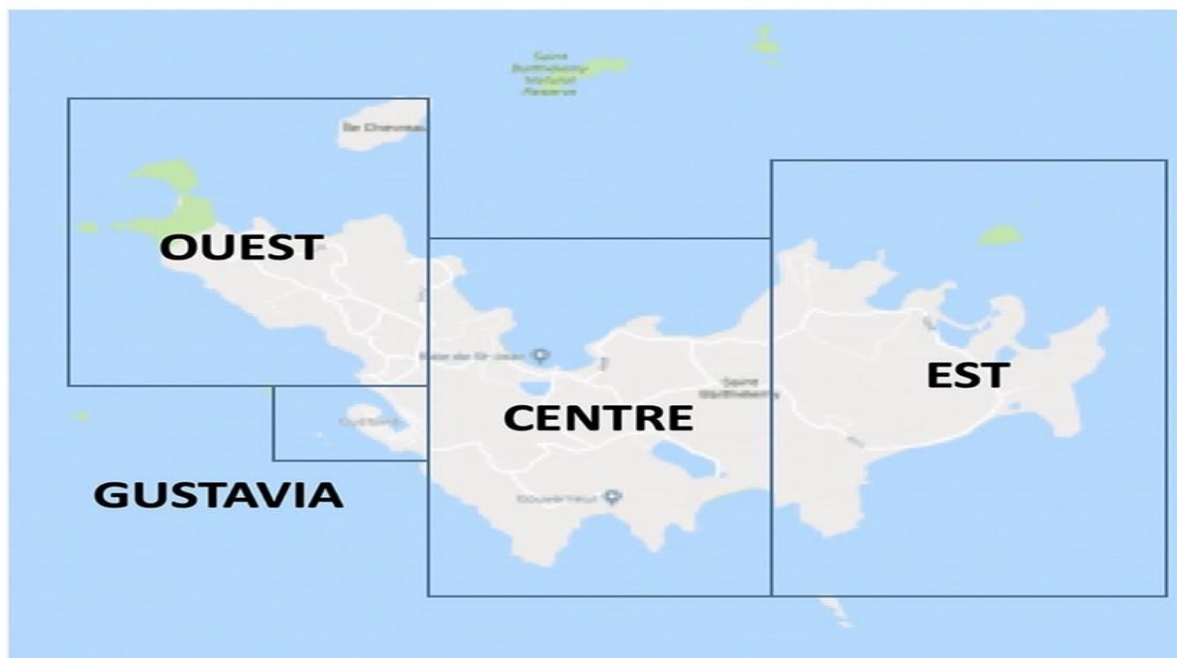
Cette indemnisation ne peut s'opérer que dans le cadre conventionnel. Ce mécanisme n'est pas formalisé actuellement.

Le STIS 977 est vigilant sur la recherche de réduction de cette activité qui fragilise la disponibilité de ses moyens pour répondre au contexte de l'urgence, le seul pour lequel le STIS 977 a vocation à agir.

Les Secteurs définis par le STIS 977

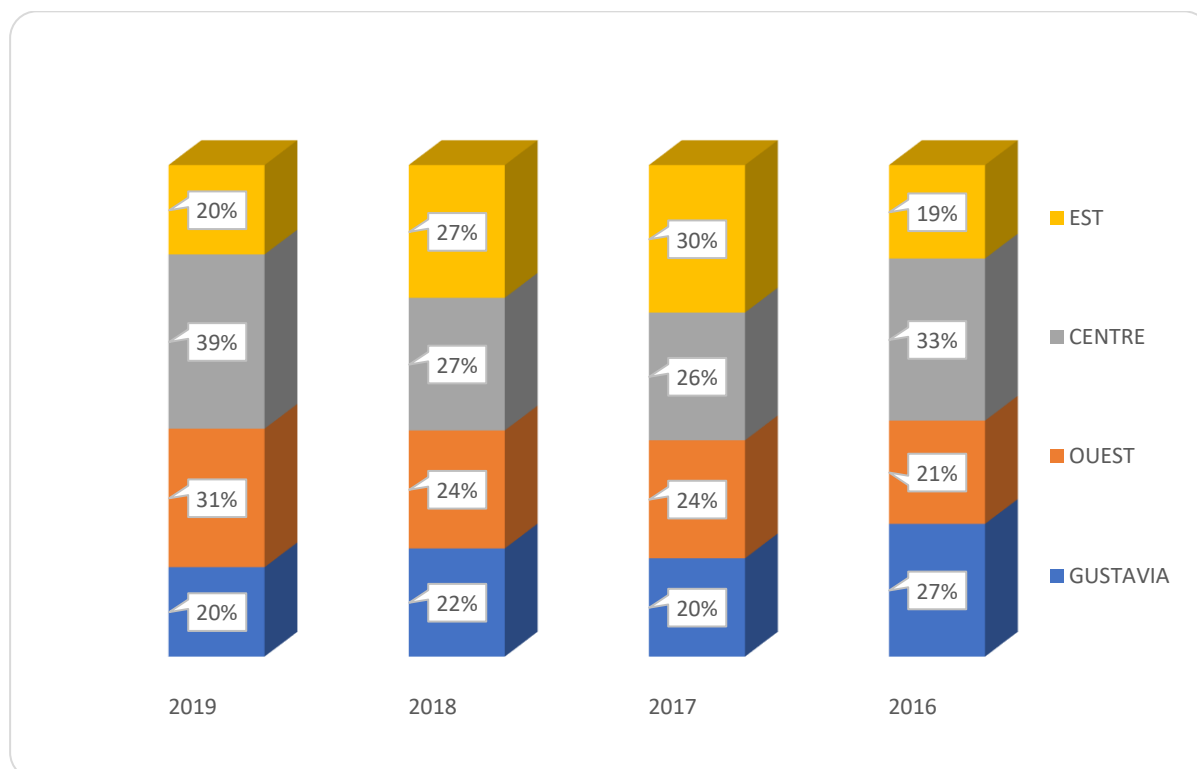
Le territoire de l'île est défini en quatre secteurs, chacun composé de plusieurs quartiers :

- Gustavia
- Ouest
- Est
- Centre



Répartition géographique par secteur des interventions du STIS 977

Les différents secteurs d'intervention



Répartition des lieux interventions

Les équipes spécialisées

La spécificité insulaire de Saint-Barthélemy affecte les délais de renfort : pour le plus près Saint- Martin, pour la zone de défense la Guadeloupe à 250 km, et en cas de crise majeure, la métropole.

Ces spécificités obligent à repenser l'organisation du STIS 977 et à mettre en place des équipes sapeurs-pompiers spécialisées, en attente des renforts venus de la zone. Des modules légers en personnels et matériels sont envisageables au niveau de ces spécialités et semblent indispensables dans l'avenir.

Aucune équipe spécialisée n'est actuellement existante, hormis la spécialité sauvetage aquatique (SAV) et plongée subaquatique (SAL) en cours de remise en condition opérationnelle.

Celle-ci est en cours de reconstitution en termes de personnels et d'acquisition de matériels spécifiques et sera réellement opérationnelle au 4^{er} trimestre 2020 à l'issue des tests opérationnels.

Les effectifs pour chacune des spécialités dont dispose ou disposera le service devront être définis afin de permettre une réponse opérationnelle tout au long de l'année et être en adéquation face au risque identifié.

Chacune des spécialités est placée sous la gestion opérationnelle et fonctionnelle d'un conseiller technique. Le Responsable territorial du STIS 977 coordonne l'ensemble des équipes spécialisées.

▪ Liste des spécialités sapeurs-pompiers existantes au sein des SDIS :

➤ La spécialité Interventions à bord des navires et bateaux (IBNB/CAPINAV)



La spécialité IBNB permet de lutter contre les incendies à bord de navires dont la structure, le compartimentage des volumes, la nature de la cargaison, la dimension des accès et les cheminements rendent les opérations longues et difficiles. C'est le cas des navires fréquentant couramment les ports de commerce et de plaisance de Saint-Barthélemy.

Pour remplir cette mission, le STIS 977 a jugé nécessaire d'adapter les techniques opérationnelles appliquées dans le cadre du feu en volume clos ou semi clos et de doter le personnel spécialisé d'EPI et de matériels couramment utilisés dans la marine marchande ou la marine nationale et dont l'emploi contribue à la sécurité des intervenants ; la formation s'effectue actuellement au CETIS du Bataillon des Marins-Pompiers de Marseille.

La maîtrise d'un incendie sur un navire nécessite l'engagement de personnels formés car la tactique repose sur une marche générale des opérations sensiblement différente de celle utilisée pour les autres incendies.

De plus, l'exploration sous ARI est réalisée en appliquant une méthode et des équipements spécifiques liés à la conception et aux risques des navires.

Un incendie qui ne peut être éteint en réaction immédiate par le premier détachement va engendrer des renforts conséquents en personnels et en matériels pour son extinction.

➤ La spécialité Intervention Secours Aquatique (SAV)

La spécialité sauveteur aquatique permet d'intervenir en matière de secours dans le domaine maritime sur lequel s'exerce la responsabilité des maires (frange côtière des 300 mètres) ainsi que pour les opérations de sauvetage en eaux intérieures afin d'apporter dans ce cadre une réponse rapide aux demandes de secours pour risque de noyade.

Dans le cadre de la responsabilité du préfet maritime, le STIS 977 mettra à disposition ses moyens nautiques sur demande des Centres Régionaux Opérationnels de Surveillance et de Sauvetage.

Ses activités complémentaires sont le sauvetage aquatique et la conduite d'embarcation



Composition de l'équipe SAV

Dans le cadre d'un secours en eaux intérieures, l'équipe est constituée de 2 nageurs sauveteurs aquatiques (SAV1). Cette équipe intervient sous la responsabilité de son chef d'agrès.

Elle est intégrée dans l'effectif de l'engin engagé qui peut être un véhicule de secours et d'assistance aux victimes, un engin pompe ou tout autre véhicule d'intervention.

Lors d'une opération en milieu maritime, l'équipe est constituée :

- 1 chef de bord (SAV3)
- 2 sauveteurs côtiers (SAV2),
- 1 chargé de liaison (Modérato).

Les missions

Les différentes missions que les sauveteurs aquatiques sont susceptibles d'effectuer sont :

- Le prompt secours (noyade, personne en difficulté en mer),
- La mise en sécurité,
- La recherche,
- La protection de biens,
- La protection de l'environnement,
- Le transport d'équipe spécialisée ou de matériels,
- La surveillance.

➤ La spécialité Intervention par Scaphandrier Autonome Leger (SAL)

Il intervient en milieu subaquatique ou hyperbare à une profondeur inférieure ou égale à 20, 40 ou 60 m selon qualification et habilitation.

Il est sous l'autorité d'un chef d'unité ou d'un conseiller technique SAL. Ses activités complémentaires sont le sauvetage aquatique et la conduite d'embarcation.

Les missions sont toujours caractérisées par l'urgence, dans le cadre de la sauvegarde des personnes et des biens ou de la protection de l'environnement.

Les scaphandriers peuvent être requis par l'autorité judiciaire ou administrative, sous réserve de leur qualification et habilitation, dans la limite de l'organisation du service.



➤ La spécialité Intervention en milieu Périlleux (GRIMP)

La spécialité GRIMP permet d'intervenir en matière de reconnaissance et de sauvetage et d'aide à la progression d'autres équipes de sauveteurs dans les milieux naturels et artificiels où les moyens traditionnels des sapeurs-pompiers sont inadaptés, insuffisants ou dont l'emploi s'avère dangereux en raison de la hauteur ou de la profondeur et des risques divers liés au cheminement.

Sont exclues de ce champ d'application les opérations relevant du domaine du secours en montagne, du secours spéléo et les opérations réalisables avec le lot de sauvetage et de protection contre les chutes. Entrent dans le champ d'application les interventions en site de type souterrain et canyon moyennant une formation complémentaire adaptée.



➤ **La spécialité Intervention en Sauvetage-Déblaiement (SD)**



La spécialité Sauvetage Déblaiement (SD) permet d'intervenir en matière de reconnaissance, de sauvetage et de sécurisation d'un site dans les milieux effondrés, (ouvrier enseveli dans une tranchée,) ou menaçant ruine, où les moyens traditionnels des sapeurs-pompiers sont inadaptés, insuffisants ou dont l'emploi s'avère dangereux en raison des risques présentés.

Lorsque certaines opérations de secours ne nécessitent pas l'intervention d'équipes spécialisées, le commandant des opérations de secours (COS) peut, en cas de doute, faire appel à un chef d'unité, un chef de section ou à un conseiller technique sauveteur déblayeur pour apprécier l'opportunité de la mise en place de mesures de sécurité particulières.

L'unité départementale sauvetage déblaiement intervient pour reconnaissance en milieu effondré ou menaçant ruine.

Une première reconnaissance est effectuée par un chef d'unité, de section ou le conseiller technique afin d'évaluer les risques et les besoins en matériel et en personnel. L'unité d'intervention ou les équipes sont engagées en fonction de la reconnaissance.

L'unité d'intervention sauvetage déblaiement est constituée de cinq binômes de sauveteurs déblayeurs et d'un chef d'unité.

L'équipe sauvetage déblaiement est constituée d'un binôme sauvetage déblaiement et d'un chef d'unité.

➤ La spécialité Cynotechnique

Souvent intégré aux Équipes Sauvetage Déblaiement.

Le chien de recherche est formé pour localiser des personnes ensevelies sous des décombres ou disparues. Son flair exceptionnel lui permet d'être le moyen de localisation le plus fiable, et inégalable en comparaison de toutes les méthodes modernes engagées dans des lieux sinistrés.

La prise en compte des aptitudes olfactives du chien a permis aux équipes de secours d'augmenter le taux de chance de retrouver rapidement des personnes incapables de répondre aux appels des sauveteurs ou de suivre, en l'absence d'indice visible, l'itinéraire emprunté par une victime.

Le succès du sauvetage est fondé sur le lien du chien et de son maître. Une complicité très étroite est nécessaire. Le conducteur doit parfaitement connaître son animal et réciproquement, le chien doit avoir une parfaite confiance en son maître.

Il peut ainsi le suivre partout, quelles que soient les difficultés de terrain. Un tel degré d'association impose une préparation longue et rigoureuse.



➤ Le groupe risque chimique et biologique



La spécialité RCH permet d'intervenir face à des risques chimiques où les moyens traditionnels des sapeurs-pompiers sont inadaptés, insuffisants ou dont l'emploi s'avère dangereux en raison de la nature des produits rencontrés.

Entre dans ce champ d'application les interventions sur les sites industriels, portuaires, côtiers, maritimes, établissements recevant du public et tous les sites utilisant des produits chimiques, y compris dans le domaine du Transport de Matières Dangereuses (TMD) : route, rail et maritime, afin de limiter une pollution accidentelle.

Le RCH a pour mission de supprimer le risque chimique ou de limiter les effets engendrés sur la population, l'environnement.

➤ **Le groupe risque radiologique**

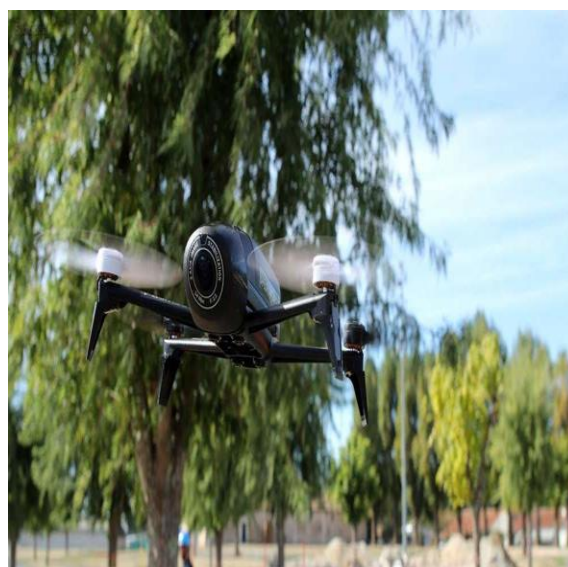


La spécialité RAD permet d'intervenir face à des risques radiologiques où les moyens traditionnels des sapeurs-pompiers sont inadaptés, insuffisants ou dont l'emploi s'avère dangereux en raison de la nature des produits rencontrés.

Entre dans ce champ d'application les interventions sur les sites industriels, portuaires, côtiers, maritimes, établissements recevant du public et tous les sites utilisant des produits radioactifs, y compris dans le domaine du Transport de Matières Dangereuses (TMD) et radioactives (TMR) : air, route, rail et maritime afin de limiter une pollution accidentelle.

La Cellule Mobile d'Intervention Radiologique a pour but de fournir une assistance technique en cas d'événement à caractère radiologique ou nucléaire.

➤ L'équipe spécialisée drones



Les sapeurs-pompiers interviennent dans des zones de plus en plus difficiles d'accès : en montagne, en mer, en bassins, dans l'intérieur des terres ou en forêt. Pour être parfaitement opérationnels en toutes situations, les SDIS ont constitué dès 2015 des unités opérationnelles spécialisées drones.

« Ces unités interviennent en appui, en reconnaissance et en aide à la décision des sapeurs-pompiers pour des recherches de personnes, des feux de végétation, des feux industriels, ou tout simplement pour avoir une vision panoramique à 360° d'une zone d'opération, les sapeurs-pompiers sont sélectionnés en interne pour devenir pilotes de drones.

À l'issue des sélections, les candidats retenus devront passer leur brevet théorique de pilote puis ils suivront la formation spécifique pratique drone (20h) afin d'être habilités à piloter lors d'opérations.

Missions :

- Reconnaissance, appui et aide à la décision, lors d'interventions de recherches de personnes, de feux de végétation, de forêts et de feux industriels.
- Interventions en outil complémentaire à la formation : aéro, nautique, caisson, détachement d'intervention hélicoptère, groupe de reconnaissance et d'intervention en milieux périlleux

Les équipes spécialisées : bilan des moyens

Pour la plupart de ces domaines, les moyens techniques sont inexistants ou embryonnaires et les effectifs ne permettent pas d'assurer la permanence de la réponse opérationnelle.

Seule la spécialité SAV (nautique) est en cours de recyclage et opérationnelle avec une embarcation inadaptée et ancienne.

TROISIEME PARTIE :
L'ELABORATION DU STACR

Chapitre 1

Présentation et méthodologie

Réglementairement le STACR étudie deux types de risques :

- Les risques courants
- Les risques particuliers

A - Les risques courants

Sont appelés risques « **courants** » ceux qui présentent une forte probabilité d'occurrence. Ils sont répartis dans le temps et l'espace et leurs effets sur les personnes, les biens ou l'environnement sont de gravité faible.

Ils relèvent pour l'essentiel de l'activité humaine et sont globalement en rapport avec l'importance de la population. Les moyens utilisés pour y faire face correspondent à un faible nombre de véhicules armés en personnel mettant en œuvre une technicité courante.

Le risque courant s'apprécie à partir des données disponibles sur les interventions de secours réalisées sur les périodes écoulées, ainsi elles ne peuvent s'appuyer sur les informations d'un système d'alerte informatisé actuellement en cours de construction.

Toutefois, le nombre d'interventions et de sorties de secours maintiennent à cette approche une pertinence suffisante.

Ils sont au nombre de quatre :

1. Le risque « secours d'urgence aux personnes » Les sapeurs-pompiers concourent aux missions de secours d'urgence aux personnes (SAP) qui concernent les victimes d'accidents, de sinistres, de malaises sous la régulation en charge de la réponse de l'aide médicale urgente (AMU) sur le territoire.
2. Le risque « accident voie publique » Les accidents routiers impliquant des véhicules lourds, légers, deux roues ou piétons, représentent en nombre l'essentiel de l'activité de cette famille. Les moyens du STIS 977 interviennent sur les accidents routiers avec le concours d'autres services (Police, Gendarmerie, SAMU).
3. Le risque « incendie » Les missions d'extinction des incendies incombent exclusivement au STIS 977, seul service compétent, organisé, formé et équipé pour les réaliser.
4. Les opérations « diverses » Elles représentent l'ensemble des interventions effectuées régulièrement par le STIS ne correspondant pas aux trois familles précédentes. Elles concernent la protection de biens (inondation, objet menaçant de tomber...). Elles peuvent être réalisées avec le concours de gestionnaires de réseaux.

Les éléments de méthodes

L'analyse repose sur les données des opérations de secours réalisées par le STIS 977 sur son territoire de compétence. La période de référence de cette analyse est définie préalablement. La quantification de l'activité se fait selon plusieurs critères :

-La répartition dans le temps pour l'ensemble de l'activité du STIS 977 :

- Par année
- Par famille

-La répartition géographique,
-la répartition par type d'activité.

La répartition dans le temps

La répartition mensuelle, la mise en perspective de la saisonnalité, la répartition horaire
Zoom sur la répartition de l'activité diurne (07 h 00 - 19 h 00) et nocturne (19 h 00 - 07 h 00) et également SPP et SPV.

Par ailleurs, l'activité nocturne peut être scindée en deux créneaux qui correspondent aux rythmes de vie de la population. Une première partie dite de « début de soirée » entre 19 h 00 et 23 h 00 et une seconde dite de « nuit » entre 23 h 00 et 07 h 00.

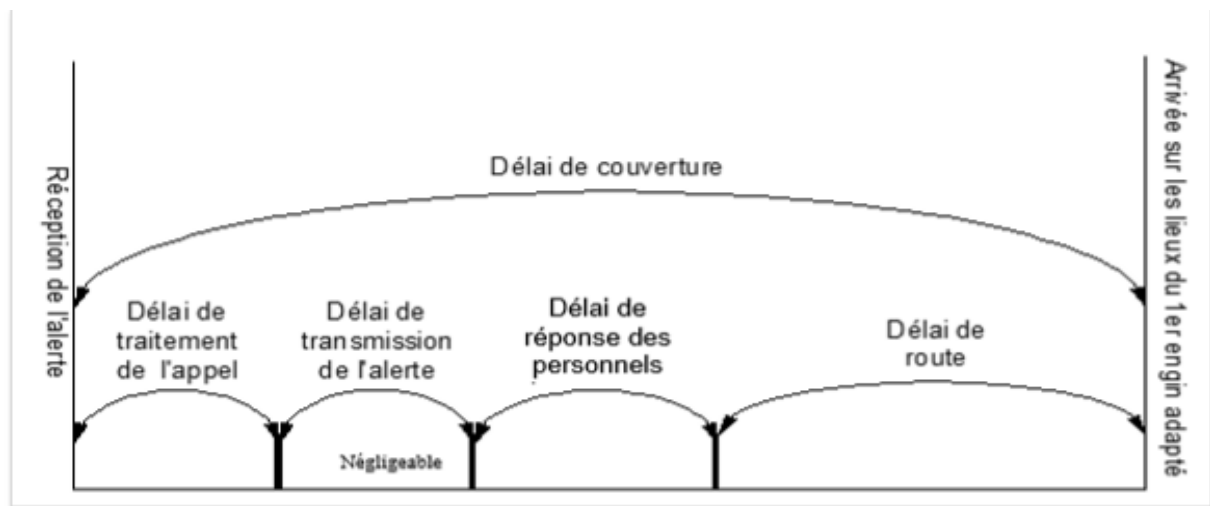
Le délai d'arrivée sur les lieux

L'analyse des délais d'arrivée sur les lieux des engins de secours engagés en opération constitue un indicateur majeur en matière de suivi de la qualité et d'évaluation.

En effet les chances de préserver les fonctions vitales d'une victime ou de restreindre les conséquences d'un sinistre sont étroitement liées à la capacité du STIS 977 à être présent le plus rapidement possible sur les lieux de l'intervention.

La chronologie de ces derniers peut être déclinée de la façon suivante :

- Heure de prise d'appel vers le CIS
- Délai technique de transmission de l'alerte
- Heure de réception de l'alerte sur les appareils sélectifs individuels des personnels
- Délai de mobilisation des personnels. Délai qui correspond au temps pour rejoindre l'agrès devant partir en intervention (personnels en départ immédiat, d'astreinte ou en disponibilité déclarée).
- Le taux de couverture opérationnelle repose sur l'analyse de la réponse opérationnelle du centre territorial d'incendie et de secours sur son secteur d'intervention. Cet indicateur permet de mesurer la capacité du STIS 977 à répondre sur son secteur et donc d'évaluer la disponibilité des moyens humains et matériels au regard de la charge opérationnelle.



Certains critères peuvent engendrer une perte de temps, l'exemple de la prise d'appel pour le traitement de l'alerte, l'opérateur ayant un canevas décisionnel à respecter pour optimiser le train de départ des véhicules.

B - Les risques particuliers

Méthode d'analyse des risques particuliers et de leur couverture :

Les risques particuliers renvoient à des événements dont la probabilité de survenance est faible mais dont les conséquences ont des effets importants susceptibles de déstabiliser la société dans sa dimension locale.

À Saint-Barthélemy, le contexte spécifique de l'isolement opérationnel exige naturellement du STACR qu'il intègre une forme de réflexion interservices.

Le versant risques particuliers abordera également le sujet des équipes spécialisés.

Pour l'approche des risques particuliers, ce document propose dans un premier temps de procéder à l'inventaire des risques et de les décrire.

- Une définition des risques,
- La production d'éléments cartographiques permettant la localisation des risques,
- Les forces et les faiblesses de la couverture actuelle,
- Les objectifs de couverture du scénario de référence,
- La montée en puissance des moyens,
- Les préconisations éventuelles pour atteindre les objectifs,

Les différents risques :

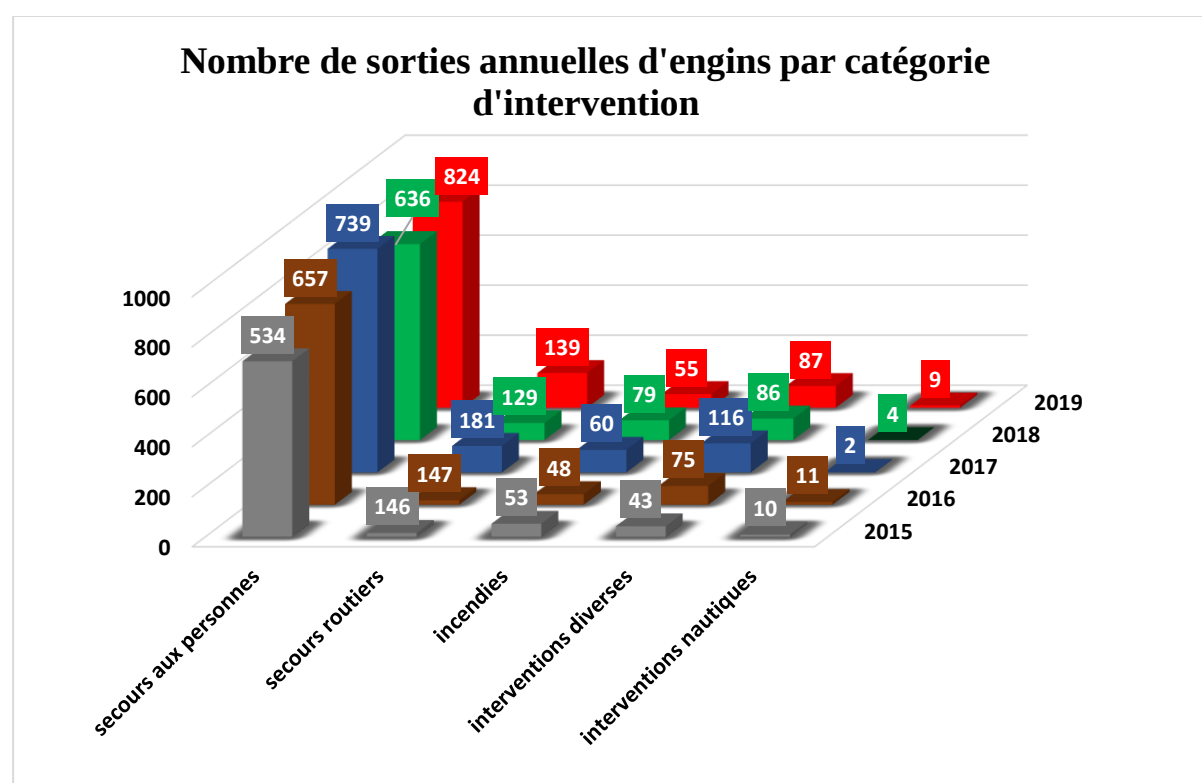
- | | |
|------------------------------|-----------------------------------|
| • Les risques technologiques | • Les risques naturels |
| • Les risques industriels | ○ Inondation |
| • Les risques biologiques | ○ Cyclone |
| • Les risques radiologiques | ○ Le risque sismique |
| • Les risques chimiques | • Les risques liés aux transports |
| • Le risque aérien | • De matières dangereuses (TMD) |

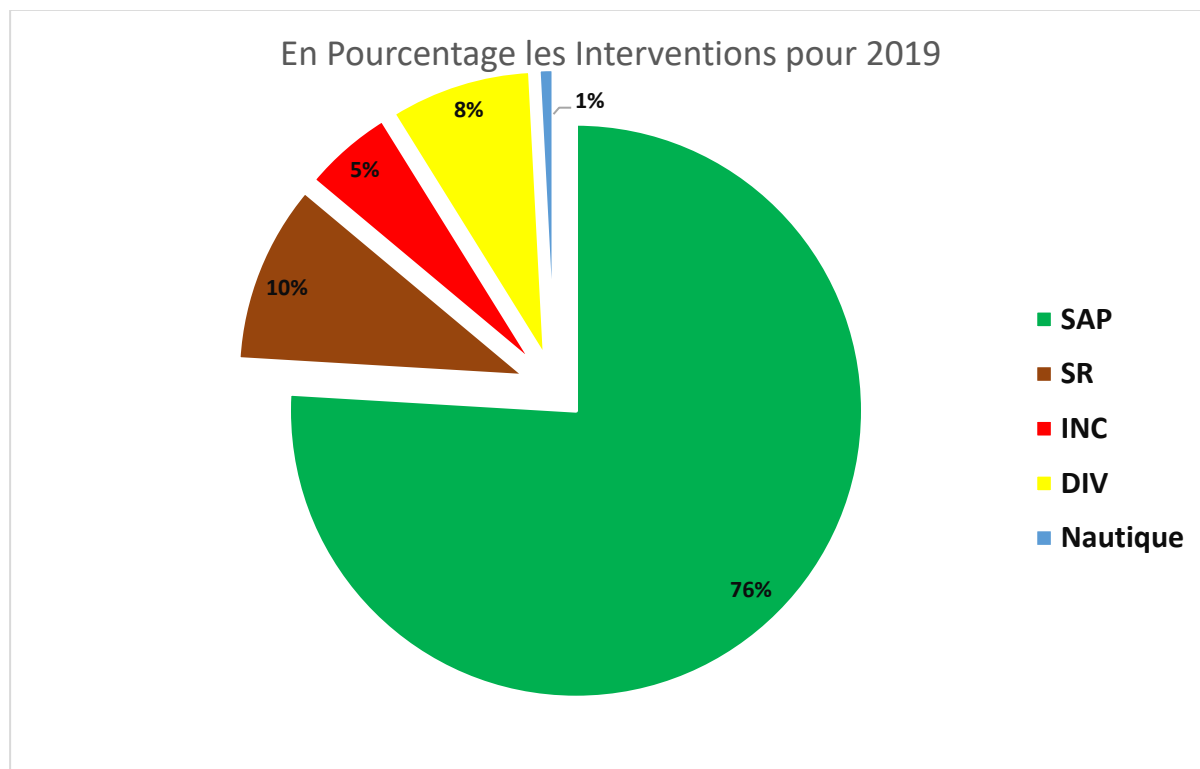
Chapitre 2

Les risques courants

Les risques courants identifiés et analysés correspondent aux quatre grandes catégories d'interventions effectuées quotidiennement par le Service Territorial d'incendie et de secours dans le cadre d'un fonctionnement ordinaire, à savoir :

- Le risque « secours à personne ». Le risque « nombreuses victimes », qu'il soit lié à des rassemblements de personnes ou aux transports, est traité dans le cadre des risques particuliers ;
- Le risque « secours routiers ». Le risque d'accident de la circulation impliquant des matières dangereuses est traité dans le cadre des risques particuliers ;
- Le risque « feu de construction ». Le risque d'incendie lié aux bâtiments industriels ou aux quartiers et édifices historiques est traité dans le cadre des risques particuliers ;
- Le risque « feu de végétation ». Le risque de feu de forêt de grande ampleur est traité dans le cadre des risques particuliers ;
- Le risque « interventions diverses », lié essentiellement à l'activité du STIS 977 lors d'événements climatiques pour protection des biens, ne nécessite pas une analyse spécifique étant donné que sa couverture peut être assurée par les moyens visant à permettre celle des autres risques courants. En effet, outre les petits matériels spécifiques (épandeur notamment) qui peuvent être embarqués dans n'importe quel engin d'incendie ou véhicule léger, les autres matériels nécessaires à la sécurité des personnels (lot de sauvetage et de protection contre les chutes par exemple) ou à la réalisation de la mission (tronçonneuse par exemple) font partie intégrante de l'armement de certains types d'engins adaptés à la couverture d'un ou plusieurs risques courants.

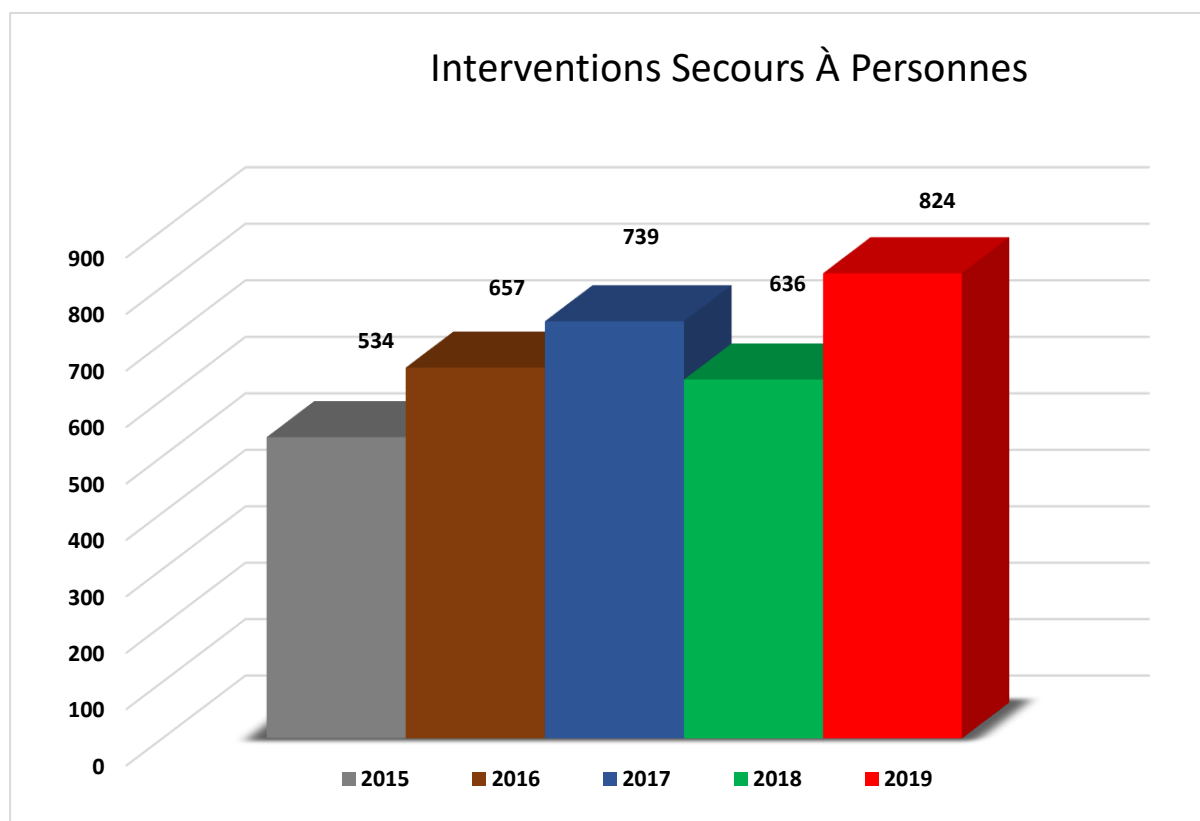




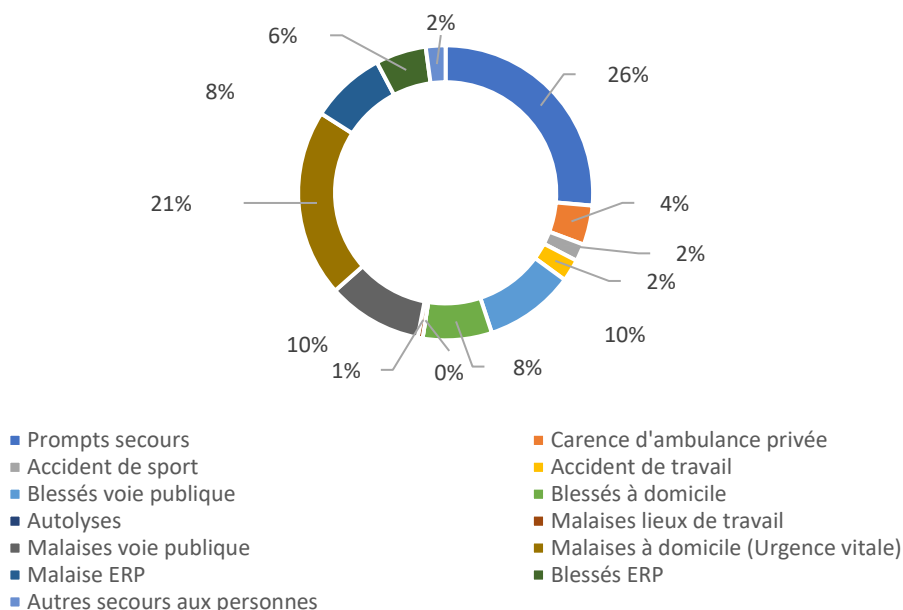
A - Le risque « secours à personnes »

Ce risque qui est à l'origine de la majeure partie de l'activité du service d'incendie et de secours, représente en moyenne 76% de l'activité opérationnelle.

Celle-ci domine nettement le champ opérationnel de l'activité. La relation activité/population est indissociable et la variation jour/nuit reste modérée.



Détail des interventions secours aux personnes



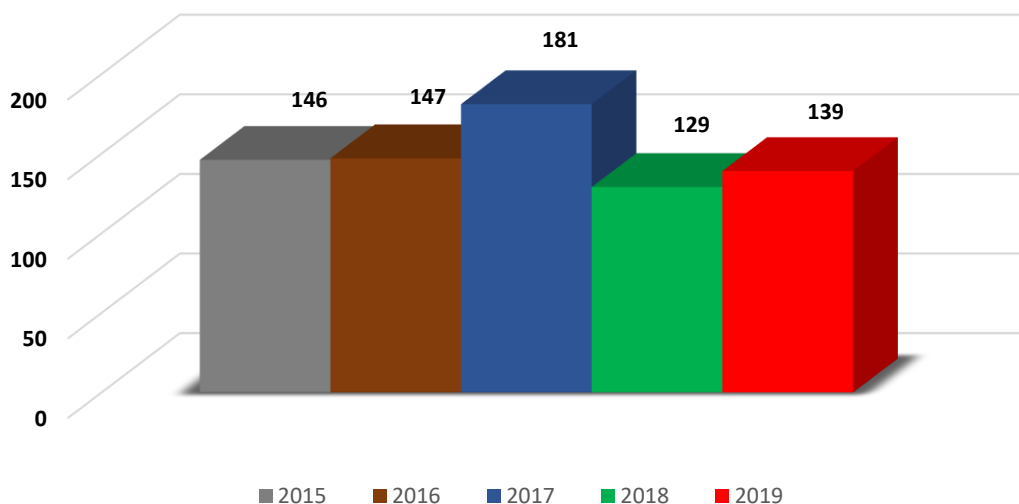
L'analyse qualitative des opérations démontre pour l'années 2015-2019 qu'un nombre d'interventions réalisées dans le domaine du secours à personne (malaises ou maladies à domicile – situations de carence) sort du périmètre opérationnel nominal du STIS 977 tel que prévue par le CGCT (L1424-2).

Il est constaté une augmentation de **46% en 5 ans des interventions de secours à personne**, sur l'île de Saint-Barthélemy.

B-Le risque « secours routier »

Ce risque concerne essentiellement les quelques 52 km de routes en béton rainurées. Il représente en moyenne 7% de l'activité opérationnelle. Bien que relevant du domaine général du secours aux personnes, il fait l'objet d'une analyse spécifique au motif qu'il nécessite, pour sa couverture, de moyens spécialisés et d'une formation particulière.

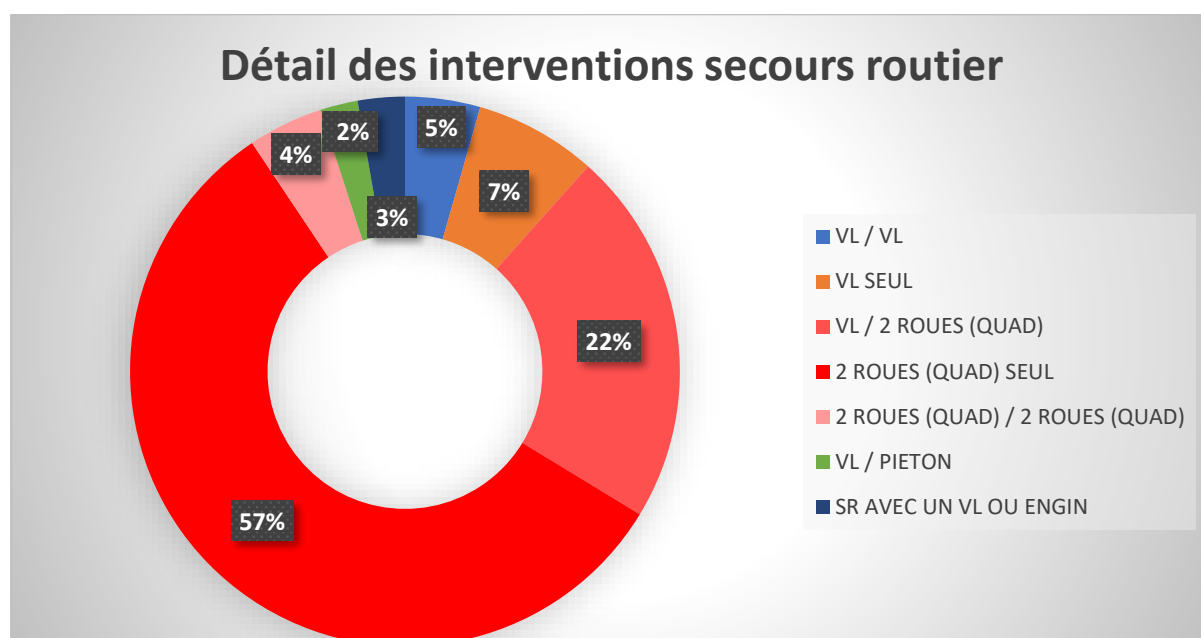
Interventions Secours Routier



Chiffres détaillés pour 2019

- 3 accidents : 2 roues contre piéton
- 84 accidents : 2 roues seul
- 3 accidents : 2 roues contre 2 roues
- 13 accidents : 2 roues contre VL
- 4 accidents : 2 roues contre PL
- 10 accidents : Quad seul
- 1 accident : Quad contre VL
- 1 accident : Quad contre PL
- 1 accident : VL contre Piéton
- 14 accidents : VL seul
- 4 accidents : VL contre VL
- 1 accident : VL contre PL

Les statistiques nous montrent que la majorité des accidents sur l'île concerne les deux roues. Les moyens de locomotions les plus agiles sont les plus impactés car les plus usités et les plus vulnérables.



L'intégration de la population touristique dans le calcul de cotation du risque « secours routiers » entraîne le sur-classement en risque. Cet état de fait accentue considérablement l'activité opérationnelle pendant cette période.

C- Le risque « d'incendies »

Ce risque représente 9% de l'activité opérationnelle. Il est notamment généré par les établissements recevant du public (ERP) ainsi que par les habitations collectives et individuelles. La cotation de ce risque prend en compte :

- Dans la définition de l'enjeu : le nombre d'ERP du 1er groupe, les résidences ainsi que les bâtiments industriels ;
- Dans la définition de l'aléa : le nombre total de feux de type urbain comprenant les feux de construction mais également les feux réalisés en milieu urbain (véhicules, poubelles, gaz...).

La conduite des actions d'extinction en contexte de DECI dégradée est à prendre en compte également, la fréquence étant régulière. Les opérations dans un environnement ne disposant pas de DECI à moins de 400 m d'une zone à défendre ne sont pas rares.

Cet enjeu sera indissociable de la réflexion globale à mener concernant le futur règlement territorial de la DECI lequel imposera un référentiel DECI afin d'assurer un maillage capable de prendre en compte les risques courants et particuliers.

Une réflexion est à mener sur la logique de soutien en air respirable, le déploiement d'un moyen remorque où cellule disposant d'une réserve d'air de 24 bouteilles à 300 Bars de pression de service pour être projeté sur un sinistre doit être retenu.

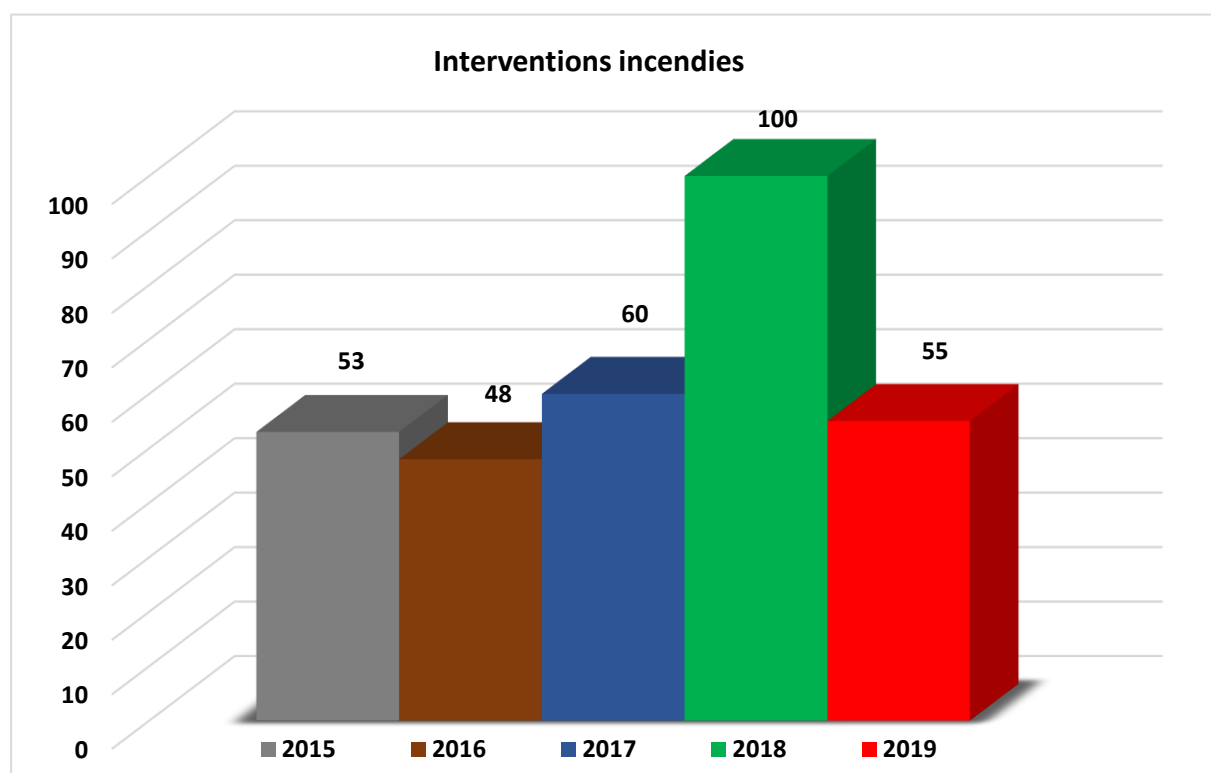
- Le risque « feux de végétation »

L'île de Saint Barthélemy reste exposée en raison de végétations sèches à formation arbustive, de la configuration des lieux, de l'exposition au vent ou d'une urbanisation importante. Les espaces couverts par cette végétation sont particulièrement exposés au feu dû à un manque hydrique fréquent.

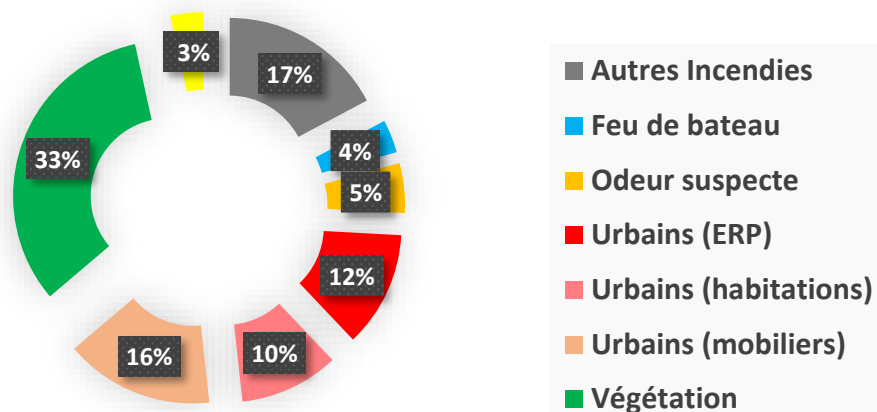
Il est constaté un nombre important d'écobuages (boucans), pouvant créer des départs de feux avec une propagation dans des secteurs difficiles d'accès (mornes).

En cas de sécheresse avérée sur certains secteurs de l'île, nous retrouvons une configuration en termes d'accès, de vent, de relief et de techniques opérationnelles identique aux incendies de forêts et végétation arbustive basse, du sud de la France.

Aussi, une réflexion à court- moyen terme devra être menée sur les techniques opérationnelles, équipements et matériels du guide de référence national feux de forêts parfaitement transposables à Saint-Barthélemy.

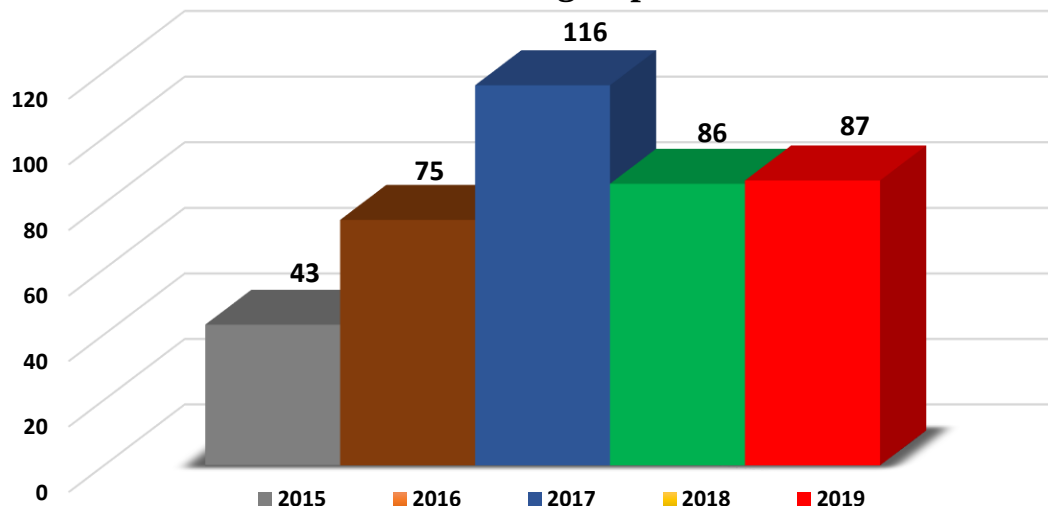


Détail des interventions incendies

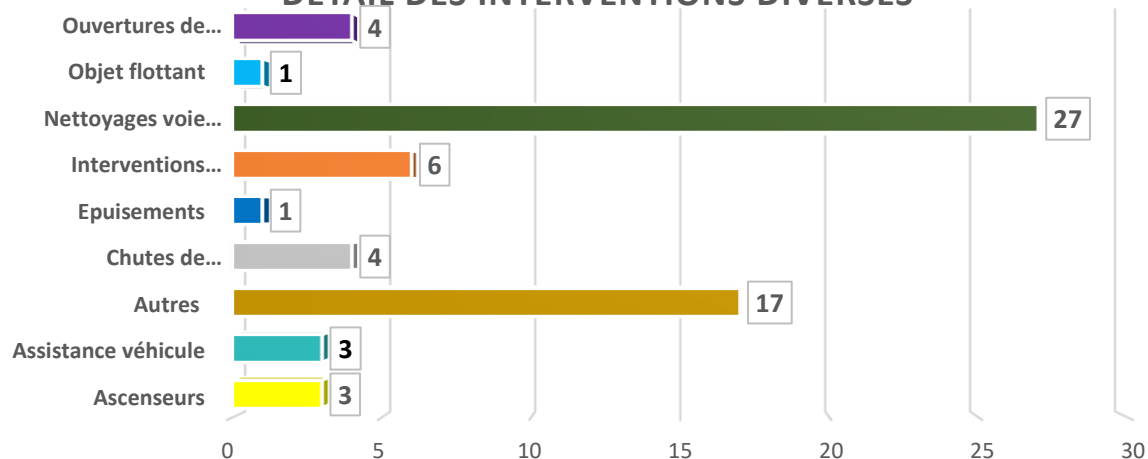


D- Le risque « interventions diverses »

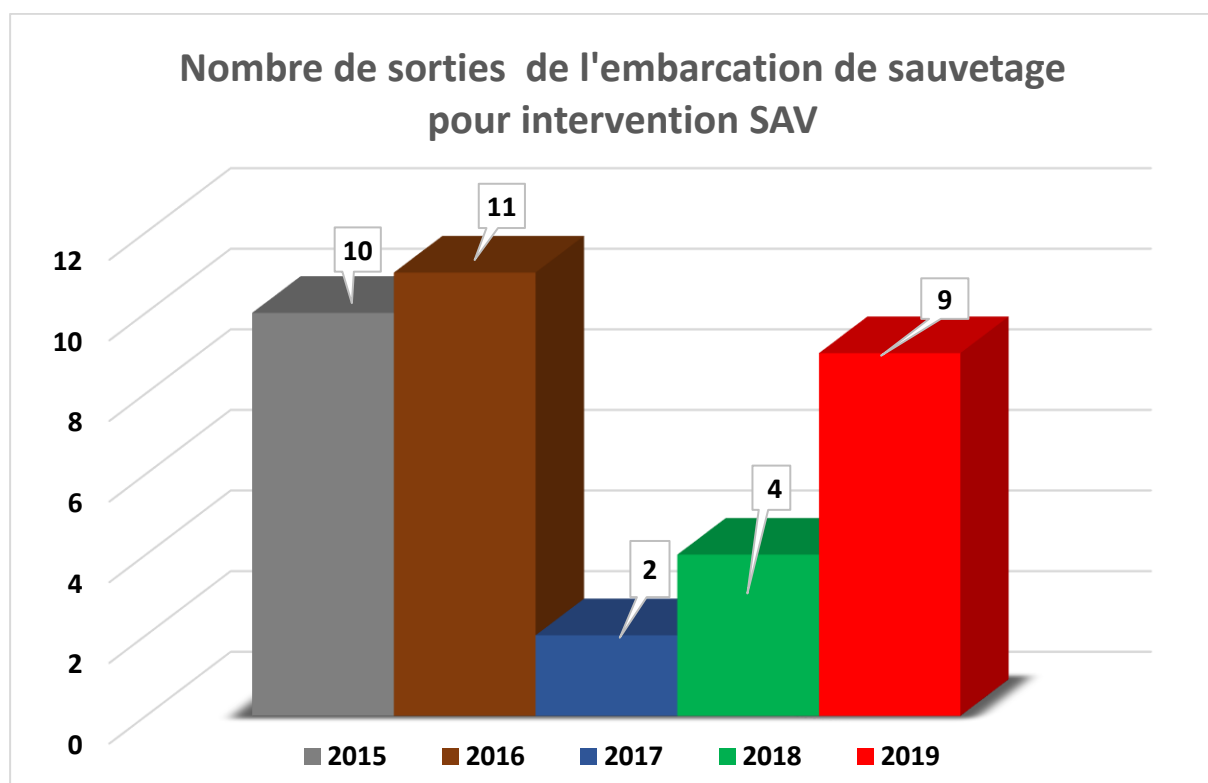
Nombre de sortie d'engins pour interventions diverses



DÉTAIL DES INTERVENTIONS DIVERSES



E- Le risque « interventions nautiques »



> Objectif N°32.

Juguler la hausse du secours à personne dans le respect des missions du STIS 977, afin de ne pas obérer le potentiel opérationnel journalier du CIS par une systématisation des conférences téléphonique SAMU (hors départs réflexes).

> Objectif N°33.

Développer des indicateurs de suivi pertinents dans le domaine SAP afin d'en maîtriser le nombre et accroître le recouvrement des financements induits par les interventions relevant des situations de carence ambulancière.

> Objectif N°34.

Réaliser une étude particulière sur le secours à personnes et notamment sur la réponse proposée par le STIS 977 dans le cadre de l'aide médicale urgente. Cette étude portera impérativement sur le rôle du personnel du SSSM dans le périmètre opérationnel et notamment concernant la réponse des infirmiers de sapeurs-pompiers.

> Objectif N°35.

Élaborer un Règlement Territorial de Défense Extérieure contre l'incendie (RTDECI) sur l'île de Saint-Barthélemy.

Chapitre 3

Les risques particuliers

Définition du risque particulier :

Le risque particulier, d'origine naturelle ou anthropique est la somme, la rencontre entre un événement potentiellement dangereux, ci-dessous illustré par « ALEAS » et des « Enjeux » qui représentent l'ensemble des personnes et des biens pouvant être affectés. Les enjeux peuvent être humains, matériels, économiques et environnementaux.

Le risque est dit "Majeur" lorsqu'un grand nombre de personnes est impacté et qu'il occasionne des dommages importants dépassant les capacités de réaction de la société.

De surcroît, le risque majeur se caractérise également par une faible fréquence et une énorme gravité.

$$\text{ALEAS} + \text{ENJEUX} = \text{RISQUES}$$

Dans le présent document, nous nous attacherons à analyser les risques particuliers identifiés sur le territoire de la collectivité.

Pour ce faire nous distinguerons :

- Les risques naturels
- Les risques technologiques
- Le risque urbain
- Les risques sanitaires et environnementaux
- Les risques liés aux activités de loisirs

Cette étude vise à définir les risques, ainsi qu'estimer leurs impacts afin de faire ressortir des axes de développement pour optimiser l'organisation et la capacité de réponse.

A - LES RISQUES NATURELS

a. Le risque cyclonique

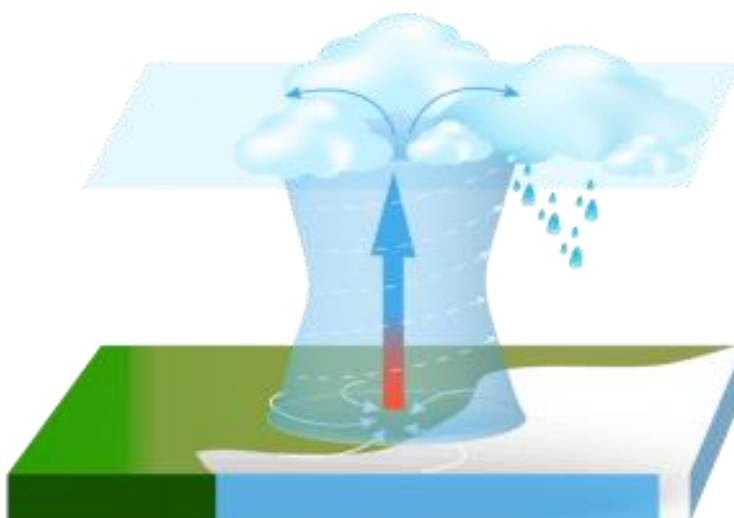
Un Cyclone est une très forte dépression qui prend naissance au-dessus des eaux chaudes des océans de la zone intertropicale, et qui s'accompagne de vents très violents et de pluies torrentielles. Ces dépressions sont appelées ouragan ou hurricane dans la mer des Antilles et dans le golfe du Mexique, et typhons dans l'ouest du Pacifique.

La structure générale d'un ouragan est caractérisée par une énorme masse nuageuse organisée en bandes spiralées qui convergent en un anneau compact et étroit entourant lui-même la partie centrale de la perturbation appelée œil.



Ouragan IRMA en Septembre 2017

Les éléments favorables à sa formation sont de plusieurs ordres :



• **La première condition est l'énergie océanique :**

Un cyclone met en jeu des énergies considérables soit l'équivalent de cinq bombes atomiques type Hiroshima par seconde. Il puise son énergie grâce à une évaporation intense et des transferts de chaleur de l'océan à l'atmosphère qui favorise l'évaporation de l'eau vers l'atmosphère.

Cela suppose pour sa formation et son entretien une étendue océanique suffisamment chaude. Les cyclones ne se forment pas sur les continents ou sur les étendues maritimes froides et ils s'affaiblissent sur les îles suffisamment étendues (type Grandes Antilles).

• **La seconde condition est l'humidité et l'instabilité :**

Une forte humidité et une atmosphère instable sont nécessaires à la formation et à l'entretien des puissants nuages verticaux formé par le refroidissement de la condensation lors de sa prise d'altitude.

Appelés cumulonimbus, ces nuages formés sont ensuite entraînés dans une colonne circulaire occasionnée par la basse pression en son centre appelé l'œil du cyclone. Son diamètre varie entre 500 et 1000 kilomètres et son extension verticale peut atteindre 15.000 mètres.

On constate que les formations cycloniques sont impossibles quand l'humidité des couches moyennes est inférieure 40% et qu'elles sont fréquentes là où l'humidité est supérieure à 70%.

• **La troisième condition est à la formation du phénomène :**

Les cyclones sont basés sur " le paramètre de Coriolis", c'est à dire le cisaillement vertical du vent et la structure de la Zone Intertropicale de Convergence (ZITC).

Il convient de distinguer la formation de trois types de phénomènes :

- La dépression tropicale : le vent est inférieur à 63 km/h
- La tempête tropicale : le vent est entre 63 et 117 km/h
- Le cyclone : le vent est au-delà de 117 km/h

Afin obtenir ces classifications, sa vitesse maximale est relevée durant une minute.

La plupart des cyclones se forment à partir des ondes tropicales qui circulent d'est en ouest sur l'Atlantique, de juin à novembre. En début d'hivernage, ces ondes ont tendance à s'affaiblir mais lorsque la Z.I.C.T. remonte en août et septembre, elles peuvent se renforcer. La trajectoire moyenne est une parabole avec d'abord une circulation d'est en ouest puis un point de rebroussement et enfin une circulation vers le nord-est.

Cette trajectoire est la conséquence de la circulation générale de l'atmosphère : le cyclone est un vortex noyé dans le courant général. Pour les Petites Antilles, les perturbations les plus dangereuses sont celles qui se forment près des îles du Cap-Vert.

Pour classer les cyclones selon leur intensité, les météorologues utilisent différentes échelles

• **L'échelle de Saffir-Simpson**

Développée en 1969 par l'ingénieur civil Herbert Saffir et le docteur Robert Simpson, directeur du National Hurricane Center, cette année-là, elle classe l'intensité des cyclones tropicaux, nommés « ouragans ».

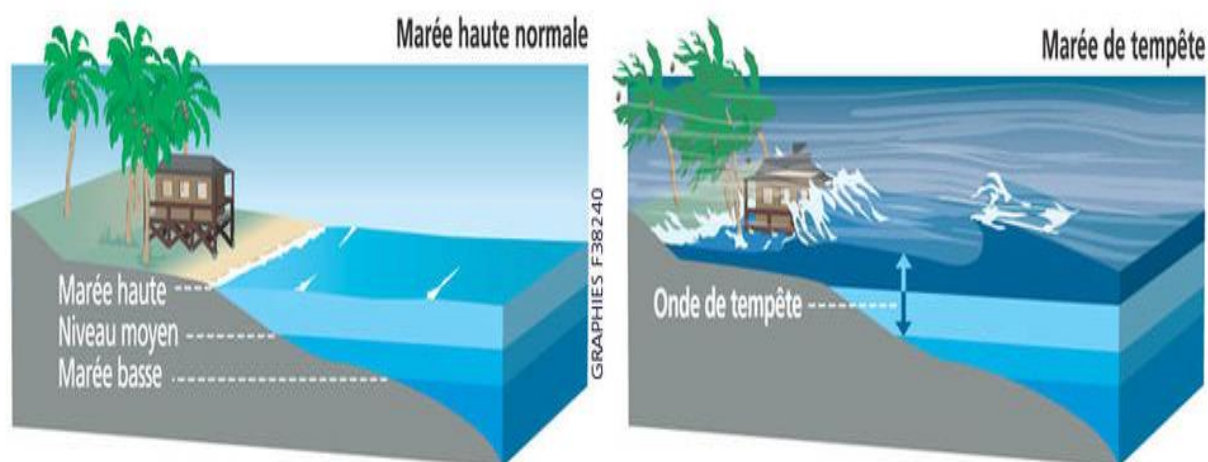
Son expertise évaluation regroupe les phénomènes se formant dans l'hémisphère ouest, qui inclut les bassins cycloniques de l'océan Atlantique et l'océan Pacifique nord à l'est de la ligne de changement de date. Elle est graduée en cinq niveaux d'intensité, du plus faible au plus fort, correspondant à des intervalles de vitesses de vents normalisés. Pour classer un cyclone sur cette échelle, la vitesse des vents soutenus est enregistrée pendant une minute à une hauteur de

ECHELLE DE SAFFIR-SIMPSON

Catégorie	Force	Vitesse des vents (km/h)	Onde de tempête * de	Impact
1	Faible	33 à 42 m/s 119 à 153 km/h 64 à 82 nœuds	1,2 à 1,5 mètres 4 à 5 pieds	Peu ou pas de dégât structurel significatif aux bâtiments ; potentiellement des dommages limités aux maisons mobiles, à la végétation et aux panneaux de signalisation. Les bardeaux ou tuiles mal fixés peuvent s'envoler. Dégâts importants aux quais et jetées y sont souvent associés. Coupures électriques temporaire possible. Malgré une faible intensité, peuvent générer des vents violents et menacer les personnes ne respectant pas les consignes de sécurité.
2	Modéré Soyez attentif	43 à 49 m/s 154 à 177 km/h 83 à 95 nœuds	1,8 à 2,4 mètres 6 à 8 pieds	Suffisamment puissants pour infliger des dégâts structurels aux maisons. Des dommages importants à la végétation ou des déracinements d'arbres sont associés à ces cyclones. Les maisons peuvent également avoir des dégâts importants. Des coupures électriques avec un manque d'eau potable peuvent survenir durant plusieurs jours. Les routes côtières et routes d'évacuation basses dans les terres sont inondées de deux à quatre heures avant l'arrivée du centre de l'ouragan. Marinas inondées, petites embarcations ancrées dans des zones non protégées arrachées de leurs amarres. Les résidences sur le rivage et régions basses doivent être évacuées.
3	Fort Préparez vous	50 à 58 m/s 178 à 210 km/h 96 à 113 nœuds	2,7 à 3,7 mètres 9 à 12 pieds	Qualifiés d'ouragans majeurs des bassins pacifiques et atlantiques ils peuvent causer des dommages structurels aux petites résidences et aux bâtiments. Les habitations dont les fondations ne sont pas solides sont habituellement détruites et les toits habituellement arrachés. Des dégâts sévères et irréparables aux maisons préfabriquées. Les inondations près des côtes peuvent détruire des constructions légères, tandis que des structures plus importantes peuvent être heurtées par des débris flottants. Des glissements de terrain possibles. Des coupures d'électricité et un manque d'eau total ou quasi-total possibles. Les routes d'évacuation basses dans les terres sont inondées de trois à cinq heures avant l'arrivée de l'ouragan. Les terrains plats de cinq pieds (1,52 m) ou moins au-dessus du niveau de la mer sont inondés sur une distance de huit milles (12,8km) ou plus dans les terres. Les résidences situées sur des terres basses doivent éventuellement être évacuées sur plusieurs rues
4	Très fort Protégez-vous	59 à 69 m/s 211 à 251 km/h 114 à 135 nœuds	4 à 5,5 mètres 13 à 18 pieds	Produisent des dégâts considérables aux toits et aux façades légères. Des dégâts irréparables peuvent être causés aux petites habitations. Une évacuation d'urgence des rivages est nécessaire, ainsi que pour les maisons de plain-pied dans un rayon de 400 mètres des côtes et des habitations ayant un seul étage sur fondations sorties de terre dans un rayon de 3,2 km. Les routes d'évacuation basses ont inondé de trois à cinq heures avant l'arrivée du centre de l'ouragan. Ces cyclones peuvent causer une érosion importante sur les plages et des coupures importantes d'eau potable et d'électricité.
5	Dévastateur Confiniez-vous	Plus de 69 m/s Plus de 251 km/h Plus de 135 nœuds	Plus de 5,5 mètres Plus de 18 pieds	Rupture complète de certains bâtiments. Petites constructions retournées ou emportées. Destruction complète des maisons mobiles. Dommages importants et crues au premier étage de toutes les structures situées à moins de 15 pieds (4,56m) au-dessus du niveau de la mer dans un rayon de 500 verges (457 m) de la rive. Un très grand manque d'eau potable et des coupures d'électricité à long-terme peuvent être attendus et peuvent durer jusqu'à plusieurs mois. Évacuation des maisons dans un rayon de 8 à 16 km des côtes

10 mètres (33 pieds), la moyenne ainsi obtenue est comparée aux intervalles. (Cf : tableau à la page suivante).

L'échelle Saffir-Simpson utilisant le pied comme mesure de référence, les conversions métriques ne sont pas continues (voir schéma ci-dessous).



• L'Échelle de Beaufort

Elle revient à l'amiral britannique Francis Beaufort (1774-1857), en 1805, qui a imaginé une échelle comportant des critères assez précis pour quantifier le vent en mer et permettre la diffusion d'informations fiables universellement comprises. Ce fut l'« échelle de Beaufort »

L'échelle de Beaufort est une échelle de mesure empirique, comportant 13 degrés (de 0 à 12), de la vitesse moyenne du vent sur une durée de dix minutes utilisées dans les milieux maritimes.

Initialement, le degré Beaufort correspond à un état de la mer associé à une « fourchette » de la vitesse moyenne du vent.

Même si, de nos jours, cette vitesse peut être mesurée avec une bonne précision à l'aide d'un anémomètre, il reste commode, en mer, d'estimer cette vitesse par la seule observation des effets du vent sur la surface de la mer.

ECHELLE DE BEAUFORT					
Numéro	Vitesse en km/h	Descriptif	6	39 - 49	Vent frais
0	< 1	Calme	7	50 - 61	Grand frais
1	1 - 5	Très légère brise	8	62 - 74	Coup de vent
2	6 - 11	Légère brise	9	75 - 88	Fort coup de vent
3	12 - 19	Petite Brise	10	89 - 102	Tempête
4	20 - 28	Jolie brise	11	103 - 117	Violente tempête
5	29 - 38	Bonne brise	12	> 117	Ouragan

- Autre mesure

Développée en 1974 par Vernon Dvorak, l'échelle de Dvorak est une méthode d'évaluation subjective de l'intensité des cyclones tropicaux basée sur l'étude des photos satellitaires des spectres visibles et infrarouges.

Statistiques des phénomènes

- Sur le bassin Atlantique

La vitesse de déplacement d'un cyclone est faible (10 à 40 km/h). Il peut y avoir des arrêts, voire des points de rebroussement. La trajectoire, classiquement parabolique autour d'un anticyclone, est en fait un problème variable et très capricieux.

Cela est un problème majeur pour la prévision météorologique qui s'appuie sur des méthodes statistiques et des modèles mathématiques.

La prévision de trajectoire permet d'alerter les populations en amont du phénomène :

- Les îles du Nord

On dispose de peu de renseignements du passé cyclonique, des récits témoignent de cyclones ayant affecté le nord de l'arc antillais, des passages sur ou à proximité immédiate de St-Martin et St-Barthelemy.

Du passé, on rapporte quelques dates d'ouragans mémorables :

11 juillet 1733 / Octobre 1737 / 24 Juillet 1751 / 02 Août 1792 / Août 1793 / 21 Septembre 1819 / 21 Août 1871.

Puis, durant les 117 dernières années, on a pu noter :

De 1898 à 1932, 8 ouragans :

- 12 Septembre 1898
- 02 Septembre 1906
- 08 Mars* 1908
- 21 Août 1916
- 16 Septembre 1922
- 28 Août 1924
- 10 Septembre 1931
- 26 Septembre 1932
- *(Phénomènes hors-saison)

De 1933 à 1947, 6 tempêtes tropicales, années calmes et sans ouragans.

À partir de 1950, attribution de prénoms aux tempêtes :

01 septembre 1950	DOG	15 septembre 1995	MARILYN
14 septembre 1953	EDNA	23 octobre 1995	SEBASTIEN
02 janvier 1955	ALICE	08 juillet 1996	BERTHA
11 septembre 1955	HILDA	06 septembre 1997	ERIKA
18 août 1959	EDITH	21 septembre 1998	GEORGES
05 septembre 1960	DONNA	20 octobre 1999	JOSE
29 août 1965	BETSY	19 novembre 1999	LENNY
26 août 1966	FAITH	22 août 2000	DEBBY
15 septembre 1975	ELOISE	?? août 2006	CHRIS
17 juillet 1979	CLAUDETTE	15 octobre 2008	OMAR
03 septembre 1979	FREDERIC	31 août 2010	EARL
04 septembre 1981	FLOYD	21 août 2011	IRENE
07 novembre 1984	KLAUS	11 septembre 2011	MARIA
17 septembre 1989	HUGO	13 octobre 2014	GONZALO
06 octobre 1990	KLAUS	27 août 2015	ERIKA
26 août 1995	IRIS	3 septembre 2017	IRMA
05 septembre 1995	LUIS	*(Phénomènes hors-saison)	

De ces 50 dernières années, ce sont DONNA (1960) et LUIS (1995) à 35 ans d'intervalle jour pour jour, qui laissent les souvenirs les plus vivaces, l'œil de ces ouragans de classe 4 étant passé juste au nord des deux îles.

22 ans après, l'Ouragan IRMA (2017), plus gros phénomène jamais enregistré sur l'Atlantique, traverse les St Martin et St Barthelemy.

Force de constater que ces dernières années, deux phénomènes majeurs peuvent se former et évoluer simultanément sur le bassin atlantique à un intervalle proche comme illustré ci-dessous



Historique de trajectoire pour l'Ouragan Irma et Maria

La capture d'image satellite ci-dessous, vient-elle aussi compléter et illustrer l'état du bassin Atlantique le 05 Septembre 2017 à 16h55.

Le phénomène JOSE (2017) aurait également pu toucher l'île de St Barthelemy quelques dizaines de jours plus tard.

Ce qui représente 15 tempêtes tropicales et 25 ouragans en un siècle.

Le risque statistique cyclonique peut donc s'évaluer à Saint-Martin et Saint-Barthélemy à :

- Un phénomène nommé tous les 2 ans ½
- Un ouragan tous les 4 ans ½

Ainsi, il semble bien que le risque de voir un phénomène cyclonique, sous forme de tempête ou ouragan, est plus important sur les îles du nord par rapport aux autres îles françaises des Antilles qui affichent elles, une statistique d'un tous les 4 ans.

De surcroît, plus nous montons vers le Nord, plus les phénomènes ont tendance à se renforcer.

À Saint Barthélemy, la période cyclonique s'étend du 01 Juillet au 30 Novembre. Durant cette période, la vigilance météo est accrue.

Dès la naissance d'un phénomène sur l'Atlantique, les conduites à tenir sont rappelées à l'ensemble de la population. En cas d'alerte un plan est prévu en 5 niveaux de vigilance.

On distingue 5 niveaux de vigilance. Ces phases directement liées à la progression et au renforcement du cyclone induisent une organisation de réponse de la collectivité et des services de l'État. Les voici :

CYCLONE LES NIVEAUX DE VIGILANCE, LES CONSIGNES À RESPECTER		
Les différents niveaux de vigilance de Météo France en cas d'alerte cyclonique (tempête tropicale ou ouragan). Dans tous les cas: rester à l'écoute de la situation météo.		
	« Soyez attentifs » Une tempête tropicale ou un ouragan peut présenter une menace dans 48 à 72h.	Éviter les activités à risque sur les plages et les côtes, les randonnées en montagne ou près des cours d'eau.
	« Préparez-vous » Impact fort attendu dans les 48h ou danger très probable avec effets limités à courte échéance.	Préparer son habitation, consolider portes et fenêtres... Ne pas prendre la mer. Éviter les plages et éviter toute sortie, même en milieu urbain. Vérifier les réserves d'eau potable, piles et batteries. Faire le plein de carburant. Protéger ses documents personnels.
	« Protégez-vous » Impact assez fort à fort très probable dans 6 à 18h ou cyclone majeur attendu à échéance plus éloignée.	Rejoindre son habitation au plus vite. Ne prendre la mer sous aucun prétexte. Finir de protéger son habitation. Rentrer les animaux. Préparer la pièce la plus sûre pour accueillir l'ensemble de la famille.
	« Confiniez-vous, ne sortez pas ! » Cyclone tropical majeur dans 3 à 6h avec effets très importants.	Ne circuler sous aucun prétexte. Garder son calme. Consolider les portes, mêmes les portes intérieures. S'éloigner des ouvertures. En cas de retour d'un temps calme, ne pas sortir et attendre les consignes (il s'agit probablement de l'œil du cyclone) → de nouvelles conditions sévères et intenses vont survenir.
	« Restez prudents » Un cyclone tropical a traversé le territoire. Danger d'inondations, de coulées de boue, de fils électriques à terre...	Éviter de sortir pour ne pas gêner les secours. Assister ses voisins et prévenir les secours si besoin. N'utiliser téléphone et véhicule qu'en cas de nécessité absolue.

Source: Météo France

VISACTU

Face à la menace, le Centre Opérationnel Territorial (COT) de la collectivité est activé et des abris sûrs identifiés sont rendus opérationnels.

Une prise de contact avec les différents acteurs économiques est établie en amont d'un phénomène. Chaque organisme est tenu d'assurer les dispositions de sécurité qui lui sont propres

Si aucune perte humaine n'est à déplorer, l'économie de l'île basée sur le tourisme a été sévèrement impactée. On dénombre 8 400 sinistres déclarés dans 3 900 maisons sinistrées.

La moyenne des déclarations est de 110 000€ par maison. Côté entreprises 774 ont déclarés des sinistres pour une moyenne de 500 000€ par entreprise. 3 800 véhicules et une vingtaine de bateaux ont été touchés.

La centrale EDF, le réseau de distribution, les unités de production d'eau potable, l'aéroport et les services de secours n'ont pas été épargnés.



IRMA le 06/09/2017 sur les hauteurs de Flamands



Opération de bâchage IRMA 2017



Aéroport Rémy DE HAENEN Saint-Barthélemy IRMA 06/09/20



Centre de Secours de Saint-Barthélemy après le passage de l'ouragan IRMA 06/09/2017



Parking intérieur du Centre de Secours de Saint-Barthélemy après l'Ouragan IRMA 06/09/2017



Route de St Jean vers le Nikki Beach pendant l'ouragan IRMA 05/09/2017

À l'avenir, le réchauffement climatique favorise la naissance de cyclone. Les spécialistes prévoient pour les années à venir une augmentation conséquente de l'activité cyclonique sur la zone Atlantique.

On s'attend à une augmentation du nombre et de la puissance des cyclones. Les conditions favorables à la naissance d'un phénomène pourraient également être réunies sur une plus large période. La saison cyclonique devrait de ce fait s'étendre.

> Objectif N°36.

Améliorer la couverture des risques cycloniques

> Objectif N°37.

Développer les médias sociaux de gestion d'urgence (MSGU) notamment au niveau local et améliorer la couverture et le réseau d'alerte à la population. Disposer d'un module drone avec 3 sapeurs-pompiers spécialisés et formés au sein du STIS 977.

b. Le risque sismique

Les tremblements de terre ou séismes sont les catastrophes naturelles les plus dangereuses et imprévisibles. Ils peuvent dévaster une région entière et sinistrer des dizaines voire des centaines de milliers de personnes. Un séisme ou tremblement de terre est une secousse du sol résultant de la libération brusque d'énergie accumulée par les contraintes exercées sur les roches.

Cette libération d'énergie se fait par rupture le long d'une faille, généralement préexistante. Plus rares sont les séismes dus à l'activité volcanique ou d'origine artificielle.

Un essaim de séismes (ou « essaim sismique », ou encore « essaim de sismicité ») est une succession de séismes qui surviennent en un endroit donné au cours de plusieurs jours, plusieurs mois ou plusieurs années (durée très variable).

Il est souvent impossible d'identifier, parmi ces séismes, celui qui pourrait être considéré comme le séisme principal. Ce phénomène de libération d'énergie sismique est très différent de la séquence « séisme principal + répliques » observée habituellement.

La puissance d'un séisme est mesurée par deux grandeurs : La Magnitude, qui mesure l'énergie libérée par le séisme et l'intensité qui correspond aux dégâts occasionnés

L'intensité sismique elle est mesurée selon l'échelle de Mercalli qui prend en compte les effets d'un séisme, à un endroit donné, sur des objets naturels, sur des installations industrielles et sur les êtres humains.

Bien que le risque soit présent, l'évolution et la fréquence de ces phénomènes restent d'actualité mais aussi mal cernées.

Aussi, aucune hypothèse ne peut être écartée et l'effondrement possible de nombreux immeubles et habitations doit être prise en compte en tant que risque majeur notamment dans les analyses du PSA3.

L'isolement du territoire impose une réflexion fondée sur des moyens locaux d'intervention en première intention, ainsi que sur les moyens régionaux et nationaux de réponse de sécurité civile.

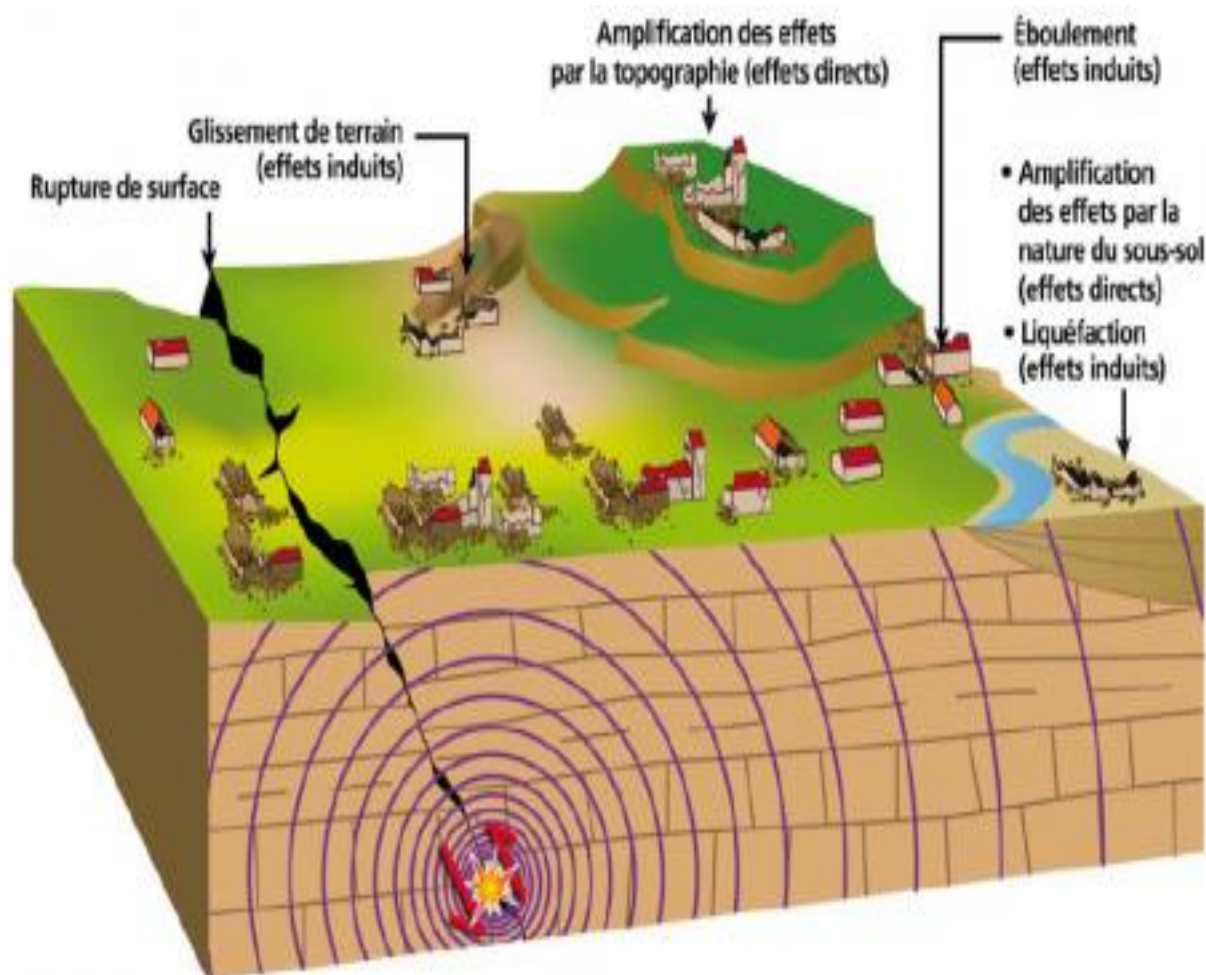


Illustration de l'échelle de Mercalli

L'intensité diffère de la magnitude, qui est liée à l'énergie relâchée par un séisme.

La magnitude est évaluée selon l'échelle de Richter qui classe la puissance d'une secousse sismique dans un ordre de chronologique.

Le sismogramme est une représentation graphique du mouvement du sol et permet l'appréciation des secousses.

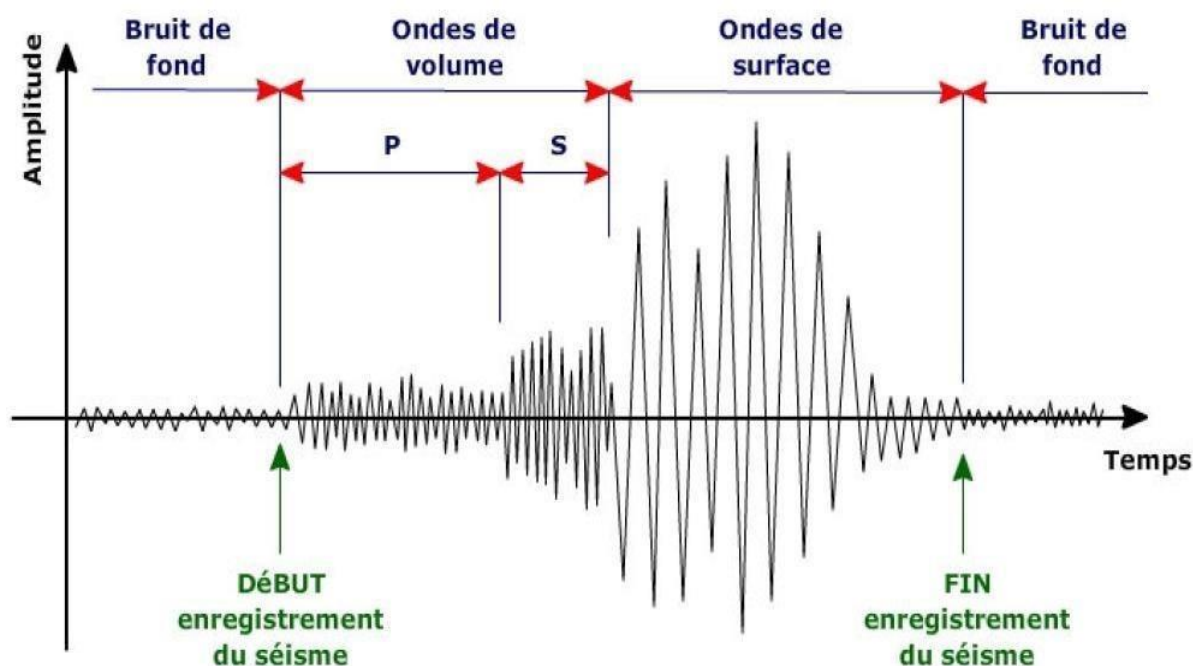
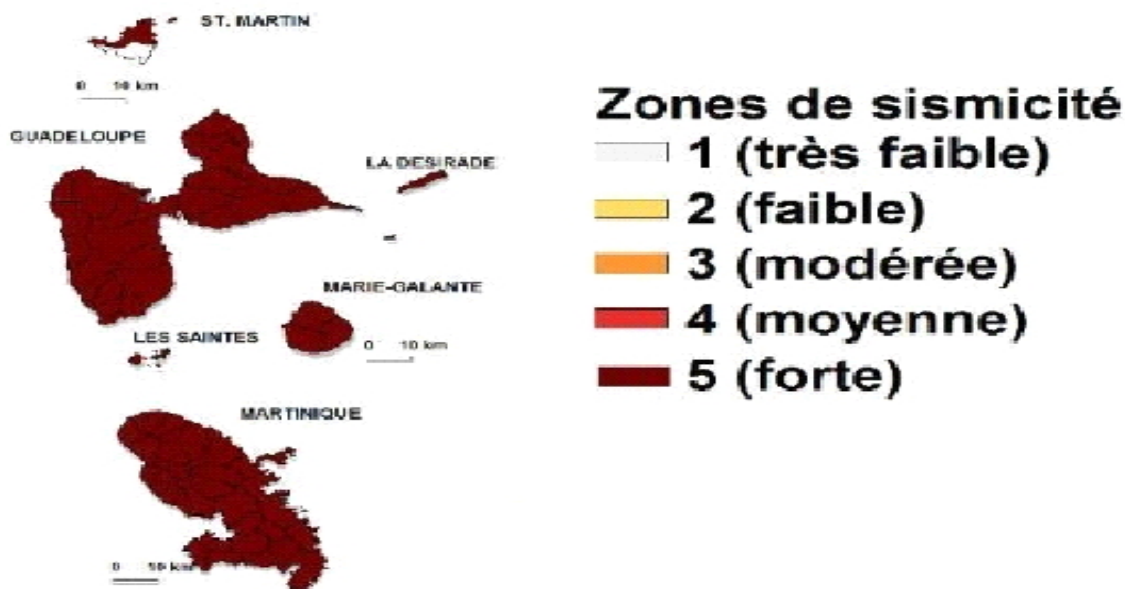


Illustration d'un tracé type de sismographe

Zonage sismique des Antilles



L'actualisation du zonage sismique réglementaire français en 2010 a été rendue nécessaire par l'évolution des connaissances scientifiques et la mise en place du code européen de construction parasismique.

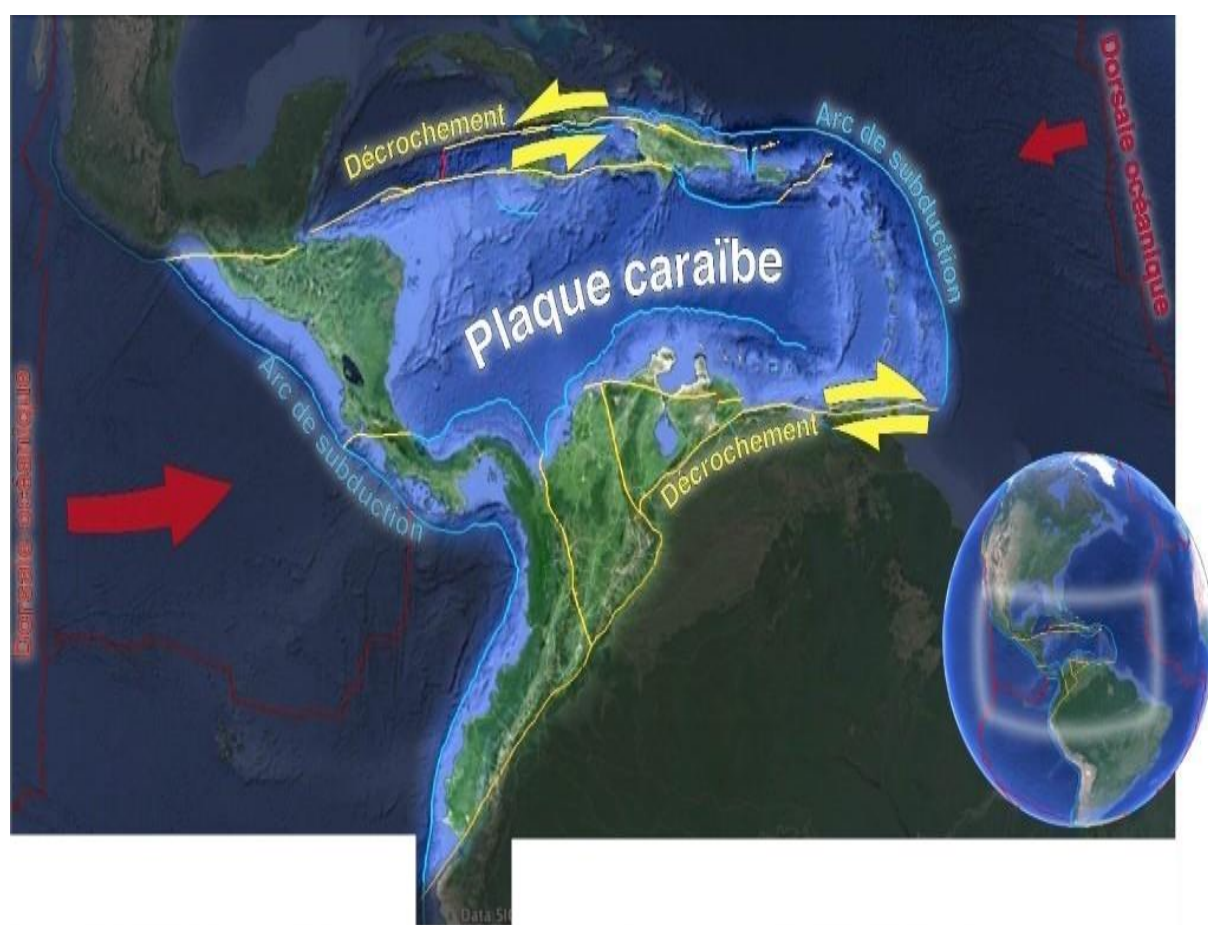
Représentant la zone de sismicité forte (5) selon le zonage sismique national, les Antilles françaises constituent les territoires de France où l'aléa sismique est le plus fort.

À Saint Barthélemy, la plaque Caraïbe se déplace, de manière relative, par rapport aux plaques Nord Amérique et Sud Amérique qui la bordent au nord, à l'est et au sud.

Ce mouvement se traduit, dans la région des Petites Antilles par une convergence entre la plaque Caraïbe et le plancher océanique Atlantique (plaques Nord Amérique et Sud Amérique), à une vitesse d'environ 2 cm/an.

Une grande partie de cette convergence est absorbée dans la zone de subduction (enfouissement de la lithosphère atlantique sous l'arc des Petites Antilles) qui marque la frontière entre la plaque Caraïbe et les plaques Amérique, mais une fraction résiduelle entraîne des déformations à l'intérieur des plaques, notamment au niveau de l'arc des Petites Antilles.

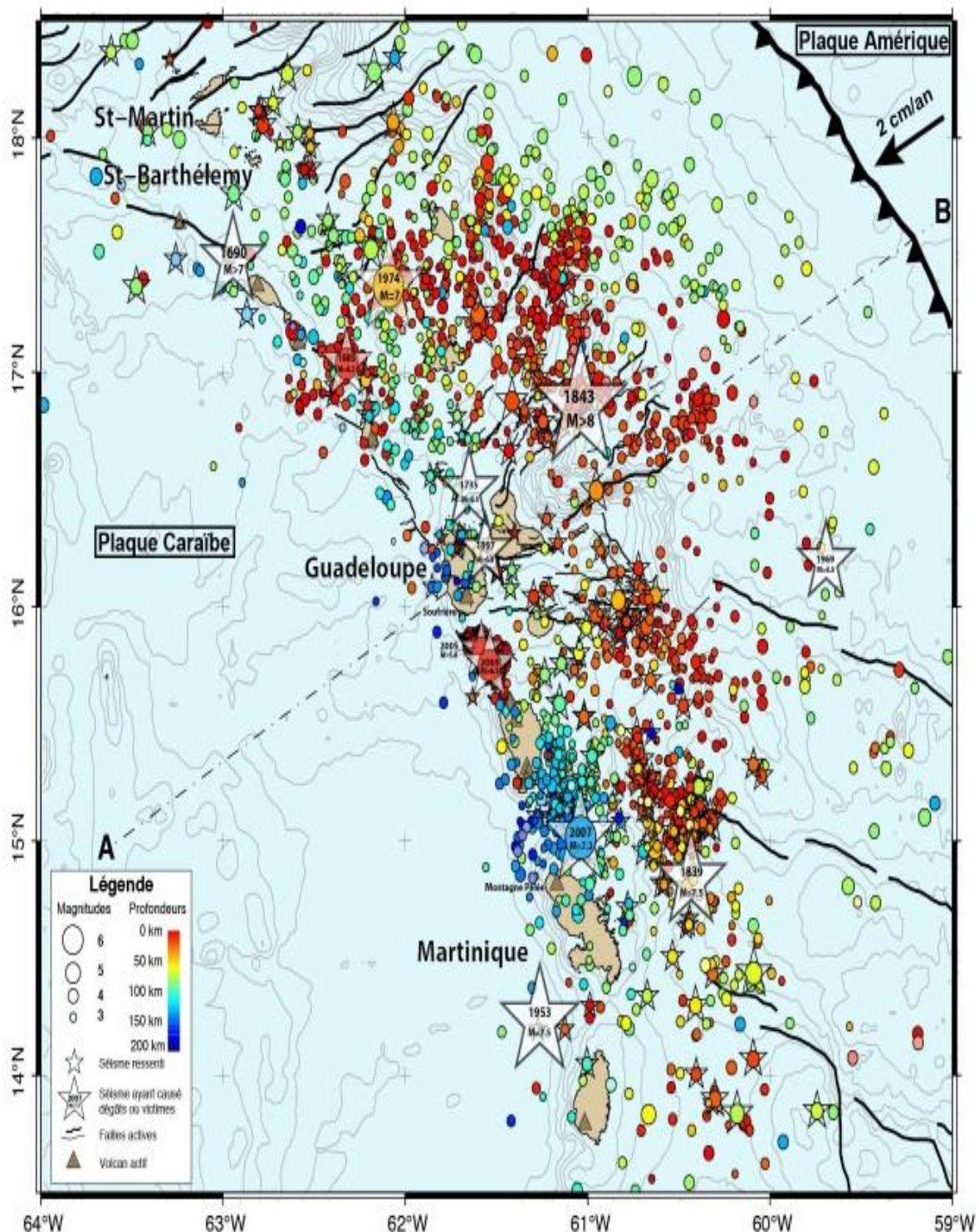
Illustration et localisation de la plaque Caraïbe



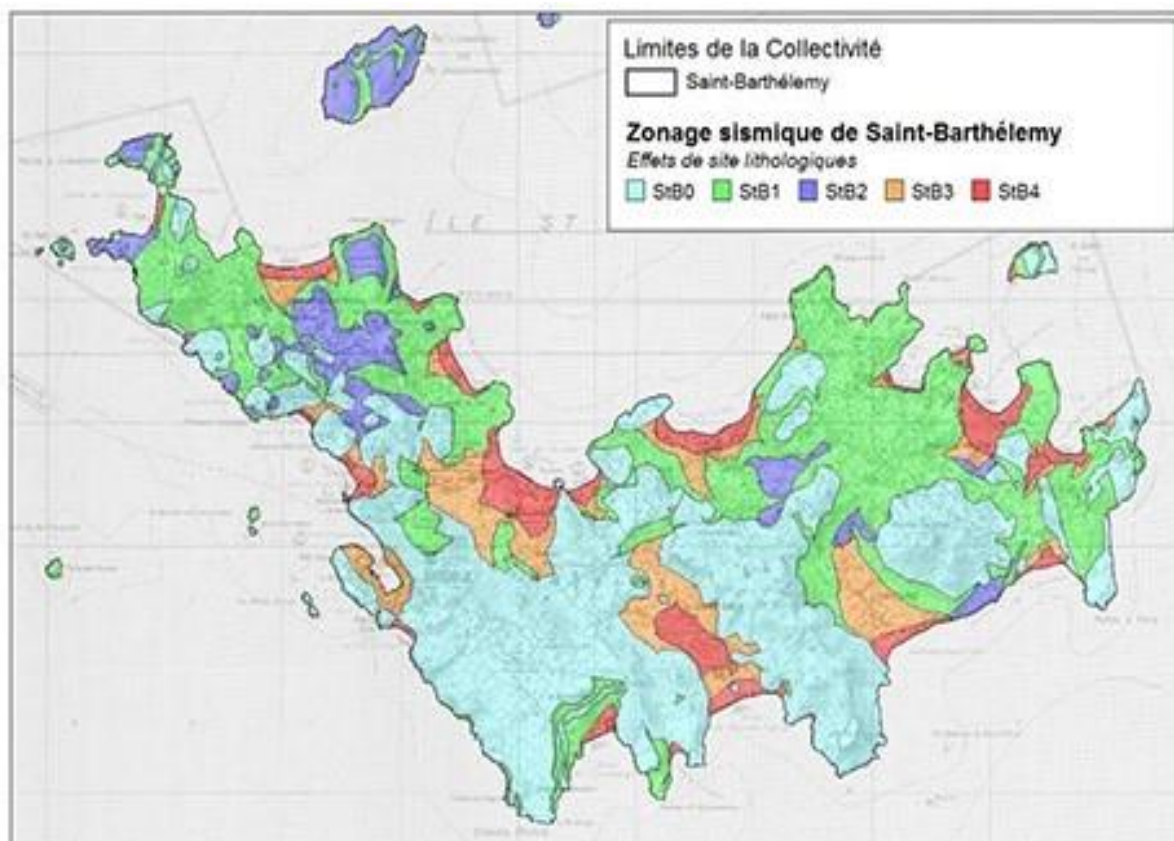
L'archipel guadeloupéen correspond donc à un niveau élevé de l'aléa sismique.
Ceci est dû non seulement aux séismes lointains de la zone de subduction Amérique / Caraïbe, mais aussi à l'activité sismique intra plaque Caraïbe et sur l'Arc des petites Antilles.

ARC DES PETITES ANTILLES

Sismicité 1996-2011 (M>3) et séismes historiques majeurs



Saint Barthélemy est découpé en 5 secteurs de de micro-zonage, illustrés ci-dessous :



La Carte illustrant micro-zonage de Saint Barthélemy

Depuis le début de l'année 2015 les petites secousses sont régulières dans la zone Antilles, en revanche, depuis quelques années, des séismes de magnitude 4,5 et plus se sont manifestée sur Saint Barthélemy et les petites Antilles.

La majeure partie des zones concernées, ci-dessus en en rouge, se trouvent essentiellement sur les littoraux, et plus particulièrement sur les Anses.

Anse présentée ci-après :

Compte tenu du contexte sismotectonique, la région des îles du nord est particulièrement concernée par les aléas géologiques naturels de nature volcanique et sismique.

L'arc des petites Antilles se situe à l'aplomb d'une zone de convergence des plaques tectoniques nord- et sud-américaines avec la plaque Caraïbe, les premières s'enfonçant sous la seconde par le phénomène de subduction. Ses mouvements engendrent des déformations et donc des séismes et du volcanisme dans la région.

Un séisme d'une magnitude de 5,3 sur l'échelle de Richter été enregistré dans la nuit du 30/04/2013 au large de l'île de Saint-Barthélemy, à 250 km au nord de la Guadeloupe.

Plus récemment, le 06 Octobre 2016, l'île d'Haïti à elle été touchée par un séisme de magnitude 5,9 qui a fait 17 morts et 350 blessés, selon le dernier bilan du ministère de l'Intérieur. Cette même île qui avait été touchée le 12 janvier 2010 par un séisme de magnitude de 7,0 sur l'échelle de Richter. Avec un épïcêtre situé approximativement à 25,3 km de Port-au-Prince

Les scientifiques s'accordent pour dire qu'il est fort probable qu'un séisme majeur touche l'une des îles antillaises françaises dans les décennies à venir, comme ce fut le cas par le passé.

Au niveau local, le plan séisme Antilles reste piloté et mis en œuvre, en Guadeloupe, en Martinique, à Saint-Martin et à Saint-Barthélemy par les préfets qui s'appuient sur les compétences des services « risques » et « construction » des DEAL.

Pour St Barthélemy, la première action entreprise dans le cadre du Plan Séisme Antilles a été la réalisation de diagnostics de vulnérabilité entre 2007 et 2009 ; ce travail a consisté à évaluer le niveau de risques de l'ensemble des établissements scolaires ainsi que de plusieurs bâtiments publics, et que des mesures à mettre en œuvre pour y remédier renforcement ou reconstruction

Les Antilles font partie des départements les plus exposés au risque sismique : elles sont classées en niveau 5 du zonage sismique réglementaire, soit le plus fort en territoire français.

La mémoire collective a retenu une manifestation particulièrement tragique : le séisme de 1843 en Guadeloupe. Plus récemment, ont marqué les esprits le séisme des Saintes en 2004 - qui a atteint une magnitude de 6.3 sur l'échelle de Richter et une intensité VIII - et celui de Martinique en 2007 - avec une magnitude de près de 7.

Face à cette menace permanente, l'État prend conscience de la vulnérabilité de la zone. Récemment, en Mars 2017, a eu lieu l'exercice « EU Richter Caraïbes 2017 » visant à évaluer l'organisation de la zone face à un séisme d'ampleur.

Le scénario s'est inspiré des caractéristiques d'un séisme historique qui ravagea la Guadeloupe et de nombreuses îles du nord et l'arc des petites Antilles le 08 Février 1843.

ACTIONS	RÉSULTATS À FIN 2020
Exercices Richter	2 exercices tenus aux Antilles
Exercices communaux incluant des exercices tsunami	10 exercices communaux
Formation de diagnostiqueurs pour les diagnostics d'urgence post-séisme	100 diagnostiqueurs formés et opérationnels aux Antilles

c. Les mouvements de terrain

Les mouvements de terrain sont des déplacements, plus ou moins brutaux, du sol ou du sous-sol, d'origine naturelle ou résultante d'activités humaines (origine anthropique).

Ils dépendent notamment de la nature, de la disposition et de l'état de fracturation des couches géologiques (sol et sous-sol), ainsi que des efforts qui y sont appliqués.

Les volumes en jeu sont compris entre quelques litres et quelques millions de mètres cubes. Les déplacements peuvent être lents (quelques millimètres par an) ou très rapides (quelques centaines de mètres en quelques secondes).

Les mouvements lents entraînent une déformation progressive des terrains pas toujours perceptible par l'homme, causant des fissures dans les bâtiments.

Les désordres peuvent se révéler si graves pour la sécurité des occupants que la démolition des bâtiments s'impose.

Ils comprennent :

- Les affaissements consécutifs à l'évolution de cavités souterraines, naturelles ou artificielles, évolution amortie par le comportement souple des terrains de couverture,
- Les tassements par retrait de sols argileux et par consolidation de terrains compressibles (vases, tourbes ...),
- Le fluage de matériaux plastiques sur faible pente,
- Les glissements qui correspondent au déplacement en masse, le long d'une surface de rupture plane, courbe ou complexe, de sols cohérents,
- Le retrait ou le gonflement de certains matériaux argileux en fonction de leur teneur en eau.
- Les mouvements rapides

Ils peuvent toucher les personnes, avec des conséquences souvent dramatiques. Ces mouvements peuvent aussi atteindre les infrastructures (bâtiments, voies de communication...), allant de la dégradation à la ruine totale.

Ils peuvent être scindés en deux groupes selon le mode de propagation des matériaux, en masse ou à l'état remanié :

L'on peut trouver dans le premier groupe comprend :

- Les effondrements qui résultent de la rupture brutale de voûtes de cavités souterraines naturelles ou artificielles, sans atténuation par les terrains de surface,
- Les chutes de pierres ou de blocs provenant de l'évolution mécanique de falaises ou d'escarpements rocheux très fracturés,
- Les éboulements ou écroulements de pans de falaises ou d'escarpements rocheux selon des plans de discontinuité préexistants,
- Certains glissements rocheux
- Le second groupe se compose :
- Les coulées boueuses qui proviennent de l'évolution du front des glissements. Leur mode de propagation peut être extrêmement rapide et s'apparenter à du transport fluide ou visqueux,
- Les laves torrentielles qui résultent du transport de matériaux en coulées visqueuses ou fluides dans le lit des torrents de montagne.

Glissement de terrain plan et glissement circulaire : sont deux grandes classes de glissements, la terminologie fait référence à la géométrie de la surface de rupture.

Dans un glissement plan, la surface de rupture est droite et la masse de sol en mouvement glisse le long de celle-ci (figure 8).

Dans un glissement circulaire, il y a un mouvement de rotation autour d'un axe central à la surface de rupture.

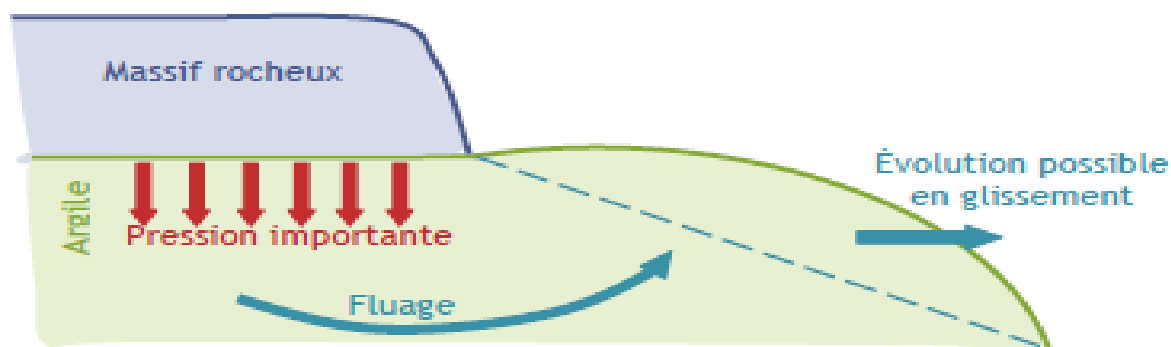
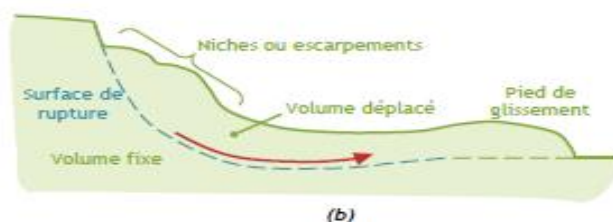


Figure 8 : (a) Schématisation du phénomène de glissement de terrain plan, (b) avalanche, image [7]



Facteurs propices aux glissements de terrain

Les glissements de terrain sont des phénomènes complexes, impliquant des principes multi-échelles et multi-physiques. Ils sont influencés par un grand nombre de facteurs, se divisant en quatre catégories :

- L'hygrométrie influence directement les propriétés mécaniques du sol, en fonction de sa porosité. C'est un facteur prépondérant, lors d'averses plus importantes, le nombre de glissements de terrain augmente. Une teneur en eau élevée affaiblira généralement les propriétés mécaniques de l'écoulement, accélérant son déclenchement ; des cycles répétés de chargement et de déchargement en eau amèneront de l'érosion. L'hygrométrie peut enfin avoir des origines humaines. Dans ce dernier cas, la modification du chargement combinée avec les infiltrations d'eau provoquées décuple les effets du glissement.
- Le chargement mécanique de la pente peut être modifié par la construction de structure. Une augmentation des charges en amont peut accélérer le glissement ; une diminution de la résistance en aval, lié à un décaissement par exemple, a des effets similaires.

Il est crucial de bien connaître les zones à risque pour éviter d'y construire, ou de prendre des mesures pour s'assurer de ne pas déstabiliser une pente dangereuse.

L'exploitation humaine, la présence d'arbres ou de végétations peut venir stabiliser la pente, la déforestation peut perturber l'équilibre.

Les herbes hautes plantées sur les dunes des littoraux stabilisent par leurs racines la couche supérieure et limitent l'exposition au vent.

L'accidentel, des événements extrêmes peuvent venir déstabiliser subitement un glissement en formation : des arbres stabilisateurs arrachés, une inondation sature et érode les sols, un séisme peut faire basculer un glissement ou entraîner la liquéfaction des sols.

Les facteurs de risque influençant l'évolution d'un mouvement de terrain ou le déclenchant sont multiples, et parfois difficiles à quantifier.

Leur intégration dans des modèles de calcul exacts est donc souvent impossible.

Cependant, même si les glissements sont des phénomènes complexes et très variés, il est possible d'en proposer en première approche une modélisation simple, qui éclaire sur les mécaniques mises en jeu et leur déroulement.

Compte tenu du dénivelé et du relief de l'île, les fortes pluies occasionnent fréquemment des déversements sur les routes.



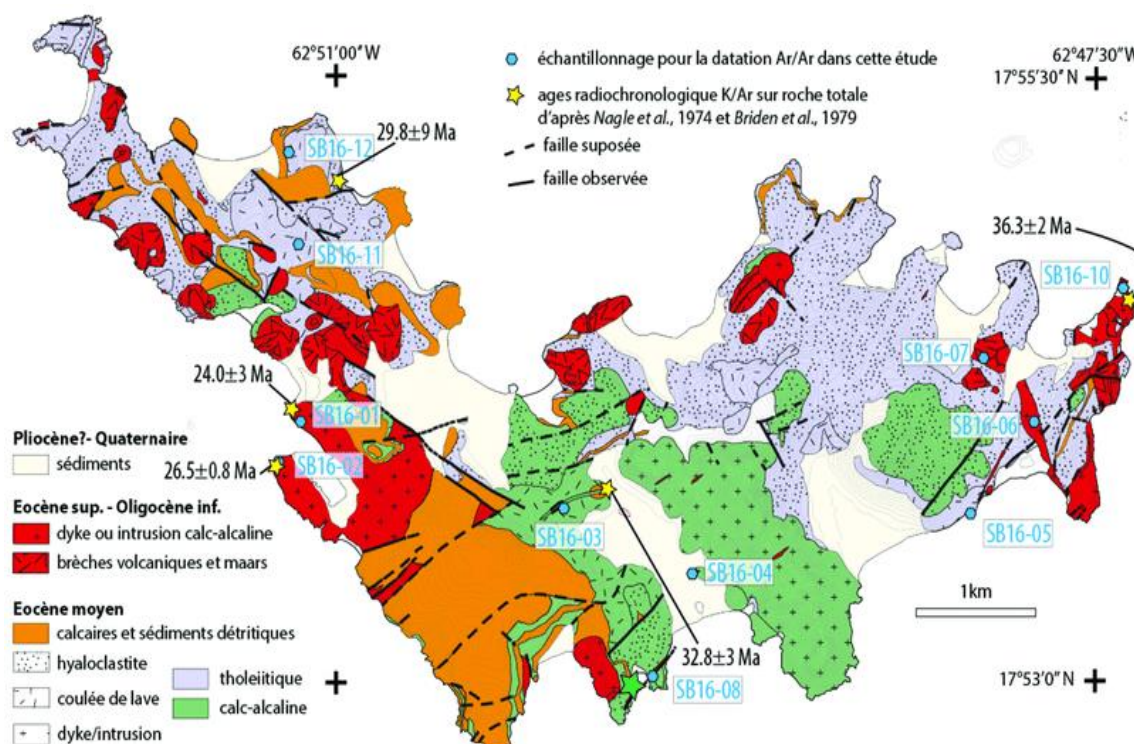
Fortes pluies de 2018 occasionnant des coulées sur la route de petite saline



Site de construction d'une habitation dans le secteur de petit cul de sac en 2018

Saint-Barthélemy présente aussi de la diversité dans les paysages morphologiques, avec des fortes pentes, des sols rocailleux et des corniches ébouleuses

Les plateaux calcaires, les mornes pierreux dans des roches volcaniques et les larges dépressions appelées « fonds ».



Identification de la typicité des sols de l'île de St Barthelemy

Il n'existe aucun cours d'eau pérenne, seules les ravines deviennent actives lors des pluies. Un chargement lié à l'exploitation humaine, l'urbanisation et le défrichement engendrent une érosion des sols et viennent fragiliser les structures existantes qui peuvent engendrer des glissements de terrain.

Comme l'illustre la photo ci-dessous avec des constructions d'habitations à flanc de falaise.



Prise de vue du secteur de Pointe Milou

>Objectif N°38.

Constituer, à moyen terme, une équipe spécialisée légère USAR "Urban Search and Rescue" Sauvutage déblaiement : capacité de recherches, localisation, sauvetages, extraction de victimes, recherche de victimes ensevelis lors d'effondrement d'une habitation ou d'ouvriers ensevelis dans des tranchées, séismes, cyclones. Acquérir la certification INSARAG afin d'intégrer le DICA ANTILLES (SDIS 971 / SDIS 971 / STIS 977 et SDIS 973). Proposition inscrite dans le plan séisme Antilles.

d. Les Tsunamis

Un tsunami, dit « vague du port », est une série d'ondes de très grande période se propageant à travers un milieu aquatique (océan, mer ou lac), issues du brusque mouvement d'un grand volume d'eau, provoqué généralement par un séisme, un glissement de terrain sous-marin ou une explosion volcanique, et pouvant se transformer, en atteignant les côtes, en vagues destructrices déferlantes de très grande hauteur. En eau profonde, les vagues du

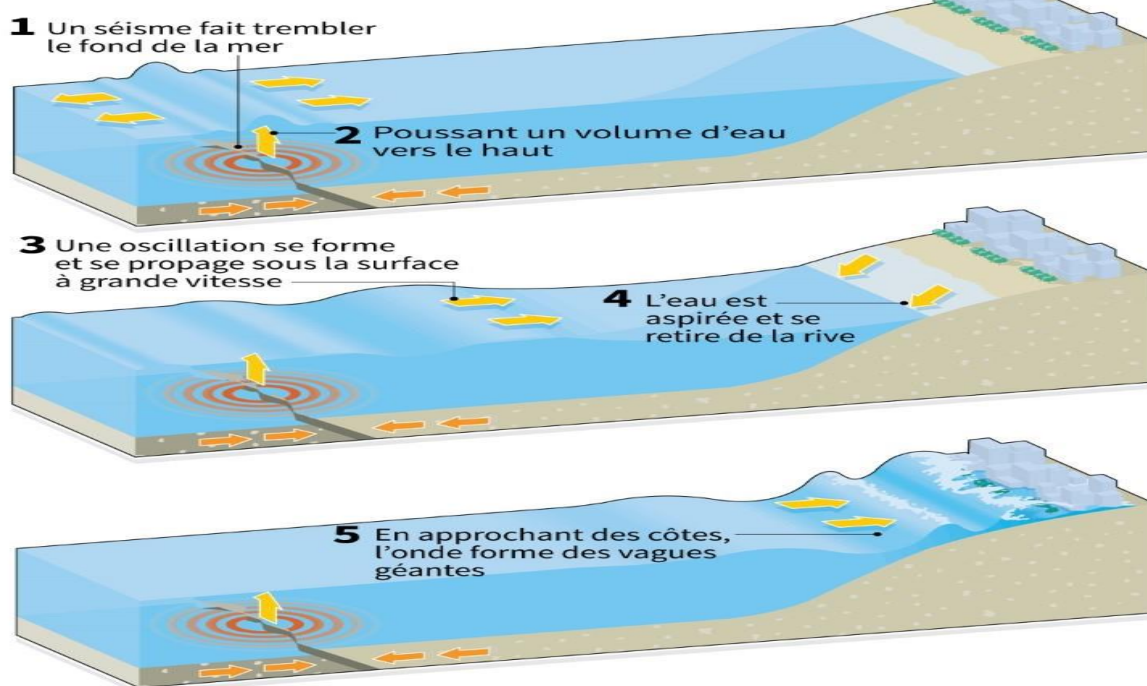
tsunami ont une période (temps séparant chaque crête) se comptant en dizaines de minutes, et peuvent voyager à plus de 800 km/h, tout en ne dépassant pas quelques décimètres de hauteur. Mais à l'approche des côtes, leur période et leur vitesse diminuent, tandis que leur amplitude augmente, leur hauteur pouvant dépasser 30 m. Elles peuvent alors submerger le rivage, inondant les terrains bas, pénétrant profondément dans les terres, en emportant tout sur leur passage, dans une succession de flux et de reflux.

Les tsunamis font partie des catastrophes les plus destructrices de l'histoire. Sur les quatre derniers millénaires, ils totalisent plus de 600 000 victimes, à travers le monde, au moins 279 événements répertoriés.

Le tsunami de 2004, dans l'Océan Indien, est la catastrophe la plus meurtrière des 30 dernières années, avec plus de 250 000 victimes.

En français, le terme de raz-de-marée était précédemment couramment employé pour désigner les tsunamis. C'est toutefois un terme imprécis, car il regroupe sous la même appellation les tsunamis et d'autres phénomènes de submersion marine. Les scientifiques ont donc officialisé en 1963 le terme « tsunami ».

Formation d'un tsunami



Le schéma ci-dessous vient illustrer la formation de ce dernier

Autant de déclencheurs que nous connaissons bien, sous nos latitudes caribéennes. Nul ne doute, dans un tel contexte, que le risque tsunami soit une réalité dans les Antilles. Le moment venu, le temps disponible pour évacuer sera incertain.

L'installation de 4 stations permanentes en Guadeloupe, comprenant chacune un marégraphe enregistrant les variations de hauteur de la mer en continu. Les premières données recueillies sont très satisfaisantes et les données sont parfaitement cohérentes entre elles et comparables à celles d'une station américaine des Îles Vierges (située à 350 km de la Guadeloupe).

Ce nouveau réseau, qui n'est en aucun cas un système d'alerte, est opérationnel et permettra d'estimer les effets de sites et les temps de propagation d'un prochain tsunami. Certains sont d'origine sismique, générés par un séisme proche ou lointain, d'autres moins fréquents sont d'origine volcanique, liés à une éruption encours.

Parmi les plus importants, on retiendra :

Les délais entre la source d'un tsunami (séisme sous-marin ou éruption volcanique) et l'occurrence d'une vague destructrice varient énormément : d'environ 7 heures pour un séisme à Lisbonne, il est de 2 heures pour un séisme à Haïti, et seulement 8 minutes pour une éruption à Montserrat.

D'autre part la hauteur de la vague est totalement dépendante des effets de site liés à la topographie des fonds marin proches des côtes. La prévention de ce risque s'avère donc difficile et il paraît nécessaire de commencer par une étude instrumentale de l'aléa.

Les tsunamis ne peuvent donc pas être considérés comme des phénomènes rares ou encore moins anecdotiques dans notre archipel, et plus généralement dans la Caraïbe. S'il existe une saison cyclonique dans les Antilles, il n'en ait pas de même pour les tsunamis

Début d'année 2019, l'hôtel de la Collectivité accueillait une conférence sur le risque de tsunami, qui inquiète bien des résidents de Saint-Barthélemy. Éprouvés par l'ouragan Irma, effarouchés par les séismes ressentis ces derniers mois, les habitants de Saint-Barth sont venus inquiets et nombreux écouter les préconisations de deux experts, lors de cette conférence.

Les docteurs Frédéric Leone et Matthieu Péroche, de l'Université Montpellier 3, travaillent sur le risque tsunami aux Antilles françaises depuis plusieurs années. C'est le projet Exploit, mené en collaboration avec les autorités de Guadeloupe, Martinique et des Îles du nord.

Seule solution, l'évacuation

Aucune construction n'a réellement fait ses preuves contre un tsunami, même au Japon. Pour s'y préparer et éviter les pertes humaines, une seule chose à faire : un plan d'évacuation et des exercices réguliers.

Les membres du projet « Exploit » préconisent « la prévention et l'auto-reconnaissance de signes précurseurs ».

Exemple : un séisme.

- ❖ « Si vous êtes en zone à risque et que vous sentez une forte secousse, il faut évacuer vers les hauteurs, à pied. »
- ❖ Mais ne partez pas en courant à la moindre vibration. Les scientifiques estiment qu'un séisme peut déclencher un tsunami à partir d'une magnitude de 7 sur l'échelle de Richter.

Pour illustrer ces propos, le séisme du 24 décembre 2017 à Saint-Barthélemy était de 5,8, tout comme celui du 9 février 2019.

Un fort séisme de l'autre côté de l'Atlantique peut provoquer un tsunami qui déferlera jusqu'aux Caraïbes.

L'énergie traverse les océans à la vitesse d'un avion de ligne. « Il lui faut 20 heures pour traverser le Pacifique, environ 6 heures pour traverser l'Atlantique ».

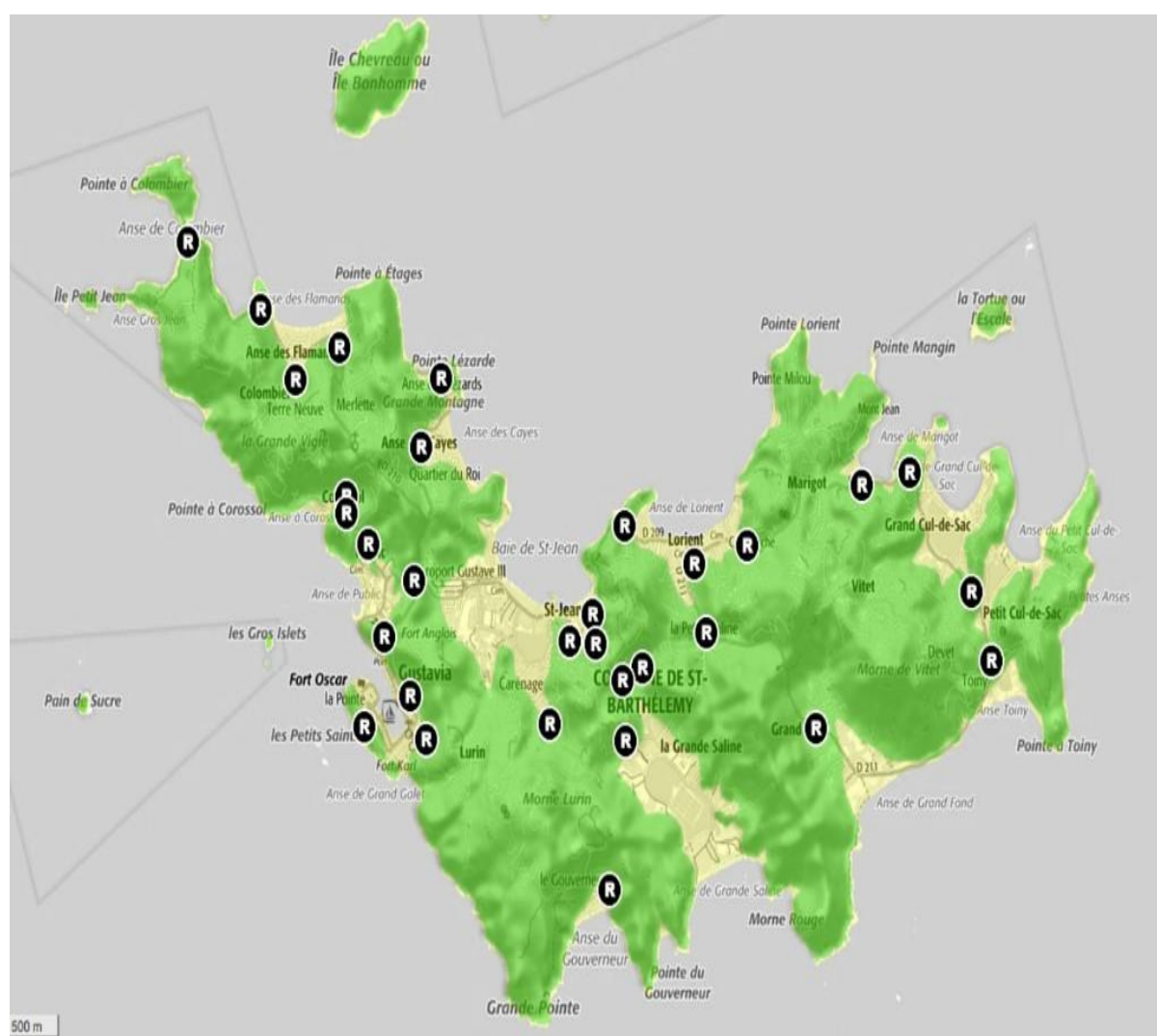
Si ce scénario est possible, le plus probable pour Saint-Barthélemy reste une source régionale :

Séisme local, glissement de terrain sous-marin ou aérien (par exemple un flanc de volcan qui s'effondre en mer), éruption volcanique, voire « impact d'une météorite en pleine mer ».

Hormis le séisme ressenti, un autre signe avant-coureur du tsunami : avant qu'il ne déferle sur les côtes, la mer se retire. Un mouvement marin anormal peut attirer votre attention.

Si certains vecteurs de communication restent à développer, des dispositifs d'alerte à la population pouvant être actionnés par les autorités sont déjà en place sur le secteur de Gustavia

Pour faire suite à l'action d'alerte de la population, l'île recense 32 abris sûrs et zones de refuges :



Carte de l'implantation des abris sûrs et zones de refuges sur l'île de St Barthélemy en 2018

E. Les inondations



Inondations à Saint Barthélemy secteur plage de Pélican en septembre 2017

L'inondation est une submersion temporaire, par l'eau, de terres qui ne sont pas submergées en temps normal, quelle qu'en soit l'origine. L'expression recouvre les inondations dues aux crues des rivières, des torrents de montagne et des cours d'eau intermittents méditerranéens, aux remontées de nappe, aux ruissellements urbains et agricoles ainsi que les submersions marines au-delà des limites du rivage de la mer.

Certaines inondations sont liées à des phénomènes récurrents chaque année comme la mousson, des circonstances météorologiques particulières, les cyclones ou les orages violents.

Elles peuvent également être dues à l'effet simultané de plusieurs phénomènes : c'est souvent le cas des submersions marines provoquées par la combinaison d'une forte houle, de coefficients de marée élevés et parfois même d'une onde de tempête et d'une crue estuarienne.

Toutefois, l'activité humaine aggrave le risque d'inondation. Ainsi, en zone inondable, le développement économique constitue l'un des principaux facteurs aggravants, par augmentation de la vulnérabilité. De plus, les aménagements (activités, voiries, remembrement agricole, déforestation...) modifient les conditions d'écoulement (imperméabilisation et ruissellement), tout en diminuant les champs d'expansion des crues. Sur les cours d'eau, les aménagements (pont, enrochements) et le défaut chronique d'entretien de la part des riverains, aggravent le risque.

L'occupation des zones inondables par des bâtiments et matériaux sensibles à l'eau peut aussi générer, en cas de crue, un transport et un dépôt de produits indésirables, susceptibles de former des barrages, appelés embâcles, voire des pollutions accidentelles. Leur rupture peut engendrer une inondation brutale des zones situées en aval.

L'inondation est un phénomène naturel susceptible de provoquer des pertes de vie humaine, le déplacement de populations, d'avoir un impact sur la santé humaine, les biens et les réseaux.

Elle peut également nuire à l'environnement et compromettre gravement le développement économique. Les inondations représentent la moitié des catastrophes naturelles mondiales en raison de leur fréquence.

Il existe différents types d'inondations

- La montée lente des eaux en région de plaine ou de nappe affleurant
 - Les inondations de plaine. La rivière sort de son lit lentement et peut inonder la plaine pendant une période relativement longue.
 - Les inondations par remontée de nappe. Lorsque plusieurs années humides se succèdent, le niveau d'étiage de la nappe peut devenir plus haut chaque année ; la recharge naturelle annuelle de la nappe par les pluies est plus importante que sa vidange vers les exutoires naturels. Le niveau de la nappe peut alors atteindre la surface du sol. La zone non saturée est alors totalement envahie par l'eau lors de la montée du niveau de la nappe : c'est l'inondation par remontée de nappe. Ce phénomène très lent peut durer plusieurs mois.
- La formation rapide de crues torrentielles consécutives à des averses violentes
 - Les crues des rivières torrentielles et des torrents. Lorsque des précipitations intenses tombent sur un bassin versant, les eaux ruissellent et se concentrent rapidement dans le cours d'eau, entraînant des crues brutales et violentes dans les torrents et les rivières torrentielles. Le lit du cours d'eau est en général rapidement colmaté par des barrages que peuvent former le dépôt de sédiments et des bois morts. Lorsqu'ils cèdent, ces barrages libèrent une énorme vague, qui peut être mortelle
- Le ruissellement urbain et agricole
 - Le ruissellement concentré organisé en rigoles ou ravines parallèles le long de la plus grande pente. Il commence à éroder et peut marquer temporairement sa trace sur le versant. L'imperméabilisation du sol (bâtiments, voiries, parkings, etc.) limite l'infiltration des pluies et accentue le ruissellement, ce qui occasionne souvent la saturation et le refoulement du réseau d'assainissement des eaux pluviales.
 - Le ruissellement diffus dont l'épaisseur est faible et dont les filets d'eau buttent et se divisent sur le moindre obstacle.
 - Le ruissellement en nappe, plutôt fréquent sur les pentes faibles, occupe toute la surface du versant.
- La submersion marine

Les submersions marines sont des inondations temporaires de la zone côtière par la mer lors de conditions météorologiques et océaniques défavorables (basses pressions atmosphériques et fort vent d'afflux agissant, pour les mers à marée, lors d'une pleine mer) elles peuvent durer de quelques heures à plusieurs jours.

Trois modes de submersion marine sont distingués :

- Submersion par débordement, lorsque le niveau marin est supérieur à la cote de crête des ouvrages ou du terrain naturel.
- Submersion par franchissements de paquets de mer liés aux vagues, lorsque, après déferlement de la houle, les paquets de mer dépassent la cote de crête des ouvrages ou du terrain naturel.

- Submersion par rupture du système de protection, lorsque les terrains situés en arrière sont en dessous du niveau marin : défaillance d'un ouvrage de protection ou formation de brèche dans un cordon naturel à la suite de l'attaque de la houle (énergie libérée lors du déferlement), au mauvais entretien d'un ouvrage, à une érosion chronique intensive, au phénomène de surverse, à un déséquilibre sédimentaire du cordon naturel, etc....

Les tempêtes provoquent des trains de houle qui, s'ils sont dirigés face aux côtes, peuvent déferler et envahir le littoral. Ces fortes vagues touchant la côte sont accentuées à marée haute particulièrement quand le coefficient de marée est plus haut que la moyenne, c'est à dire quand il y a sur cote. Les surcotes et décotes sont les différences entre la marée prédite et la hauteur d'eau observée. Plus la dépression accompagnant la tempête est creuse plus la surcote sera accentuée. Selon les prévisions, le changement climatique à l'origine de la hausse du niveau de la mer dans les décennies à venir, amplifiera ce phénomène.

Typologie des inondations

Les inondations d'origine non climatique, liées par exemple à des phénomènes comme les tsunamis, les éruptions volcaniques sous-glaciaires, des ruptures de lacs glaciaires ne concernent pas la France, tout au moins pour la période considérée.

Les inondations à la suite d'une rupture de barrage constituent un aléa spécifique à part entière, n'entrant pas dans le cadre des aléas naturels, et ne sont donc pas développées dans le présent article.

Typologie sur le secteur des Antilles :

L'habitat de St Barthelemy était historiquement concentré essentiellement au bourg de Gustavia, aujourd'hui répartie sur d'autres centres (Saint-Jean, Lorient, etc.).

Par ailleurs, on assiste à un large mitage du paysage par un habitat résidentiel. Saint-Barthélemy présente une diversité de paysages morphologiques où dominent trois traits : - les plateaux calcaires, - les mornes pierreux dans les roches volcaniques - les larges dépressions appelées "Fonds".

La forme en boomerang de Saint-Barthélemy oppose une branche Est, au vent, essentiellement constituée de matériaux volcaniques et une branche Ouest, sous le vent, dominée par les plateaux calcaires.

La région orientale est un dédale de mornes, dont le point culminant de l'île est le morne Vitet (286 m), et de fonds. Ceux-ci s'achèvent le plus sur la mer par des lagunes saumâtres, à l'abri de leur cordon littoral, lui-même protégé de la houle par une barrière corallienne et un lagon.

La région occidentale est constituée de petits plateaux calcaires, ceinturés de murailles ébouleuses et contrastant avec les régions de mornes qui forment le soubassement. Peu élevée, l'île accroche insuffisamment les vents d'Est chargés de nuages.

La pluviométrie moyenne annuelle est inférieure à 1000 mm La sécheresse est particulièrement accusée pendant la longue période du Carême. On n'y trouve aucune rivière pérenne.

Les sols sont généralement squelettiques et peu évolués, surtout en milieu calcaire. Sur les roches volcaniques se développent les verdi sols riches en montmorillonite. Les formations

végétales sont fortement xérophiles. On trouve en particulier des taillis d'Acacias, des taillis à Crottons, des savanes herbacées piquetées de Gommiers rouges et de Bois-savonnette, des formations ouvertes à Agaves, à cactées cierges ou à cactées raquettes.

La totalité de la commune, hormis les îlets, fait l'objet d'une cartographie des aléas à grande échelle (1/10 000). Un zonage à plus petite échelle (1/25 000) permet une vue synthétique de l'extension des phénomènes.

L'analyse en retour des crues de septembre 1995 (ouragan Luis et Marilyn) a permis de délimiter deux zones :

- La zone de crue de niveau d'aléa moyen à élevé, qui correspond aux ravines à écoulement non permanents
- La zone d'inondation pluviale qui correspond aux zones endoréiques pouvant être inondées en raison des faibles pentes et de l'écoulement lent des eaux (arrières des cordons sableux). L'extension de cette zone évolue rapidement avec les aménagements artificiels. Toutefois, la capacité destructrice de ce dernier type d'inondation est limitée. Il s'agit plus d'une gêne.



Carte détaillée des secteurs et leurs noms en zone inondables

Malgré sa proximité et son emplacement les bords de mer de St Jean, ci-dessous en premier et Lorient, ci-dessous en seconde illustration, sont classés en zones urbaines. Ce qui expose la population et de nombreuses structures à une menace certaine.

À Saint Barthélemy, un Plan de Prévention des Risques Naturels est existant et doit être prochainement réactualisé.

La Collectivité de Saint-Barthélemy a approuvé la carte d'urbanisme de Saint-Barthélemy par délibération N° 2017-011 CT du 24 février 2017.

Cette carte d'urbanisme permet de mieux organiser le développement, de maîtriser l'urbanisation et de préserver les espaces naturels. Après l'adoption de la carte d'urbanisme il y a maintenant lieu d'élaborer un plan de prévention des risques naturels.

Les risques naturels identifiés par les services de l'État à Saint-Barthélemy portent sur les aléas suivants : inondations, mouvements de terrain, cycloniques et sismiques.

B-LES RISQUES TECHNOLOGIQUES

d. Les sites industriels

Le risque technologique désigne un risque d'origine anthropique qui regroupe les risques industriels, nucléaires, biologiques,

Les risques technologiques majeurs trouvent leur origine dans la présence, dans certains établissements ou certaines installations, de quantités notables de substances dangereuses.

Le centre industriel de l'île est situé sur la zone de Public.



La zone est exiguë (moins 30 000m²) où sont concentrés :

- **Les installations EDF** comprenant des unités de production à énergie thermique (gasoil) et leur stock de carburant.
- **Le dépôt de carburant du groupe RUBIS** répondant à l'intégralité des besoins de l'île
- **La société UCDEM (Union Caraïbe de dessalement d'eau de mer)** qui produit l'eau potable.
- **Dalkia Wastenergy** pour le traitement et l'incinération des déchets.

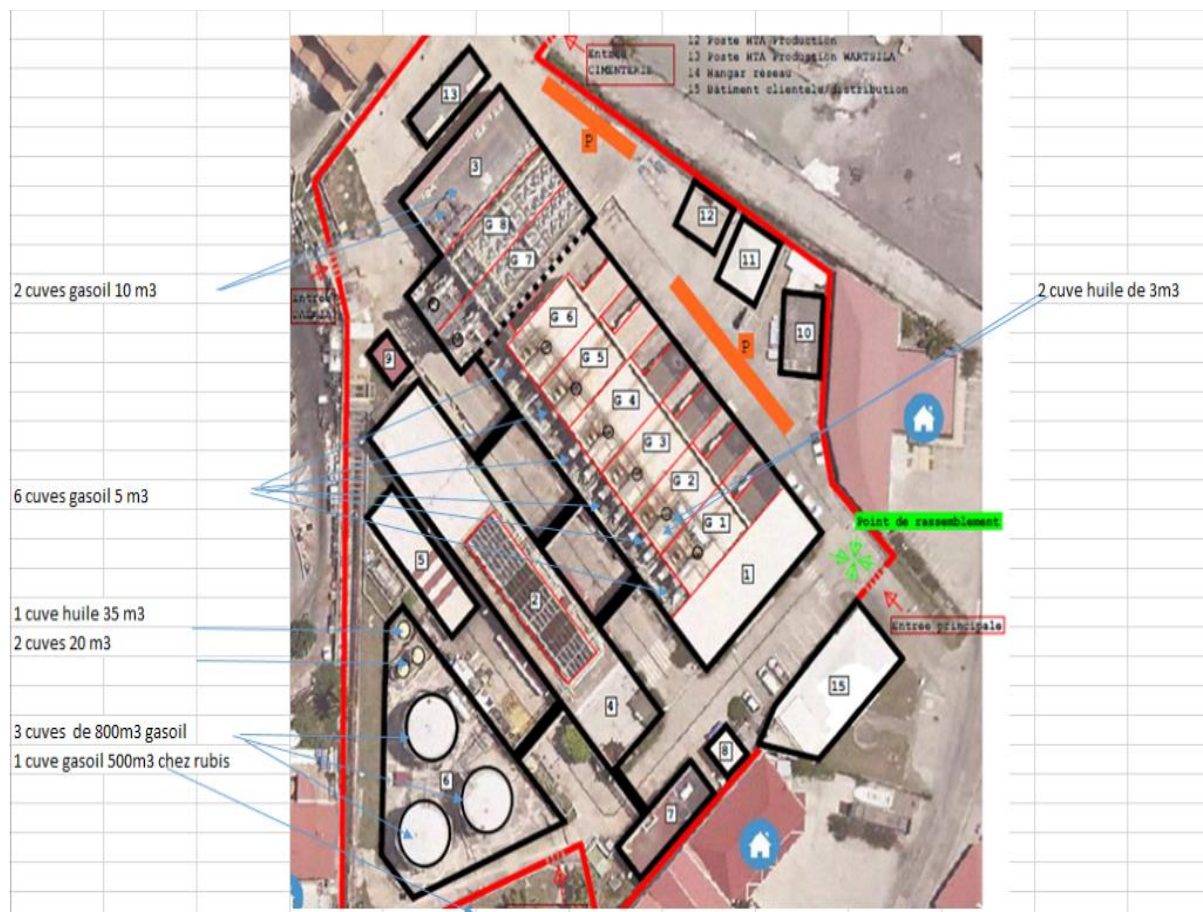


Zone industrielle de public



EDF

Pour alimenter ses groupes, EDF dispose actuellement d'un stockage de **2950 m³** de gasoil auxquels s'ajoutent **61m³** d'huile disposés sur le site comme suit :



Répartition et identification des matières dangereuse au sein d'EDF

Durant les 30 dernières années plusieurs départs de feu ont été recensés ainsi qu'un déversement accidentel d'environ 1 m3 de gasoil en 2008. Jusqu'à aujourd'hui ces incidents, incendies ont pu être maîtrisés par les moyens internes, ainsi que les moyens du STIS 977 intervenus en renfort.

Le groupe Rubis :

Le stockage de carburant est réparti de la manière suivante :

- Quatre réservoirs horizontaux de gasoil « route » dont deux de 50m3, un de 75m3 et un de 120m3 disposé dans une cuvette de rétention unique.
- Un réservoir de gasoil de 500m3 dédié exclusivement à EDF installé dans une cuvette de rétention.
- Un réservoir de 500m3 d'essence équipé d'une cuvette de rétention comprenant un réservoir de 35 m3 utilisé pour le stockage des « déchets ultimes ».
- Un réservoir enterré à deux compartiments un de 4m3 (gasoil) et un de 6m3 (essence) utilisé pour alimenter la station-service du port.
- Un séparateur d'hydrocarbure de 6m3

Ce site comporte des installations de stockage, de dépotage, de transfert et de chargement de produits.

L'exploitant dispose des moyens d'atteindre l'extinction pour un évènement de référence.

L'hypothèse d'une défaillance partielle ou complète des installations de sécurité ne peut être écartée. Dans ce contexte, le STIS 977 devrait apporter son concours.

Il est important de préciser que la disponibilité au STIS 977 des moyens pour relayer intégralement les installations fixes de l'exploitant n'existe pas actuellement.

Au-delà de la prise en considération des impacts économiques considérables, un sinistre majeur non maîtrisé aurait pour effets possibles : une propagation aux autres installations (effet domino) situées à proximité et à l'environnement immédiat, une pollution de l'air de longue durée, une pollution des eaux en cas de débordement des cuvettes.

Des effets thermiques, des effets missiles comme des effets de surpression (blast) peuvent découler d'une explosion de type BLEVE (boiling liquid expanding vapor explosion) d'un véhicule de transport à quai.

La rupture de canalisation d'hydrocarbures est un scénario à envisager en cas de défaillance des équipements de transfert depuis le poste de déchargement du port.

Il doit être précisé que les températures élevées de notre région rendent les liquides très volatiles et donc plus dangereux, y compris le GO (point éclair à 55°C).





4 réservoirs horizontaux de gasoil



La société UCDEM (Union Caraïbe de dessalement d'eau de mer) :

Sur l'île dite sèche, car sans source de douce, l'UCDEM produit à partir de l'eau de mer 4 000 m³ d'eau douce par jour.

Le site d'exploitation est composé de 3 bâtiments ; un local de pompage d'eau de mer, l'usine osmoseur, et la partie avec l'évaporateur et réservoir d'eau.

DALKIA WASTENERGY :

C'est l'usine de traitement et de revalorisation des déchets de l'île de Saint Barthélemy, appartenant au groupe EDF. Elle comporte un incinérateur, ne générant ni panache de fumée ni rejet liquide ; qui permettra d'utiliser 10 000 Tonne de déchets comme source d'énergie pour l'unité de dessalement de la société UCDEM.

Elle comprend une plateforme de compostage de 1 250m².

Chaque zone est délimitée pour éviter le croisement et le stockage matières dangereuses en toute sécurité.

L'usine aura permis le traitement et revalorisation de 70 000 Tonnes de déchets pour 2019.

A de nombreuses reprises, le STIS 977 est intervenu pour renforcer les équipes internes de sécurité afin d'intervenir sur de nombreux incendies (compacteurs, batteries, stockages...).

De nombreux stockages de carburants, huiles, pneumatiques, déchets divers et acides sont présents et réparti sur le site dans le cadre du traitement de ces derniers.

Secteur d'activité

La zone de public, implantée au cœur de l'île, est située dans un secteur urbanisé à la verticale de la zone d'approche finale des aéronefs se posant sur l'aéroport de Saint-Barthélemy.



Ainsi sont positionnés à proximité immédiate :

- Au NORD :
 - Une société d'entretien et réparation de bateau
 - Un concessionnaire automobile équipé d'un garage et d'une station-service
 - L'atelier mécanique de la collectivité
 - Des bâtiments à usage d'habitation
 - Une plage et une école de voile

- À l'EST :
 - Deux « usines à béton »
 - Un atelier mécanique
 - Une société d'entretien et réparation de bateau équipé d'un atelier mécanique /soudures
 - Des bâtiments à usage d'habitation
 - L'aéroport Rémy de HAENEN
 -
- Au SUD :
 - Le port de commerce
 - L'entrée de GUSTAVIA (axe de circulation important)
 - Plusieurs ERP (établissements recevant du public) de type M (magasins de bricolage, de meubles, menuiseries, bâtiments administratifs
 - Des entrepôts
 - Des bâtiments à usage d'habitation

À noter le recensement de 2 stations-services terrestres et une station marine sur l'île.

Leur fréquentation est très élevée et elles sont implantées dans des zones urbaines ou périurbaines. Ces équipements présentent des risques d'incendie importants lors des phases de remplissage des cuves.

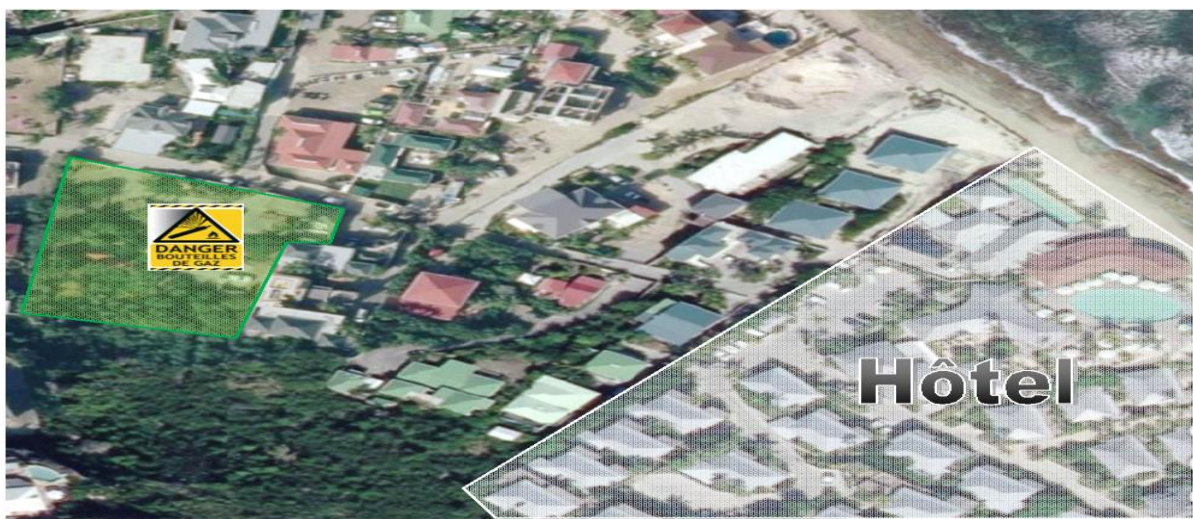
La production d'une nappe de liquide reste envisageable à la suite d'erreur de manipulation de livreurs, de client ou d'acte de malveillance. Les événements les plus fréquents en station-service est un incendie de véhicule léger à proximité des installations de distribution.

La zone de Public constitue le poumon économique de l'île.

Les installations portuaires, les équipements de déchargements des navires, les bâtiments de stockage doivent être regardés comme des installations sensibles au risque incendie et explosion.

Il n'existe pas actuellement de PPI (Plan Particulier d'Intervention) formalisé concernant cette zone à risques, cependant des échanges réguliers et exercices, existent entre les différents exploitants et le STIS 977.

- Anse des Cayes



Présence d'un dépôt de gaz

Il s'agit d'un établissement de dépôt de gaz pour particuliers, se situant entre le quartier de l'œuf et flamand.

Il est situé en zone résidentiel, avec à proximité d'un hôtel d'une quarantaine de chambres et une garderie avec aire de jeux pour enfants.

La capacité de stockage est d'environ 300 bouteilles de 35 kg et de 210 bouteilles de 13 kg.

Un second lieu de stockage aux particuliers est situé à grand fond à l'Est de l'île.

Il dispose d'une faible capacité de stockage en gaz butane soit environ une quarantaine de bouteilles (35 kg) stockée en extérieur.

Un troisième lieu de stockage aux particuliers est situé à Lorient en face de l'école St Joseph à L'Est de l'île.

Il dispose d'une faible capacité de stockage en gaz butane stockée en extérieur.

À préciser également, un point particulier, de nombreux habitants au sein de leurs habitations disposent de réserves de carburant plus ou moins importantes en GO et autre pour assurer le ravitaillement de leurs bateaux et groupes électrogènes en cas d'évènement cyclonique.

Cette pratique est de tradition sur l'île et permet de palier à une situation de crise.

La problématique soulevée est que le STIS 977 ne dispose pas actuellement de recensement précis ou existant permettant en cas d'intervention incendie d'identifier ce type de risque présent dans de nombreuses habitations et leur type de stockage.

Aussi, dans le cadre des formations des agents du STIS 977, ce risque est pris en compte dans le cadre de ses missions opérationnelles.

Le STIS 977 devra dans le cadre de son futur plan quinquennal d'équipement acquérir une remorque émulseur (mousse) tractée par un engin-pompe afin d'améliorer sa capacité de réponse.

Les 3 engins-pompes du STIS 977 actuel ayant une capacité limitée d'émulseur en réserve, cette remorque émulseur permettrait d'assurer le complément de mousse au minimum pour assurer l'extinction de ce type de sinistre, mais aussi utilisable en cas de sinistre dans une station-service ou sur la zone de public.



> Objectif N°39.

Pour la zone industrielle de Public

- Disposer d'un PPI de l'ensemble de la zone industrielle de Public
- Réaliser des exercices interservices et entreprises en collaboration avec le STIS 977
- Intégrer dans le futur projet d'alerte, la population de la zone de Public
- Disposer et recenser la quantité d'émulseur disponible en cas d'incendie majeur sur le site de public.
- Disposer d'une réserve émulseur au sein du STIS 977 ainsi que l'acquisition de lances canons « eau » est à intégrer dans les plans d'équipements
- Rédiger des plan ETARE pour chaque établissement.
- Disposer du matériel minimum en RCH (risques chimiques) en analyses et reconnaissances, recycler et former 5 agents au sein du STIS 977.

Pour la zone anse des cayes

- Prévoir un moyen d'alerte et d'évacuation de la population pour la zone d'anse des cayes

e. Les transports

Transport de matières dangereuses

Est considéré matière dangereuse une matière ou objets qui présentent un risque pour la santé, la sécurité, les biens ou l'environnement.

Celles-ci sont énumérées dans la liste des marchandises dangereuses des règlements du transport ou, si elles ne figurent pas sur cette liste, sont classées conformément aux réglementations internationales.

Les accidents de véhicules de transport de liquide inflammable ont pour effets des fuites évoluant vers des pollutions (sols, réseau d'eau fluviales), des incendies de nappe plus ou moins étendues dont les risques de propagations dépendent directement des cibles situées à proximité. Des explosions lorsque les conditions de mélanges peuvent être réunies par l'environnement. Type d'explosion (BLEVE).

Cependant, les quantités transportées sont plus faibles que celles rencontrées en métropole, toutefois l'absence de contournement routier de certaines zones constitue un facteur qui relève le niveau de risque.

Le transport terrestre de matières radioactives reste utilisé dans le domaine de l'imagerie médicale notamment. Ces risques impliquent un phénomène d'irradiation et /ou de contamination en fonction du type de source impliqué.

Les transports terrestres de matières chimiques ou biologiques sont débarqués du port de commerce et diffusé et stocké sur l'ensemble du territoire en directions des industriels, commerçants et particuliers (stockage chlore piscine).

Les sinistres pouvant survenir ont pour effets des blessures et intoxications des personnes, des pollutions, ainsi que des incendies dégageant des fumées très toxiques, voir explosions possibles.

Classe	Définitions	Risque principal
1	Matières et objets explosibles	Explosivité
2	Gaz	Etat gazeux
3	Liquides inflammables	Inflammabilité
4.1	Matières solides inflammables, matières autoréactives et matières explosibles désensibilisées solides	
4.2	Matières sujettes à l'inflammation spontanée	
4.3	Matières, qui au contact de l'eau, dégagent des gaz inflammables	
5.1	Matières comburantes	
5.2	Peroxydes organiques	
6.1	Matières toxiques	Toxicité
6.2	Matières infectieuses	
7	Matières radioactives	Radioactivité
8	Matières corrosives	Corrosivité
9	Matières et objets dangereux divers	-

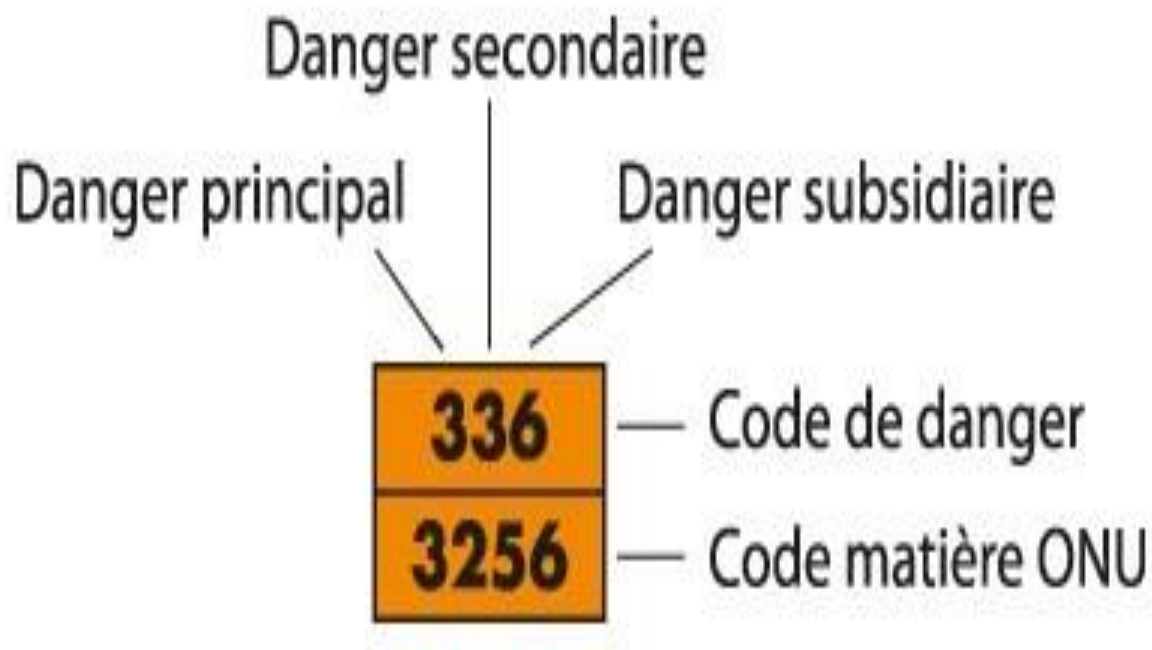


Matérialisation physique de leur catégorie de classification

Les marchandises dangereuses sont classées selon leur numéro ONU.

Ce principe de classification est la base de leur transport.

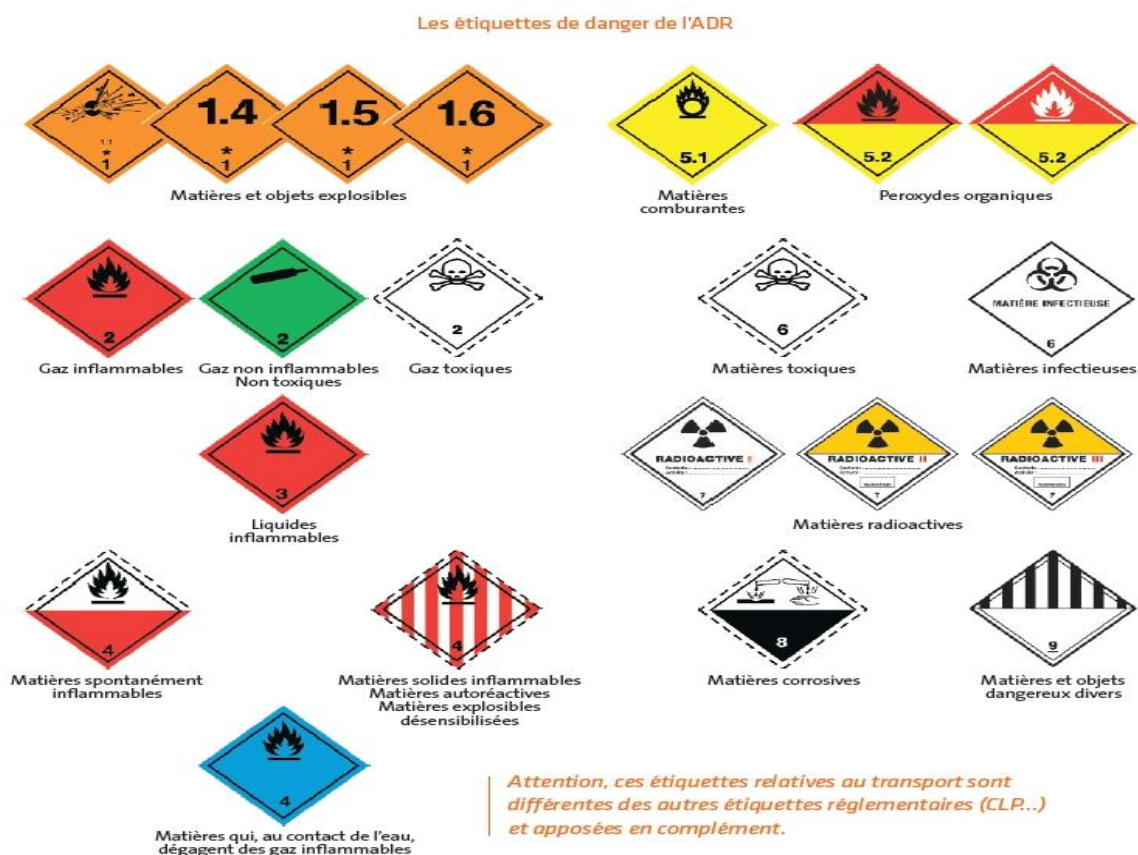
Les matières dangereuses sont également affectées à des groupes d'emballage spécifiques en fonction du degré de danger qu'elles présentent.



Étiquette ONU d'identification des matières dangereuses en transport

Le transport de marchandises dangereuses (TMD) peut s'effectuer par voie routière, ferrée, maritime, fluviale ou aérienne.

Il est régi par des accords internationaux mais également par des spécificités nationales qui en fixent les règles.



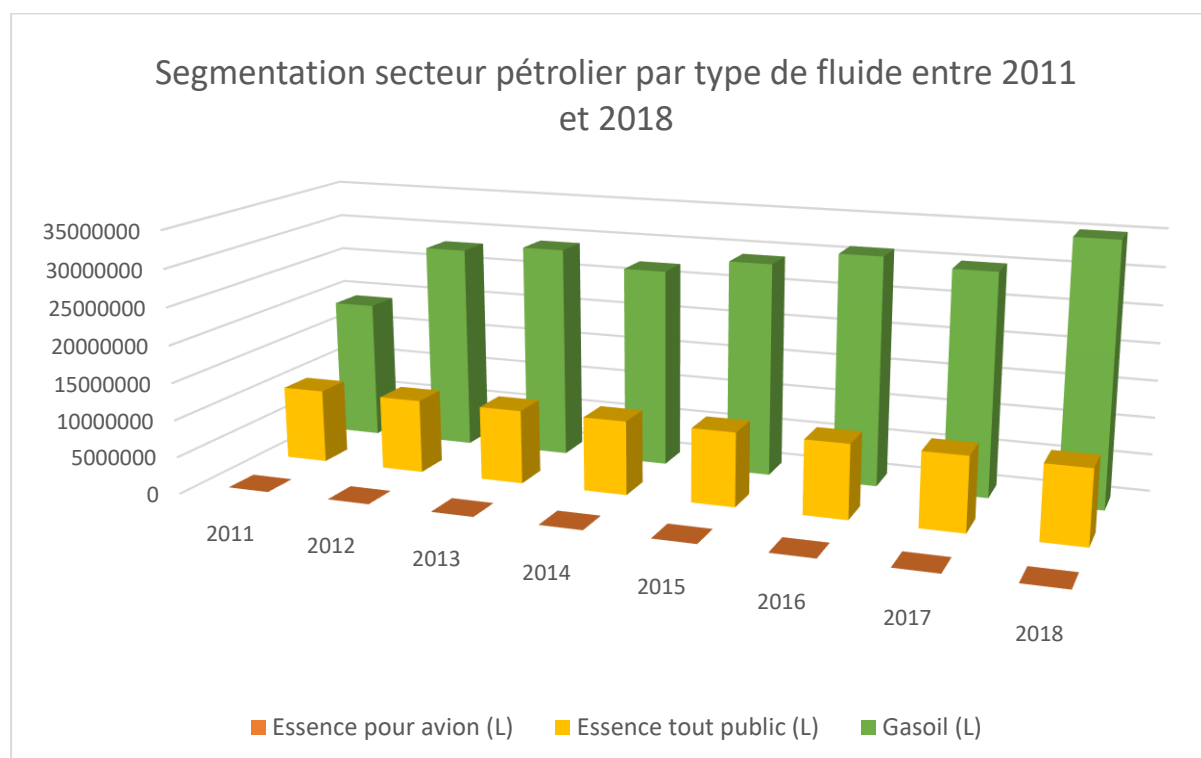
Le développement rapide de l'activité économique de l'île depuis les dernières décennies n'est pas sans conséquence. En effet, un apport massif de matières premières et matériaux est nécessaire pour alimenter cette « mécanique » sans cesse plus gourmande.

Ainsi si le flux de marchandise augmentant, la quantité de produits dangereux importé, exclusivement par voie maritime, suit cette constante.

- Les produits pétroliers

Pour l'année 2018, la barre des 37 millions de litres de gasoil importés a été atteinte. Plus précisément, 37 509 635 Litres. Soit une augmentation de + 5 884 813 litres.

En ce qui concerne l'essence, l'importation baisse légèrement avec : 6 110 310 litres importés. Les produits pétroliers



- Le produit gaz

Saint-Barthélemy ne disposant pas d'alimentation de gaz souterraine. L'île est alimentée par un réseau de distribution de bouteille de gaz comprimée individuelle.

Le gaz conditionné en bouteilles de différentes capacités est importé en vrac.

Gaz 5Kg	Gaz 8Kg	Gaz 12Kg	Gaz 18Kg	Gaz 39Kg	Gaz 45Kg
170 unités	224 unités	8 499 unités	324 unités	2 946 unités	314 unités
Total Gaz : 239 496 Kg					

La consommation s'oriente principalement vers le butane à usage domestique auquel s'ajoute l'oxygène, l'acétylène, les fluides utilisés sur les installations de climatisation transportés par voie routière sur l'île.

Transport par voie maritime

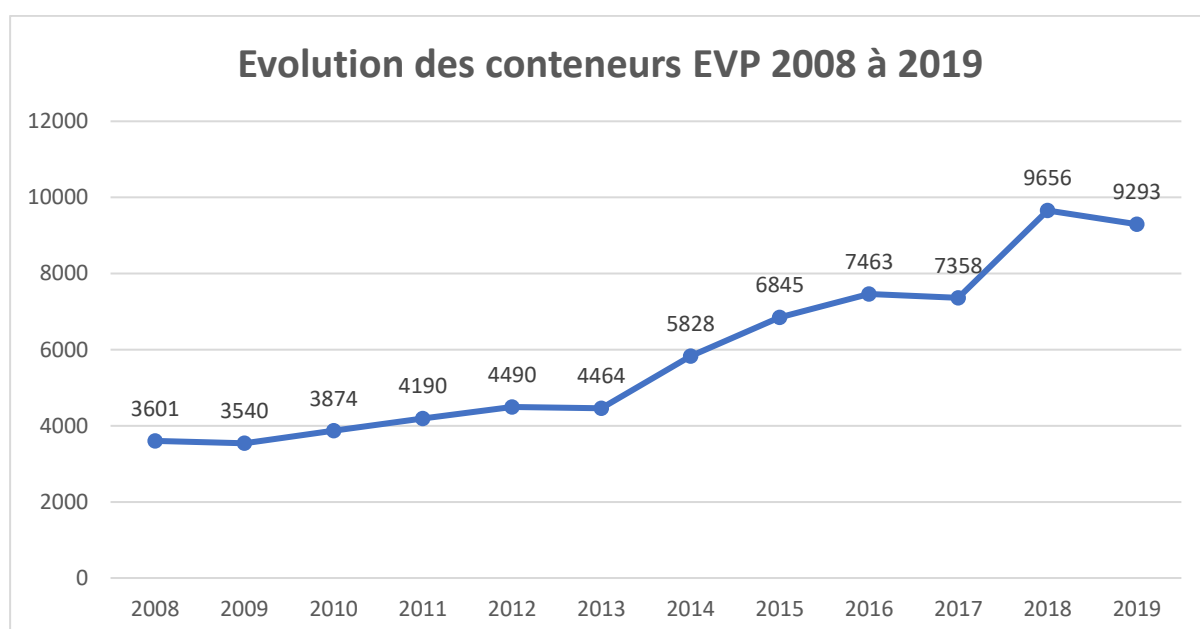
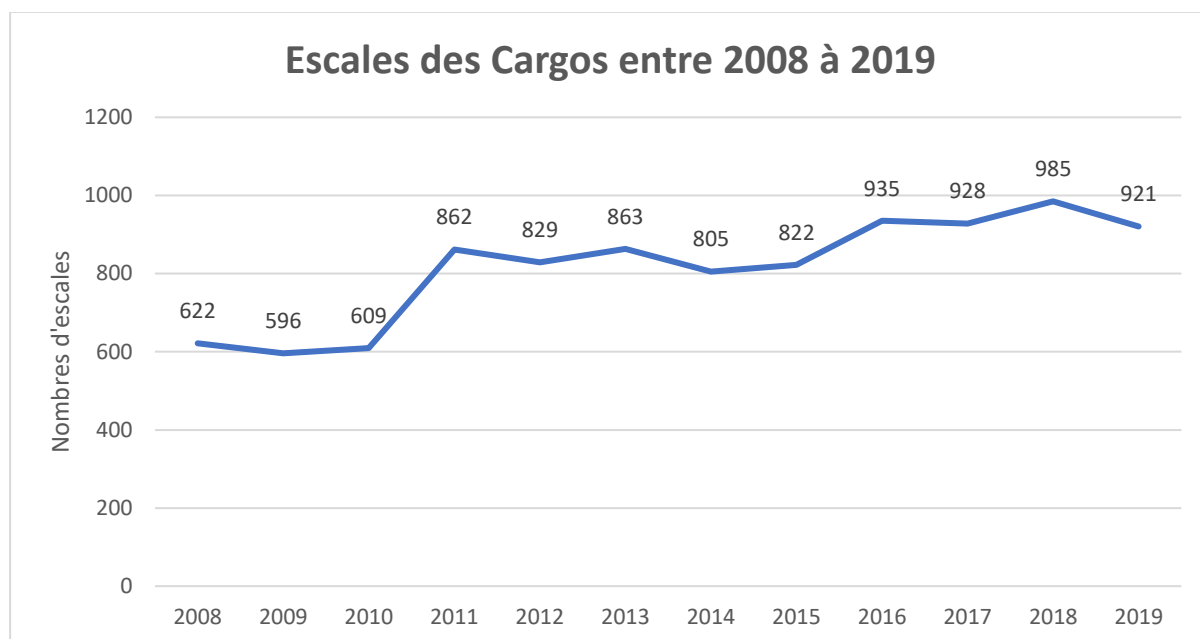


Une augmentation de l'activité du port de commerce est identifiée : + 31,23 % du nombre de conteneurs EVP pour 2018 dont une hausse de : + 116,30 % entre 2013 et 2018.

Comme en témoignent les chiffres entre 2008 et 2018 illustrés ci-dessous, nous sommes forcés de constater que cette augmentation n'est pas seulement due à l'effet des ouragans passés sur notre île mais bien d'une augmentation de notre population et de sa consommation.

Des matières dangereuses sont régulièrement déchargées des navires au port de commerce avant d'être entreposées et d'être livrées aux différents clients de l'île. Un pétrolier rejoint Saint-Barthélemy pour alimenter les stockages de l'île.

Les effets à redouter sont et concernent les pollutions, les incendies et particulièrement les fumées dégagées qui peuvent être très toxiques, les risques importants d'explosions et leurs impacts.



Ces conteneurs transportent notamment toutes sorte de produits dangereux (aérosol, huiles, solvants, produits ménagers, chlore...)

Accident de transport maritime

L'activité au port de Gustavia pour cette année 2018 a été assez médiocre, particulièrement dans les secteurs de la plaisance, du transport de passagers et des croisiéristes. Incontestablement, ces résultats sont le fruit du passage sur notre île de l'ouragan IRMA le 06 septembre 2017.

Variation illustrée ci-dessous en chiffres.

Sur les 9 premiers mois de l'année, nous enregistrons une baisse pour la plaisance de – 50 % en moyenne pour les escales, et de – 46 % en moyenne sur nombre de visiteurs.

Dans le transport de passagers inter-îles, la situation a été la même avec une baisse en moyenne de – 46,50 % sur les 8 premiers mois de l'année 2017.

À contrario, le port de commerce a vu son activité, lui, exploser.

Le retour à une situation normale pour le port est prévu en 2020.



Vue aérienne du port de Gustavia



Bateau de croisière au mouillage au large de Public

Mois	Escales 2018	Nbr de personnes	Escales 2017	Nbr de personnes	Variations escales	Variations personnes
Janvier	249	2 374	701	626	- 64,47%	- 57,80%
Février	298	2 212	797	727	- 62,60%	- 61,37%
Mars	533	3 712	905	707	- 41,10%	- 44,65%
Avril	403	1 696	729	852	- 44,71%	- 64,05%
Mai	175	873	437	386	- 59,95%	- 63,41%
Juin	159	872	280	678	- 43,21%	- 48,03%
Juillet	165	980	310	2 062	- 46,77%	- 52,47%
Août	112	664	189	1 217	- 40,74%	- 45,43%
Septembre	29	16	21	53	+ 38,09%	- 69,81%
Octobre	107	422	57	168	+ 87,71%	+ 151,19%
Novembre	289	1 457	115	477	+ 151,30%	+ 205,45%
Décembre	582	6 075	290	2 730	+ 100,68%	+ 122,52%
Total	3101	18 012	4 831	33 413	- 35,81%	- 46,09%

Comparaison des escales de navires et de personnes (pax) à bord entre 2017-2018

L'activité de plaisance est comprise entre le 02 novembre et le 23 avril et compte une moyenne de 169 escales de bateaux de croisière.

Période durant laquelle le STIS 977 a été sollicité à deux reprises pour feu à bord de navire en 2015 et 2018.

Pour le Réveillon de la St Sylvestre 2019, sont présents 317 navires dans la zone portuaire, dont 120 au mouillage à l'année :

06 Navires > 100 m
17 Navires > 75 m
29 Navires > 60 m

Représentant au total : 3 148 passagers présent dans les eaux de Saint-Barthélemy.

Illustrations des bateaux de croisière présent dans les eaux de Saint-Barthélemy :



Insignia :

700 passagers + 545 membres d'équipage / Longueur : 180m / Tonnage : 30 277 tonnes



Sabourin Sojourn:

458 passagers+ 335 membres d'équipage / Longueur : 198m / Tonnage : 32 000 tonnes



Crystal Serenity:

1070 passagers + 655 membres d'équipage / Longueur : 250m / Tonnage : 68 870 tonnes

Le BSAOM (Bâtiment de soutien et d'assistance outre-mer Dumont D'Urville) :

Ce bâtiment mise en œuvre par alternance par deux équipages de 23 marins, peut rester en mer pendant 30 jours et naviguer 200 jours par an.

Il est doté de 2 mitrailleuses de 12,7mm.

Ses missions sont variées : police des pêches, assistance aux populations, transport de fret, lutte contre les trafics ou embarquement de plongeurs.



Longueur : 66m / Tonnage : 2,300 tonnes en charge / Équipage : 23 marins

Les Navettes Inter Îles :



Tracé du trafic maritime inter îles

Deux compagnies de ferries font la navette entre les îles de Saint Martin et de Saint-Barthélemy :

- Great Bay Express, entre Phillipsburg (côté hollandais de St Martin) et Gustavia avec 3 rotations par jour.
Longueur : 20,9m / Nombre de passagers : 99
- Voyager, entre Marigot et Gustavia avec 3 rotations par jour.
Longueur : 28m / Nombre de passagers : 164



Illustrations des navettes entre St Barthelemy et St Martin par compagnie

Cette haute fréquence de rotation et de fréquentation augmente conjointement le risque d'accident.

Une navette entre Saint-Martin et Saint-Barth s'est déjà abîmée au large de l'îlot Bœuf. C'est avec 31 passagers, et 3 membres d'équipage qu'elle heurte l'îlot le samedi 26 août 2017, vers 19h26.

Malgré des dégâts importants à l'étrave, le navire a pu gagner le port de Gustavia par ses propres moyens, 4 personnes ont été légèrement blessées dans la collision.

Elles ont été transportées au centre hospitalier de Bruyn par les sapeurs-pompiers de Saint-Barthélemy.



Photo du bateau Voyageur tirée du rapport d'expertise

Le trafic maritime, touristique ou de loisir, reste très dense autour de Saint-Barthélemy, tout en sachant que l'accès au port se fait par voie unique en se situant sur l'axe identique des cargos qui eux rentrent au port de commerce.

Ce trafic est intensifié en période estivale qui commence fin Novembre pour se terminer fin Avril. La pointe de l'activité se situant sur la période de Noël et de fêtes de fin d'années.

La météo peut être capricieuse, (houle, vent...) ce qui accroît considérablement le risque de collision ; autant d'éléments pouvant influencer sur le déploiement des secours.

> **Objectif N°40.**

Développer les moyens nautiques, au travers des équipes spécialisées suivantes :

- Sauvetage côtier (SAV)
- Plongeurs (SAL)
- Incendie à bord de navires et bateaux (IBNB) + compétence capacité nationale d'intervention à bord des navires (CAPINAV)
- Réaliser les plans ETARE du port de commerce et du port de plaisance, ainsi que des exercices incendies et pollutions avec les autorités portuaires et la SNSM.

Le transport aérien

En 1946, l'aventurier français Rémy de HAENEN se pose pour la première fois un avion sur l'île, dans un terrain de savane où sera construit le futur l'aéroport.

En novembre 1884, l'aéroport Saint-Jean-Gustave-III est inauguré totalement reconstruit. Il est rebaptisé « Rémy-de-HAENEN » en 2015, en hommage au pionnier de l'aviation.



Aéroport de Saint Barthélemy

L'aéroport de St Barthélemy est situé à 1km au nord-est de Gustavia, chef-lieu de l'île.

Il s'insère dans un environnement montagneux et maritime, au pied d'un relief situé entre une colline à l'ouest (col de la tourmente d'altitude 145 pieds) et la plage de St Jean à l'est qui recouvre 40m qui sépare le seuil de piste de mer.

Environ 150 personnes travaillent sur l'aéroport : administrations de l'État, entreprises de transport aérien, prestataires d'assistance en escale et autres occupants indépendants (commerces, loueurs de véhicules, ...).

L'exploitant aéroportuaire emploie 16 employés et 15 sous-traitants (sûreté, surveillance et gardiennage, nettoyage, manutention).

En plus du poste de contrôle de la police aux frontières géré par la gendarmerie nationale situé en salle d'arrivée, il possède :

- Ensemble Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs SSLIA (pompiers aéroport), bâtiments techniques et Vigie
- Une salle d'enregistrement, 1 postes de contrôle d'accès des passagers, 1 poste de contrôle d'accès routier,
- 1 hangar avion
- Zone Aviation Générale
- Parking Hélicoptères (H)
- Parking Commercial (P)
- Des locaux des assistants aéroportuaires
- Bâtiment de bureaux de l'exploitant aéroportuaire
- Parkings automobiles
- 1 piste avions orientée 10-28, 646 mètres sur 18 m orientée Est/ouest (103°/283°)
- 1 aire de stationnement pour hélicoptères
- 1 aire de stationnement pour trafic commercial
- 1 aire de stationnement pour trafic aviation générale



Prise de vue aérienne de la piste d'atterrissage

Point particulier :

Les décollages de l'aérodrome ne peuvent être effectués qu'en piste 10 en direction de la mer.

À cet effet la plage ainsi que qu'une zone maritime ont été intégrées à la bande dégagée de piste et sont interdites au public et à tous engins ou navires.

Cette interdiction est matérialisée par des barrières sur la plage et des bouées dans la zone maritime prolongeant l'axe de piste.

Par ailleurs, l'utilisation de l'aérodrome, par les caractéristiques physiques de la piste et son environnement, nécessite un entraînement préalable des pilotes et une autorisation délivrée par un instructeur agréé, dans des conditions fixées par la Direction Générale de l'Aviation Civile (DGAC).

Activités exercées sur la plate-forme de Saint-Barthélemy :
Ouverte H12 à la circulation aérienne publique, ses activités sont de quatre types :

- Trafic commercial passagers
- Aviation générale
- Transport de fret
- Trafic militaire occasionnel

Avec une piste qui donne d'un côté sur la mer et de l'autre sur la montagne, les deux approches sont très difficiles.

L'atterrissage sur ces pistes nécessite une formation spéciale.

Une autre particularité de cette piste concerne son environnement puisqu'elle conduit à survoler la Zone industrielle et périurbaine de Public.

Cet aéroport est réputé très dangereux car la piste est près d'une montagne, que le pilote doit survoler de 30 mètres avant de piquer pour se poser sur une piste très courte (650 m).
Seuls les petits avions de moins de 5,4 tonnes y sont accueillis.

À ce jour l'appareil le plus gros à se poser est un DHC-6 Twin Otter. (19 pax).

Les quatre types d'appareils à se poser le plus fréquemment sont :

- Le Cessna Grand Caravan de la compagnie St Barth Commuter – 9 Passagers
- Le Pilatus PC-12 de la compagnie Tradewind et St Barth exécutive - 9 Passagers
- Britten Norman Islanders de la compagnie Windward express airways - 9 Passagers
- Le DHC-6 Twin Otter de la compagnie Winair et Air Antilles – 19 Passagers



Avion Grand Caravan de la compagnie St Barth Commuter



Avion DHC-6 Twin Otter de la compagnie Winair et Air Antilles



Avion Britten Norman de la compagnie Windward Express Airways



Avion PC-12 Pilatus de la compagnie Tradewind et St Barth Executive



Prise de vue de la Piste d'atterrissage de l'aéroport de St Barthelemy

L'aéroport de Saint-Barthélemy a connu une année 2019 une croissance de **31,23%** de son trafic passager. 184 340 passagers ont utilisé les services et infrastructures aéroportuaires.

Trafic de passagers : 184 340 **(+31,23 %)** Trafic fret : 346,6 tonnes **(+2,56%)** Mouvements d'avions : 37 100 **(+39,02 %)**

L'activité de l'aéroport de St Barthelemy étant plus qu'étroitement liée aux aéroports internationaux, il est pertinent de comparer leur évolution fasse à ces trois dernières années : 2017 à 2019. De l'année de l'ouragan Irma, et ses suites

ANNEE	NOMBRE PASSAGERS INTERNATIONNAUX
2017	115 331
2018	85 829
2019	134 492

Le trafic de voyageur à l'aéroport Remy de HAENEN a augmenté de 32% entre 2018, année post-Irma, et 2019. Au total, 90.275 personnes sont entrées sur l'île en avion, et 94.193 l'ont quittée par les airs.

L'activité de l'aéroport en 2019 a dépassé celle de 2018, de loin, ce sont précisément 184.475 voyageurs qui ont atterri ou décollé de Saint-Barthélemy en 2019.

Le transport aérien de matières dangereuses est à prendre en compte le cas échéant. Ces derniers doivent être conformes à la réglementation en vigueur, en quantités limitées.

Le STIS 977 ne dispose pas d'informations suivies sur le plan statistique.

Sur l'intégralité de ces mouvements, commerciaux et de loisirs, 98 événements de sécurité ont été notifiés sur la plateforme depuis le début d'année 2019.

Malgré un trafic en perpétuel hausse, on dénombre que très peu d'accident notable. Le dernier en date remonte à 2001, un petit avion qui transportait 19 personnes, dont une majorité de touristes français, s'est écrasé sur l'île de Saint-Barthélemy, dans les Antilles françaises aux alentours de 15h15 le 26 Mars 2001.

Aucun passager de l'appareil n'a survécu à l'accident et une personne qui se trouvait au sol a également été tuée.



Localisation du crash en comparaison à la piste d'atterrissage

Moyens SSLIA

(service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs sur les aéroports)
de l'aéroport de Saint-Barthélemy :



Pompiers aéroports

Le SSLIA dispose en permanence de moyens conformes à la réglementation en vigueur.

Véhicules

Nombre	Appellation réglementaire	Appellation usuelle	Capacité en eau	Capacité émulsifiant	Débit	Débit lances	Capacité poudre	Débit poudre
1	VIM 16 P 2.5	VMA SIDES	1500 l	288 l	1800 l/mn	1x450 l/mn + 1 dévidoir	250 kg	250 kg/mn
1	VIRP 250	LAND ROVER	-	-	-	-	250 kg	250 kg/mn
1	FLYCO	4 x 4 TOYOTA HILUX	-	-	-	-	-	-

Les véhicules sont entretenus et utilisés conformément aux prescriptions figurant dans les notices des constructeurs, de manière à leur assurer une disponibilité optimale. Ils sont soumis aux règles générales d'entretien des matériels roulants.

Les opérations d'entretien courant ainsi que les opérations de maintenance périodique et les réparations sont réalisées par les mécaniciens du service habilités à intervenir sur le matériel.

Les véhicules sont stationnés en permanence dans le hangar SSLIA, face à la piste, sans qu'aucune gêne à un départ ne soit tolérée.

Equipements divers

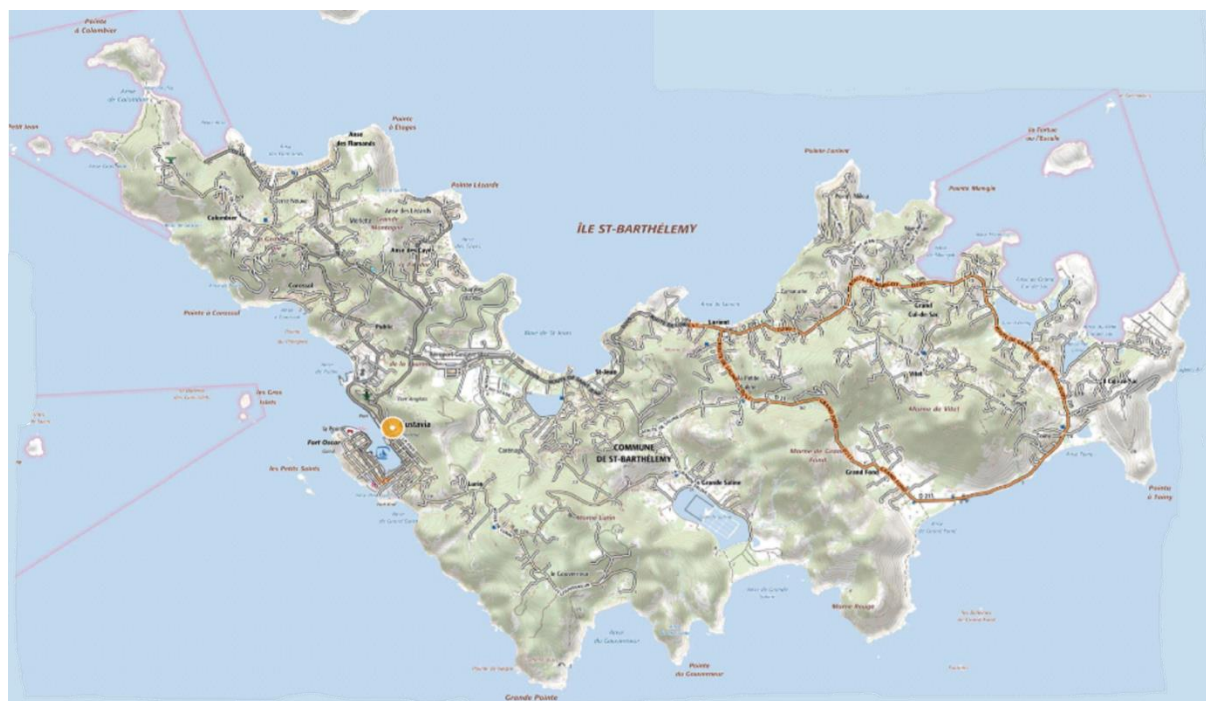
- 1 scie d'effraction,
- 3 appareils respiratoires isolants,
- 1 valise d'oxygénothérapie de premier secours,
- 2 brancards,
- Un matériel de désincarcération portatif,
- Des postes VHF

> Objectif N°41.

- Réaliser un exercice ORSEC Aéroport annuel
- Formaliser les procédures d'engagement du STIS 977 dans le cadre d'un accident sur la zone aéroport avec les différents services dont le SSLIA.
- Réactualiser la convention SSLIA/STIS 977 en cas de renfort des moyens SSLIA sur le secteur de compétence du STIS 977.

Le transport routier

L'île de St Barthélemy a un relief très accidenté avec ses côtes découpées en dentelles. Elle est aussi très petite, faisant 9 km dans sa plus grande largeur. Ce qui fait la particularité des routes à Saint-Barthélemy, c'est dans un premier temps une unique route qui fait le tour de l'île. L'ensemble des routes sont en béton.



Réseau routier

Les routes sont étroites, sinueuses et escarpées à certains endroits, notamment celles qui traversent l'île par l'intérieur.



Route dans le sens Grand Fond – Toiny



Route dans le sens Toiny – Grand Fond

Présentation du parc automobile :

Le nombre de véhicules à Saint-Barthélemy n'a cessé de croître tout au long de ces dix dernières années.

En 2008, la création de notre propre fichier des immatriculations a permis de voir de façon significative le nombre croissant de véhicules, incluant les deux roues, les quads, et les véhicules électriques plus récemment.

Quelques chiffres :

- en 2008, 8571 véhicules étaient enregistrés,
- en Octobre 2019 : 15762 véhicules.

En 11 ans le nombre a pratiquement doublé....

Le nombre de véhicules a augmenté, ce qui en toute évidence a influé sur le trafic routier. Ce trafic s'intensifie en saison (Novembre à Avril) le nombre de loueur à lui aussi augmenté ce qui n'est pas anodin au nombre élevé de véhicules.

Nous pouvons déplorer le nombre croissant d'accidents de la route dû le plus souvent à la vitesse excessive, alcool, et stupéfiants.

Transport scolaire :

Le ramassage scolaire assure le transport des élèves dès l'âge de 3 ans, inscrits aux services des différents établissements scolaires de l'île durant l'année scolaire.

Tous les quartiers de l'île sont desservis. Il s'effectue à partir de 06h15, l'après-midi à partir de 15h15.

Le quartier de Colombier qui compte une école maternelle et une école primaire "Ste Marie ; au centre-ville de Gustavia une école maternelle, une école primaire et un collège " Mireille Choisy", puis le quartier de Lorient avec une école privée maternelle et primaire "St Joseph".

Le transport s'effectue en mini bus, 166 élèves sont inscrits au ramassage scolaire pour l'année scolaire 2019/2020.

9 bus assurent le transport :

- 2 bus de 8 places
- 1 bus de 14 places
- 5 bus de 22 places
- 1 bus de 9 places



Véhicule affrété au transport scolaire

C - LES RISQUES NATURELS

a. Spécificités urbaines locales

L'Insee a publié en ce début d'année les chiffres issus d'un recensement national effectué en 2019. La population totale de l'île dépasse désormais 10.083 âmes, et la population municipale continue d'augmenter, avec 9.961 résidents.

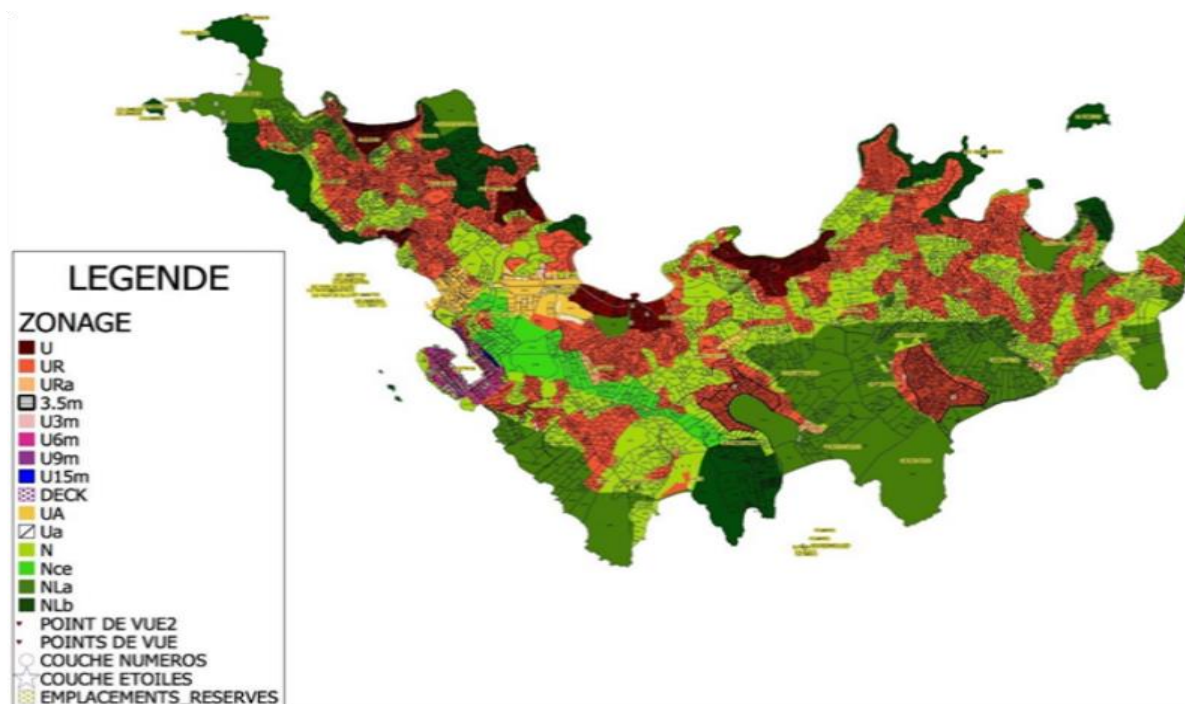
Saint-Barthélemy compte désormais, officiellement, 10.083 habitants. Ce chiffre est celui de la population totale. Il faut lui enlever les 122 personnes de la population comptée à part, c'est à dire des personnes dont la résidence est enregistrée sur l'île, bien qu'ils vivent ailleurs (étudiants à l'extérieur, notamment). Reste donc 9.961 personnes qui résident à l'année sur l'île : c'est la population municipale, utilisée par l'administration.

La démographie continue donc de croître sur l'île, mais de façon moins exponentielle que dans les années 1990, limitée par l'étroitesse du territoire et la pénurie de logements.

La densité de 408 habitants par km² est élevée par rapport à la Guadeloupe (235 habitants au km²) et à la France (106 habitants par km²).

La croissance démographique s'élève, pour la période 2011-2016, à + 1,3% par an (Iedom).

Par ailleurs, l'Insee a émis en 2019 des statistiques sur le logement à Saint-Barthélemy. Elle a dénombré 3.954 résidences principales sur le territoire (des maisons 3 pièces en majorité), 1.018 logements occasionnels et résidences secondaires, ainsi que 271 logements vacants.



La carte d'urbanisme, définit les zones urbaines en 3 catégories :

- **U** : centres urbains à densité importante
 - **UR (ET URA)** : secteurs résidentiels de faible densité, URA représentant les secteurs intermédiaires entre les zones résidentielles et les zones naturelles qui répondent à des dispositions particulières.
 - **UA** : zones réserve aux activités incompatibles avec le voisinage d'habitations.
- lle de St Barthelemy découpée selon les zones urbaines

Afin de poursuivre, il convient de définir les zones et leurs spécificités

Zones U :

•Article U3* – Accès et voirie :

Pour être constructible, un terrain doit avoir accès à une voie publique directement par le biais d'une voie privée ou d'une servitude de passage.

Lorsqu'un terrain est accessible depuis plusieurs voies, l'accès posant le moins de problèmes de sécurité peut être imposé.

Les voies privées et les servitudes de passage doivent correspondre aux besoins du projet.

Les voies privées et les servitudes de passage de plus de 50 mètres, se terminant en impasse doivent être aménagées de façon à permettre aux véhicules des services publics, d'incendie et de secours de faire demi-tour.

*Ces dispositions sont communes aux 3 catégories

•Article U7 – Hauteur des constructions

Modifié par délibération N°2019-042 CT du 13 Juin 2019

1° Gustavia

Les règles de hauteurs figurent sur le document graphique.

La hauteur est calculée par rapport au niveau de la rue qui dessert la construction (...)

Rue de la paix, les hauteurs respectives de 9 mètres et de 15 mètres sont toutes calculées par rapport au niveau de la rue de la paix au droit de la construction.

Des adaptations limitées peuvent être acceptées, en fonction de la configuration des parcelles et de la hauteur des bâtiments avoisinants, à condition de respecter l'objectif d'architecture « en amphithéâtre » recherché par la carte d'urbanisme.

2° Dans les autres secteurs de la zone U

a) La hauteur des bâtiments à l'égout du ou à l'acrotère ne peut excéder :

- 6 mètres (R+1 plus combles)
- 3,50 mètres (R+ combles)

b) La hauteur de la ligne de faîtage par rapport à l'égout du toit ou à l'acrotère ne peut excéder 3 mètres.

Elle est calculée à partir du point le plus bas de la partie du terrain naturel avant travaux mesurée au pied du bâtiment.

Toutefois en cas d'affouillement, la hauteur est calculée à partir du point le plus bas de la partie du terrain aménagé après travaux mesurée au pied du bâtiment.

À prendre en compte également de nombreuses constructions existantes non accessibles aux engins de secours, des risques de propagation horizontale de façade à façade, des risques de propagation verticale d'un étage à l'autre.

Bien que le nombre de bâtiments dont le plancher bas est à plus de 8 m (hauteur maximum supérieure à 10 m) soit relativement faible, ce contexte mérite d'être pris en considération.

Les difficultés d'accès sont importantes sur l'île et doivent conduire le STIS 977 à disposer des moyens de faire cheminer les tuyaux et matériels de base au plus proche du sinistre dans les meilleures conditions possibles.

Des dispositifs de portage ou de déplacement du matériel sont à acquérir et la doctrine opérationnelle reste à affiner.

La conduite des actions de sauvetage dans les bâtiments d'habitation collectifs, et autres établissements recevant du public, l'appui aérien aux actions d'extinction des bâtiments de plus de 8 m est indispensable.

L'acquisition et le déploiement d'un moyen aérien actuellement inexistant est à concrétiser dans les meilleurs délais de choix d'un engin adapté à la configuration de l'île.

> Objectifs N°42.

Acquérir un moyen aérien de sauvetage à encombrement réduit adapté à la configuration de l'île (échelle aérienne ou bras élévateur articulé, illustrés ci-dessous) à court moyen terme afin d'assurer la défense incendie du centre de Gustavia, de la zone publique et sur certains quartiers de l'île ou de nombreuses hauteurs d'habitations ou bâtiments sont supérieures à 8 m et pour certaine à plus de 20 m.



Échelle aérienne de 24 à 30 m



Bras élévateur articulé de 19 m

Les Établissements Recevant du Public

Il est actuellement recensé sur l'île :

- 25 Hôtels
- 347 magasins
- 63 restaurants
- 2 discothèques
- 1 collège,
- 5 écoles maternelles
- 1 hôpital
- 1 EPHAD
- 1 laboratoire
- 6 supermarchés
- 24 bâtiments administratifs
- 1 musée
- 6 églises
- 1 gare maritime
- 1 aéroport
- 1 port de plaisance
- 1 port de commerce

Le cœur historique de Gustavia, les quartiers proches concentrent bien évidemment le maximum d'activité, et voient leurs délais d'interventions inférieurs à 8 mn.

Cependant l'importance du trafic routier, les difficultés d'accès sont à prendre en compte dans la distribution des secours comme les conditions météorologiques qui peuvent parfois compliquer cette accessibilité déjà difficile en temps normal.

Les risques urbains y sont forts et peuvent être aggravés par un effet domino sur certaines zones identifiées.

La simultanéité des interventions est également significative.

L'étude de la répartition des établissements recevant du public, des établissements à caractère sanitaire et des établissements à sommeil en particulier permet de les situer sur la totalité de l'île.

La surpopulation hivernale pour laquelle le risque est accru de façon notable par un facteur 2 en moyenne globale est à prendre en compte.

Les ERP à caractère sanitaire de type structures d'hébergement pour personnes âgées ou handicapés offrent la caractéristique essentielle d'avoir en leur sein une population affaiblie, pas forcément valide et quelques fois totalement dépendante d'appareils ou de fluides médicaux.

De plus, cette présence d'équipements de hautes technologies renforce la difficulté d'intervention des secours.

C'est pourquoi une capacité d'intervention rapide et massive doit pouvoir être privilégiée pour ces établissements (plan ETARE et départs types).

L'île dispose d'un EHPAD et d'un hôpital local.

Les ERP avec locaux à sommeil, à l'instar des établissements précédemment cités présentent également une population à risque car ne connaissant pas ou peu les bâtiments ou locaux (hôtels, pensions, villas...) sont la plupart du temps dans une phase de sommeil qui ne facilite pas à la fois une détection rapide d'un début de sinistre, l'alerte des secours et les réactions adaptées immédiates.

Le caractère touristique de l'île fait que les locaux à sommeil sont répartis en tout point du territoire.

Les habitations individuelles et collectives concernent uniquement des habitations de :

- 1^{ère} famille : habitation individuelle R+1
- 2^{-ème} famille : habitations individuelles supérieures à R+1 et habitations collectives jusqu'à R+3.

Les échelles aériennes constituent à proprement parler les moyens secours à personnes, associés à la lutte contre les incendies urbains ces moyens aériens sont également utilisés dans toutes les interventions avec problématiques aux accès et hauteurs d'habitations, ou recevant du public dont la hauteur est comprise entre 8 et 28 mètres.

Le STIS 977 ne dispose pas de ce moyen aérien actuellement.

Cas des parkings souterrains à Saint-Barthélemy

Sur l'île de Saint Barthélemy, on compte actuellement 9 parkings souterrains (public et privé) qui sont répertoriés, avec une capacité totale avoisinante de 150 véhicules.

Non de l'Établissement	Nombre de Véhicules
L'EPHPAD	20
Hôtel Cheval Blanc	10
Hôtel Le Barthélemy	20
Hôtel Pearl Beach	10
Hôtel Carl Gustave	25
C.C.P.F.	25
Rue de de la Suède	10
Résidence BEAULIEU	15
Proximité Résidence BEAULIEU	15

Tableau des parkins souterrains à Saint-Barthélemy



Pour combler le vide juridique laissé par le déclassement des parcs de stationnement, un arrêté du 9 mai 2006, modifie l'arrêté du 25 juin 1980 portant approbation des dispositions générales du règlement de sécurité contre les risques d'incendie et de panique dans les ERP.

Il fixe les prescriptions applicables aux parcs de stationnement couverts ouverts au public (articles PS) pouvant accueillir plus de 10 véhicules à moteur.

Les parcs à exploitation mixte, à la fois ERP, ERT et habitation, sont donc soumis aux dispositions du type PS.

PARTICULARITÉS DES FEUX EN PSC

Plusieurs éléments, de nature constructive principalement, favorisent un développement rapide du feu en PSC.

Dès leur arrivée, les secours peuvent donc être confrontés à :

- une propagation horizontale rapide, du fait de la proximité des véhicules ;
- une propagation verticale par les joints de dilatation et/ou les gaines techniques ;
- une propagation descendante par les écoulements d'hydrocarbures au travers de la dalle fissurée, déstructurée ou les joints de dilatation ;
- un risque d'envahissement par les fumées des niveaux supérieurs du PSC (via les rampes d'accès des véhicules) et/ou des cages d'escaliers des bâtiments en superstructure ;
- la présence de fumées grasses et particulièrement opacifiantes. En effet, les carburants (huiles, essence, gasoil etc.), les pneumatiques, les mousses, les plastiques ainsi que les matériaux de synthèse sont les principaux aliments de l'incendie ;
- la présence de bouteilles de gaz à l'intérieur des VHL (propane/butane, acétylène, oxygène etc.) ;
- la présence d'éventuelles victimes dans les étages supérieurs, car les fumées peuvent se propager par les conduits d'évacuation des eaux usées en PVC, détruits par la chaleur ;
- différents types de motorisation des véhicules, tels qu'essence, diesel, GPL, GNV, électrique et hydrogène avec des comportements au feu différents nécessitant des tactiques opérationnelles différentes.



CARACTÉRISTIQUES D'INCENDIE DE VEHICULE :

- la puissance dégagée lors d'un incendie de véhicule varie de 3 à 10 MW ;
- la durée de combustion d'un VHL est de 30 minutes en moyenne ;
- la chaleur dégagée par le véhicule est de 600°C et de 250°C à 50 m du VHL dans les parcs de faible hauteur en infrastructure ;
- la fumée produite est de 20 à 40 m³/seconde pour une quantité totale de 67 000 m³ ;
- la présence de dispositifs pyrotechniques (airbags, ceintures de sécurité...).



Au sein d'un PSC, un feu met en moyenne 12 minutes pour se propager à un autre véhicule contigu.

En l'absence d'EAE, la rapidité de détection, d'alarme et d'alerte est primordiale pour permettre de juguler rapidement un sinistre et éviter sa propagation à l'ensemble du compartiment.

La présence de véhicules écologiques disposant de nouvelles motorisations doit inciter les acteurs du secours à faire preuve d'une vigilance accrue.

En fonction de la température du foyer, un emballement des batteries est possible en milieu confiné. Ce phénomène survient approximativement 45 minutes après le début du sinistre.

Il s'accompagne d'un flux thermique important. Un refroidissement précoce du véhicule impacté par le sinistre est préconisé.

Les procédures d'interventions des acteurs de secours :

La doctrine opérationnelle est liée à plusieurs facteurs et notamment : la situation géographique, l'environnement urbain ainsi que l'organisation, les moyens opérationnels et humains du Service d'Incendie et de Secours (SIS)

La lutte contre le sinistre répond à 2 impératifs :

- un engagement rapide des moyens, afin de pouvoir localiser l'incendie et éviter la propagation pour réduire le nombre de véhicules participant au foyer et limiter l'impact du sinistre sur les structures et les éléments de compartimentage ;
- le souci permanent de la sécurité des intervenants.

Le Commandant des Opérations de Secours (COS) veille à engager le personnel strictement nécessaire à la localisation du foyer avec un binôme de sécurité équipé de moyens d'extinction.

Le COS axe ses idées de manœuvre sur la maîtrise des 6 éléments suivants :

- 1- une prise en compte des moyens de secours propres à l'établissement
- 2- des reconnaissances approfondies dans l'ensemble du PSC et dans les bâtiments attenants
- 3- l'utilisation du désenfumage mécanique du PSC, lorsqu'il existe, ou de moyens de ventilation propres au service de secours lorsqu'il en est doté, qui permet d'abaisser la température, d'évacuer les fumées et de faciliter les reconnaissances
- 4- une localisation rapide du foyer
- 5- une attaque massive du foyer
- 6- une utilisation de la mousse peut s'avérer judicieuse dans certains cas : niveau le plus bas, lorsqu'une attaque « classique » est impossible

Le risque est présent à Saint-Barthélemy et les interventions peuvent être difficiles et complexes, aussi le STIS 977 doit engager des formations au sein de ses personnels et acquérir des matériels adaptés à ce type de sinistre, en l'absence de renforts potentiels.



> **Objectif N°43.**

Disposer de matériels adaptés aux interventions pour parking souterrain type Turbex ou VGD, ainsi que d'une équipe sapeurs-pompiers spécialisés Engagement Longue Durée (EELD), formée également IBNB

Les sites historiques

Saint Barthélemy bénéficie d'un passé riche. Certains sites témoignent aujourd'hui encore des époques historiques qui se sont succédé. Ce patrimoine doit être sauvegardé.

Ainsi plusieurs bâtiments sont inscrits au titre des monuments historiques :

A Gustavia :

- La batterie suédoise du fort Gustav III
- La maison des Gouverneurs
- Le clocher suédois
- La maison Dinzey ("le Brigantin")
- L'église catholique et son clocher
- Le Presbytère de Gustavia

À Lorient :

- Le clocher de l'église

> **Objectif N°44.**

- Disposer et créer un plan de secours « œuvres et patrimoine » en cas d'incendie en collaboration avec le STIS 977.

b. Les risques sociaux

Les risques sociétaux sont directement dépendant des activités humaines, du type de population concernée et de la nature du territoire

Risque attentat

Le livre blanc sur la défense et la sécurité nationale définit le risque terroriste comme étant : “ Un mode d’action auquel ont recours des adversaires qui s’affranchissent des règles de guerre conventionnelle pour compenser l’insuffisance de leurs moyens et atteindre leurs objectifs politiques” .

Le terrorisme frappe sans discernement des civils et la violence vise d’abord à tirer parti des effets que son irruption brutale produit sur les opinions publiques pour contraindre les gouvernements.

Dans le contexte actuel, le mode opératoire des groupes terroristes évolue. Les opérations commandos sont organisées par petits groupes agissant en autonomie contre des cibles vaguement déterminées par des chefs qu’ils n’ont souvent jamais rencontrés.

La cible, “les intérêts occidentaux”, est laissée à la libre interprétation. Ainsi la traque est rendue plus difficile et le risques s’étend sur l’ensemble du territoire national.

Les actions visent à déstabiliser le modèle occidental et mettre à défaut la capacité de réponse.

Saint Barthélemy, par sa taille et sa situation géographique peut être assimilé à un navire en pleine mer, de ce fait cette menace est à prendre en considération.

Malgré son éloignement du continent, le risque de radicalisation sur la zone Antilles-Guyane reste présent.

Pour faire face et prévenir la menace terroriste, un outil de prévention et d’alerte a été conçu par l’état : Le Plan Vigipirate, « Faire face ensemble »

Face à la menace terroriste, l’État agit en anticipation et en réaction afin d’assurer un niveau de sécurité maximal à l’ensemble de la population dans le respect des libertés publiques.

Relevant du Premier ministre, le plan VIGIPIRATE est un outil central du dispositif français de lutte contre le terrorisme. Il associe tous les acteurs nationaux (l’État, les collectivités territoriales, les entreprises et les citoyens) à une démarche de vigilance, de prévention et de protection.

Il vise à Développer une culture de la vigilance et de la sécurité dans l’ensemble de la société, afin de prévenir ou déceler, le plus en amont possible, toute menace d’action terroriste.

Le plan repose désormais sur trois piliers, traduit par 3 niveaux adaptés à la menace et matérialisés par des logos visibles dans l’espace public :

- Vigilance
- Sécurité renforcée – risque attentat
- Urgence attentat

Ces scénarios peuvent toucher n’importe que zone d’Antilles-Guyane, y compris Saint-Barthélemy.

Les grands rassemblements sont les plus sensibles, les effets sont connus avec de nombreuses victimes présentant des blessures nécessitant une prise en charge chirurgicale rapide, interventions en mode évolutive et contexte de menace non neutralisé, ainsi qu'une mobilisation interservices complexe.



Niveaux d'alerte utilisés depuis Décembre 2016

Actuellement l'ensemble du territoire est placé au niveau : **Sécurité renforcée**

> Objectif N°45.

- Réaliser et organiser une sensibilisation afin d'améliorer la communication interservices.
- Sensibiliser et informer les primo intervenants du STIS 977 sur cette thématique

Rassemblement de personnes

Les rassemblements de personnes correspondent à des afflux de populations liées à des spectacles, évènement culturels, fêtes, compétition sportive, salon, festival, manifestation qui se déroule tout au long de l'année

Parmi les rassemblements de personnes on distingue :

La Manifestation :

- rassemblement de personnes sur la voie publique.

Toute manifestation est soumise à l'obligation d'une déclaration préalable indiquant le but de la manifestation, le lieu, la date et l'heure du rassemblement et l'itinéraire projeté en cas de déplacement en cortège.

La Rave-party :

- rassemblement festif à caractère musical.

Quand le nombre prévisible de participants est supérieur à 500 personnes, le rassemblement est soumis à une police spéciale de déclaration au représentant de l'État dans le département. En deçà de ce seuil, les pouvoirs de police générale du maire et du préfet s'appliquent.

La Grande manifestation :

- événement sportif, culturel ou récréatif à but lucratif ou non qui regroupe dans un lieu dont l'accès est contrôlé et dans une durée prédéterminée entre 1500 et 5000 personnes simultanément.

Le Grand rassemblement :

- événement sportif, culturel ou récréatif à but lucratif ou non qui regroupe dans un lieu dont l'accès est contrôlé et dans une durée prédéterminée plus de 5000 personnes simultanément.

Sont exclues les manifestations qui se déroulent dans un lieu (établissement recevant du public, enceinte sportive homologuée) prévu à cet effet et qui a fait l'objet d'un contrôle d'une commission de sécurité.

La réglementation concernant ces installations doit être respectée.

Les rassemblements de personnes se caractérisent en plusieurs types qui en plus de leurs singularités présentent un risque commun celui de mouvement de foule.

Lors d'une évacuation d'urgence, les individus, souvent en proie à la panique, n'hésitent pas à pousser les autres.

Des zones de fortes pressions apparaissent, dans lesquelles des personnes peuvent être parfois gravement blessées

Ainsi à la suite d'un événement brutal, des individus libres et responsables peuvent adopter des comportements aliénés et instinctifs particulièrement dangereux.

À Saint -Barthelemy, les événements assimilables à un rassemblement de personnes sont recensés avec la liste non exhaustive ci-dessous :

- Le carnaval
- Le Bucket Regatta
- La St Barth Family festival
- La Cata cup
- Les divers événements sportifs
- Le marché mensuel
- Le réveillon du nouvel an



St Barth Family festival plage de St Jean



Défilé du carnaval rue de la république

> Objectif N°46.

- Disposer d'un Poste Médical Avancé (PMA) cas de situation de Nombreuses Victimes ou déclenchement d'un plan NOVI .

e. Les risques sanitaires et environnementaux

Risque épidémique et pandémie

Une épidémie désigne l'augmentation rapide de l'incidence d'une maladie en un lieu donné La définition de la valeur de seuil épidémique est souvent arbitraire. ... la bonne prise en charge des patients atteints d'infection liée à un risque épidémique (qui implique d'aussi protéger le personnel soignant par des processus ...

Le seuil épidémique se définit comme l'incidence d'une maladie à partir de laquelle il peut être considéré qu'une épidémie est en cours, l'incidence étant le nombre de nouveaux cas sur une période. Comme par exemple la dimension que prend la varicelle du 05 août 2019 au 12 août 2019 en France

La Pandémie quant à elle s'étant à la quasi-totalité d'une population. On emploiera le terme de pandémie pour qualifier son caractère.

L'apparition de pathologies nouvelles liées au mode de vie :

La dengue :

La dengue est une arbovirose transmise par le moustique qui représente une menace constante pour les Antilles. C'est un moustique domestique qui se reproduit essentiellement dans les petites collections d'eau claire, à l'intérieur ou autour des habitations

La mobilisation de tout un chacun permet de réduire les risques au niveau individuel mais également collectif en réduisant la densité de moustiques.

Sans l'appui de la population, les acteurs de la lutte antivectorielle ne pourraient pas faire face.

Pour éviter la propagation des arboviroses, il est impératif de :

- lutter contre les gîtes larvaires (récipients, soucoupes, pneus...),
- se protéger contre le moustique pour éviter les piqûres,
- consulter rapidement son médecin en cas d'apparition de symptômes pouvant penser à une maladie transmise par les moustiques (fièvre même modérée, douleurs musculaires ou articulaires, etc.).

Sur l'île, de nombreux cas sont recensés régulièrement.

La légionellose :

Due à une bactérie, hôte naturel de l'environnement hydro tellurique, la légionellose a été identifiée il y a une trentaine d'années dans les pays occidentaux, où elle se développe en relation avec le progrès technique et l'augmentation de la fréquence du terrain favorable aux infections de la population (vieillesse, maladies chroniques, terrain pulmonaire, tabagisme...).

Cette infection pulmonaire est causée par une bactérie qui fut découverte à la suite d'une épidémie de pneumonie affectant de nombreux participants d'un congrès d'anciens combattants de la légion américaine réunis dans un hôtel à Philadelphie en 1976 : elle fut en conséquence dénommée **Legionella**.

La légionellose se traduit par un état grippal fébrile et une toux initialement non productive. Certains patients peuvent présenter des douleurs musculaires, une anorexie et quelquefois des troubles digestifs (diarrhées) et/ou un état confusionnel.

L'état grippal s'aggrave rapidement et fait place à une pneumopathie sévère nécessitant une hospitalisation. **La maladie peut être mortelle dans 10 à 30 % des cas.**

En France, il y a eu 1 044 cas déclarés en 2003, l'incidence représente 1,8 cas pour 100 000 habitants.

La grippe :

Les oiseaux sont vraisemblablement l'hôte original des virus de la grippe : ils servent de réservoirs à tous les sous-types de virus A.

Les réservoirs animaux jouent un rôle important dans l'apparition de nouveaux virus chez l'homme.

L'exemple le plus documenté est l'apparition du virus de Hong Kong en 1968. Ce nouveau virus s'est rapidement étendu aux pays voisins puis au monde entier en l'espace d'une année.

Les virus humains qui circulaient seuls depuis 1957 appartenaient au sous-type A (H2N2). Deux gènes dont un gène majeur ont alors été remplacés par leurs équivalents de virus aviaires : H3 a remplacé H2.

Les pandémies de grippe prennent souvent naissance en Extrême-Orient où la population très dense vit en contact étroit avec les animaux.

La salmonellose :

Les salmonelloses sont des maladies provoquées par des entérobactéries du genre *Salmonella*.

La plupart des *Salmonella* sont des parasites intestinaux des animaux vertébrés et des oiseaux transmis à l'homme par le biais d'aliments contaminés.

En pathologie humaine, les salmonelloses comprennent deux principaux types d'affections : gastro-entérites et fièvres typhoïde et paratyphoïdes.

Les infections et toxi-infections alimentaires collectives (TIAC)

Plus de 200 maladies infectieuses, bactériennes, virales et parasitaires ou toxiques sont transmises par l'alimentation, la situation actuelle constitue un progrès majeur par rapport à la situation qui prévalait il y a une quarantaine d'années, la gravité des TIAC est en décroissance sensible et nous sommes aujourd'hui très loin des trois à quatre mille décès, évoqués, il y a une trentaine d'années.

Le nombre total annuel de cas hospitalisés est estimé entre 10 188 et 17 771.

Les salmonelloses en sont la première cause (5 691 à 10 202 cas), suivi par les infections à *Campylobacter* (2598 à 3 516 cas) et la listériose (304 cas). La toxoplasmose (426 cas) apparaît comme la principale cause d'hospitalisation parmi les infections parasitaires.

L'estimation du nombre annuel total de décès se situe entre 228 et 691.

Les infections bactériennes sont responsables de la majorité des décès attribuables aux salmonelloses, première cause de décès (entre 92 et 535) et à la listériose, deuxième cause de décès (78).

Les gastro-entérites sont provoquées par des *Salmonella* ubiquistes présentes chez l'homme et les animaux.

La durée d'incubation est généralement de 1 à 2 jours et dépend de la dose ingérée, de la santé de l'hôte et des caractéristiques de souche de *Salmonella*.

Les salmonelloses provoquent une forte fièvre accompagnée de diarrhées, vomissements et douleurs abdominales.

Chez des adultes de condition physique normale, une gastro-entérite disparaît sans traitement après 3 à 5 jours en moyenne

Afin de répondre aux menaces sanitaires, Le Ministère des solidarités et de la santé formalise en 2014 le dispositif ORSAN (organisation de la réponse du système de santé en situations sanitaires exceptionnelles).

À l'instar de son prédécesseur le « Plan Blanc »

Le dispositif ORSAN organise et adapte les soins au niveau régional afin de prendre toutes les mesures nécessaires pour que les personnes malades puissent bénéficier des soins appropriés. Il a vocation à être mis en œuvre de manière exceptionnelle, et principalement au niveau régional.

Il comprend 5 volets qui servent à organiser les soins quand l'une des 5 situations susceptibles d'impacter le système de santé survient.

Chacun des 5 volets correspond à des modalités d'organisation de l'offre de soins spécifiques :

- ORSAN AMAVI
- ORSAN MEDICO-PSY
- ORSAN EPI-VAC
- ORSAN CLIM-ENV
- ORSAN NRC
- ORSAN BIO

Il s'appuie sur trois piliers :

- Moyens tactiques de réponse
- Schéma de planification opérationnel
- Cadre de formation aux situations sanitaires exceptionnelles (SSE)

Juillet 2019, une épidémie de conjonctivites d'origine virale est actuellement en cours aux Antilles. Les indicateurs de surveillance sanitaire suivie en routine font état de la poursuite des épidémies :

- Dans les Iles-du-Nord, l'épidémie démarrée à Saint-Martin il y a six semaines continue sa progression, tandis que la situation épidémiologique de la conjonctivite à Saint-Barthélemy reste modérée.

Le ZIKA en Guadeloupe :

Depuis la fin de l'épidémie du « ZIKA » en Guadeloupe, les indicateurs de la surveillance épidémiologique témoignent d'une circulation virale très faible. À Saint-Barthélemy, la fin d'épidémie a été actée le 26 janvier 2017 par le Comité de Gestion.

Analyse de la situation épidémiologique sur notre territoire

En cas d'épidémies sur Saint Barthélemy, le territoire peut être renforcé par l'ARS Guadeloupe en espérant qu'eux ne serait pas toucher avant.

Sur le terrain pour lutter contre la prolifération du moustique les consignes de base pour la population sont à respecter impérativement.

Il y a différents niveaux du plan ORSEC dont ces missions sont appuyées par des personnes de l'ARS agissant sur les cas signalé. Ces interventions seront vectorielles à Saint Barthélemy.

Les agents du STIS 977 peuvent être formés par les agents de l'ARS.

Aujourd'hui, la rapidité et l'ampleur des échanges humains font de la lutte contre les maladies infectieuses une problématique mondiale car aucun état ne peut songer à s'abriter derrière ses frontières.

Le risque épidémique est universel. Tous les pays connaissent des épidémies et les pays développés ont leurs propres épidémies internes : par exemple, l'épidémie de « vache folle » est née en Europe, et elle est directement issue d'un mode d'alimentation du bétail.

Conclusion :

La notion de risque reste importante sur St Barthelemy.

Elle se base sur les enquêtes analytiques.

La réduction des problèmes de santé repose sur la prévention et nécessite donc une connaissance rigoureuse des risques encourus d'où l'intérêt des études analytiques.

Nous sommes confrontés à des facteurs d'accroissement du risque épidémique endogène et exogène, non seulement sur les Antilles mais aussi d'une manière générale sur la planète entière. En revanche, l'ensemble de ces risques de situations sanitaires exceptionnelles sont des crises qui mobilisent l'ensemble des services de l'île.

Cependant, le pilotage technique revenant à l'ARS, Le STIS 977 de Saint-Barthélemy s'inscrit naturellement au nombre des contributeurs avec les moyens dont il dispose pour l'accomplissement de ses missions propres financé par la Collectivité.

> Objectif N°47.

Disposer d'EPI adaptés aux risques sanitaires et épidémiques en quantité suffisante et permanente au sein du STIS 977.

a. Les risques liés aux activités de loisirs

Pratiquées de manière de plus en plus intensives, les activités de loisirs sur Saint Barthélemy peuvent engendrer des accidents, parfois dramatiques, surtout lorsque les règles élémentaires de sécurité ne sont pas respectées : sentiers publics mais parfois privés, ainsi que la pratique occasionnelle du parapente.

Parmi les activités nautiques, plusieurs clubs privés existent sur l'île comme la planche à voile, le kite surf, le jet ski, la voile, la plongée sous-marine, la pêche, la chasse sous-marine, etc. Ces activités sont également très souvent effectuées dans le cadre privé.

Toutes ces circonstances conduisent les secours du STIS 977 à se trouver confrontés à des victimes isolées dans des zones très difficiles d'accès.

Le traitement de ces opérations de secours peut poser des difficultés : permanence des moyens radios et téléphoniques, extraction et évacuation des victimes vers une structure adaptée.

Le milieu terrestre

Les randonnées sur sentiers pédestres

L'île de Saint Barthélemy dispose de deux sentiers de randonnée officiels, tous deux menant à la plage de Colombier.

D'autres sentiers sont également utilisés par bon nombre de randonneurs, mais ces derniers font partie du domaine privé.

Parmi eux, nous pouvons retrouver par exemple, les sentiers permettant d'accéder à l'Anse Chauvet, l'Anse Anglet, l'Anse Gascon, mais aussi, "la route des crêtes" située dans les hauteurs entre Grands fond et Saline.

Les risques encourus par les randonneurs peuvent parfois prendre une importance non négligeable, le tour de l'île étant souvent jonché de falaises le long des sentiers à savoir :

- Risques d'éboulement de pierres, roches
- Risques de chute
- Accès pour les secours très difficile, nécessitant l'intervention d'équipes spécialisées
- Délais d'arrivée sur les lieux et de prise en charge d'une victime pouvant dépasser ½ heure voire 1h si les conditions météo sont défavorables ;
- Problématique de localisation des requérants et victimes, souvent touristes en séjour ne sachant pas se situer et ne maîtrisant pas la langue française.



Chemin menant de Flamands à Colombie

Les piscines naturelles

Plusieurs piscines naturelles bordent les sentiers de l'île, leur accès étant toutefois assez difficile pour la plupart des gens.

Les deux principales « grand fond » et « petit cul de sac » attirent les plus curieux. Aucun véhicule ne peut s'approcher de celles-ci.

L'arrivée des secours sur site dépasse facilement la demi-heure et nécessite du personnel équipé.

Généralement, les interventions de ce type sont d'une durée importante et complexes, notamment lorsqu'il fait nuit.



Piscine naturelle de grand-fond



Piscine naturelle de petit cul de sac

Les grottes

L'île de Saint Barthélemy regorge de coins et recoins attirant la curiosité des plus téméraires, notamment une dizaine de grottes dont la grotte de Gouverneur.

Situé à environ une dizaine de minutes de marche de la route principale menant à Gouverneur, l'accès à cette dernière présente des dangers pouvant prendre des proportions sérieuses si les randonneurs ne respectent pas certaines règles de sécurité élémentaires

Les risques et dangers majeurs, sont l'absence totale de balisage pour y accéder, ainsi que l'absence de sécurisation du site.

La grotte dispose d'une entrée principale, sous forme de « trou » entre les pierres rocheuses. Il faut donc pour accéder à la première cavité de la grotte, descendre le long d'une paroi verticale cylindrique, d'environ 50 cm de large et de 2/3 mètres de hauteur, à l'aide d'un simple cordage.

Une personne de forte corpulence ne peut y rentrer.

Le passage dans cette première cavité se fait accroupi.

Cette dernière est ornée par une cinquantaine de stalactites et stalagmites. Le passage y est donc dangereux et très sombre.



Vient ensuite un second passage, sous forme de tunnel quasiment horizontal très étroit et long d'environ deux mètres cinquante accédant à une seconde cavité, plus grande mais présentant les mêmes dangers que la précédente.

L'intervention des secours à cet endroit est particulièrement délicate et encore une fois nécessite l'utilisation de matériel adapté et d'une équipe spécialisée.

- absence totale de balisage pour y accéder
- absence de sécurisation du site
- fort risque d'éboulement et de chute de plusieurs mètres aux abords de la grotte
- transport du matériel de secours de relevage presque impossible à l'intérieur de la grotte

Une seconde grotte est également recensée à Gouverneur, son accès est situé tout près de la route principale, aux abords des habitations, la végétation assez dense aux alentours ne permet pas de la distinguer rapidement ce qui fait d'elle un danger potentiel pour les personnes s'y approchant.



Progression dans la grotte

Globalement tous ces sites présentent une couverture de réseau difficile.

Régulièrement, de nombreuses interventions situées aux piscines naturelles, ainsi que sur des chemins difficiles d'accès, voir sur des rochers impliquent des victimes blessés et classifié en UA pour certaines.

Ce sont généralement des interventions qui s'inscrivent dans la durée en termes d'évacuation, nécessitant un renforcement en personnel sapeurs-pompiers et médical.

La difficulté d'accès à ces lieux, le déplacement ne pouvant se réaliser uniquement à pied ainsi que la présence de nombreux dénivelés débordant très souvent en période nocturne rendre complexe et technique ce type d'intervention.

> Objectif N°48.

Disposer d'une équipe spécialisée GRIMP (intervention en milieux Périlleux)

Le milieu nautique

Saint Barthélemy, entourée d'eau, représente un terrain de jeu inégalable pour bon nombre de sportifs assidus de l'île, mais aussi et surtout pour des pratiquants beaucoup plus occasionnels, débutants, et ayant une connaissance relative des lieux et du relief.

Parmi ces activités nautiques, nous retrouvons les plus pratiquées ; plongée sous-marine / snorkeling, pêche / chasse sous-marine, planche à voile, kite surf, jet ski, surf, voile, locations de bateaux, ski nautique, paddle etc.

La pratique de ces deux activités, s'effectuent essentiellement sur le lagon de Grand cul de sac, ainsi qu'à Saint Jean. Deux clubs principaux proposent la location et dispensent de cours sur place.

Les risques engendrés par la pratique de ces deux activités sur Saint Barthélemy :

- Espace de pratique sur Grand cul de sac exigu, pouvant entraîner facilement la collision entre pratiquants
- Courant et vent pouvant déporter vers le large.
- Pour les pratiquants souhaitant s'exercer à l'extérieur du lagon, il existe une « passe » dangereuse à la sortie de Grand cul de sac



Le lagon de Grand cul de sac et sa barrière de corail

- Les sports de glisse

Les sports de glisse, paddle, surf, canoë, etc..., se pratiquent tout autour de l'île librement mais le risque d'être emporté par le courant est réel et la difficulté pour rejoindre la rive est présente.

Le STIS 977 a déjà été à plusieurs reprises sollicité pour effectuer des recherches et reconnaissances. Le danger est donc bien présent.

Les risques suivants restent très présents :

- Dérive de l'embarcation
- Délai d'intervention des secours long et fastidieux (l'île ne disposant que de 6 sites de mise à l'eau de l'embarcation de secours : Public, Corossol, Gustavia la poste, Gustavia la pointe, Lorient, Grand Cul de sac)

• La plongée sous-marine/chasse sous-marine

La plongée et la chasse sous-marine sont très populaires à Saint-Barthélemy, 4 clubs de plongées sont recensés principalement sur Gustavia et Grand cul de sac.

Beaucoup de particuliers possèdent leur propre matériel et équipement de plongée et de chasse

Le risque majeur en plongée sous-marine, ici à Saint Barthélemy, est l'accident de décompression, car l'île ne possède aucun caisson de décompression, il est nécessaire pour cela de se rapprocher de la Guadeloupe et la Martinique. Le temps de réelle prise en charge d'une victime pour ce type d'accident est donc particulièrement long.

À Saint Barthélemy nous pouvons être confrontés à la liste non exhaustive de sports nautiques suivante :

- Voile,
- Kite surf,
- Surf, -
- Paddle,
- Plongée sous-marine,
- Snorkeling,
- Funboard,
- Jet ski,
- Canoé Kayak,
- Seabob,
- Flyboard



Water sport à Grand cul de sac



Plongeur sous-marin à “Pain de sucre”

Le principal danger dans la pratique de telles activités est le milieu marin.

Les conditions météorologiques peuvent aussi être source de difficulté en mer, surtout pour les sports nautiques non motorisés.

Des opérations régulières et très variées à Saint-Barth. En 2018, une trentaine d'interventions ont été réalisées dans nos eaux, selon les données du Cross Antilles-Guyane qui coordonne l'ensemble des secours en mer de la région Antilles Guyane. Panne de carburant, en dérive sans avarie, rupture de mouillage, voie d'eau, avarie moteur.

Les causes sont nombreuses, sans oublier les cinq fausses alertes recensées l'année dernière. Depuis 2012, le Cross Antilles-Guyane –qui couvre un secteur de 3 millions de km²- a vu la quantité d'interventions augmenter de 77 % (6% des opérations concernent les îles du Nord).

Le plus fort de son activité se situe pendant la haute saison, entre novembre et avril, où elle estime que 50.000 personnes sont en mer simultanément sur sa zone, chaque jour.

Entre mai et août, ce sont les loisirs nautiques qui font grimper le nombre d'interventions. Mais la principale activité des secouristes est concentrée, globalement, sur la plaisance.

Cette fin d'année 2019 a été marquée par de nombreuses sorties en mer.

Les deux plus marquantes ayant eu lieu en Décembre :

- Un voilier vient terminer sa navigation en échouant sur les rochers de Grande Anse avec à son bord 5 adultes et 4 enfants (illustration ci-dessous)
- Puis quelques jours après, un homme à dérivé pendant 10h au large après être tombé du Club Med 2



Voilier en difficulté avec 9 personnes à bord à Grande Anse – Décembre 2019

> Objectif N°49.

Disposer d'équipes spécialisées SAV (Sauveteur Aquatique) et de SAL (Scaphandrier Autonome Leger) au sein du STIS 977.

Les îlets

Le secteur de compétence du STIS 977 comprend 16 îlets, ou se trouvent des bateaux au mouillage, des spots de plongée sous-marine.

En Zone de Réserve Naturelle		Hors réserve	
Ile Fourchue	N 17° 57' 22'' O 62° 54' 20''	Ile Pelé	N 17° 57' 20'' O 62° 52' 22''
Ile Frégate	N 17° 56' 25'' O 62° 50' 02''	Ile Boulanger	N 17° 57' 23'' O 62° 52' 03''
Ile Toc Vers	N 17° 56' 33'' O 62° 49' 06''	Ile Chevreau Ile Bonhomme	N 17° 56' 15'' O 62° 51' 02''
Ile Petit Jean	N 17° 55' 13'' O 62° 52' 32''	Roche Bœuf	N 17° 56' 12'' O 62° 53' 50''
L'Âne Rouge	N 17° 55' 12'' O 62° 52' 41''	Petits Saints	N 17° 53' 40'' O 62° 51' 21''
Gros îlets	N 17° 53' 50'' O 62° 52' 44''	Ile Coco	N 17° 52' 24'' O 62° 48' 54''
Pain de Sucre	N 17° 55' 10'' O 62° 47' 44''	Ile fourmis	N 17° 52' 46'' O 62° 48' 22''
Ile Tortue	N 17° 55' 10'' O 62° 47' 02''		
Les Grenadines	N 17° 55' 24'' O 62° 47' 42''		



les ilets



ILE FOURCHUE



**SPOT DE PLONGEE
NAVIRES DE PLAISANCE AU MOUILLAGE**



ILE CHEVREAU OU ILE BONHOMME

SYNTHESE DES OBJECTIFS

Synthèse des objectifs du STACR :

- **Objectif N°1.**

Élaborer le règlement opérationnel (RO)

- **Objectif N°2.**

Élaborer les dispositions spécifiques du STIS 977 intégrées au sein du Règlement Intérieur de la collectivité de Saint-Barthélemy.

- **Objectif N°3.**

Créer l'arrêté de classification du Centre de Secours

- **Objectif N°4.**

Créer l'arrêté du Corps Territorial

- **Objectif N°5.**

Rédiger une nouvelle convention existante entre le SAMU 971 et le STIS 977 de Saint-Barthélemy en corrélation avec le STACR et le SROS

- **Objectifs N°6.**

Améliorer et adapter les règles d'engagement des moyens SMUR et STIS 977 en adéquation avec la spécificité insulaire de l'île.

- **Objectif N°7.**

Optimiser la traçabilité et la remontée d'information entre le CCRA 15 de Guadeloupe et le STIS 977.

- **Objectif N° 8.**

Former le personnel dédié au CTA, application des textes réglementaires de formation (SIC).

- **Objectif N°9.**

Mettre en service de la gestion informatisé de l'alerte, disposer des moyens d'accès au réseau de caméras de surveillance de la collectivité pour affiner un évènement signalé, ainsi que de disposer des informations des réseaux sociaux.

- **Objectif N°10.**

Sécuriser et adapter des locaux du futur CTA.

- **Objectif N°11.**

Appliquer de la circulaire du 24 juillet 1991 relative à la création, à l'organisation et au fonctionnement des centres opérationnels départementaux d'incendie et de secours et des centres de traitement de l'alerte.

- **Objectif N°12.**

Disposer d'un cadre officier sapeurs-pompiers + un opérateur du STIS 977 pendant toute la durée de l'activation du COT.

- **Objectif N°13.**

Former une douzaine d'agents sapeurs-pompiers disposants des qualifications réglementaires (SIC).

- **Objectif N°14.**

Former deux à trois cadres du STIS 977 au module gestion de crise.

- **Objectif N°15.**

Proposer une formation aux « élus » concourants à l'activation du COT au module gestion de crise

- **Objectif N°16.**

Revoir le positionnement géographique du COT et envisager son déplacement.

- **Objectif N° 17.**

Développer et planifier des exercices d'activation du COT sur des thématiques ciblées deux fois par an (exercice commandement).

- **Objectif N°18.**

Réaliser un exercice annuel commandement sur le terrain avec activation du COT sur une thématique ciblée

- **Objectif N°19.**

Formaliser l'intégration du service sécurité civile au sein du STIS 977

- **Objectif N°20.**

Élaborer un plan d'investissement quinquennal des matériels afin de rationaliser et de programmer les dépenses liées aux matériels et de disposer à tout moment de 3 engins d'incendies opérationnels et disponibles au minimum.

Tenir compte des particularités de l'île ; renfort immédiat ou prêt de véhicules impossible, aucun autre centre de secours en renfort disponible.

- **Objectif N°21.**

Disposer d'un local de désinfection réglementaire dédié aux véhicules ambulances.

- **Objectif N°22.**

Répondre à la spécificité du réseau routier et des zones difficiles d'accès de l'île par l'achat de VSAV de type 4X4

- **Objectif N°23.**

-Maintenir l'implantation géographique du futur centre de secours à proximité de la zone de Saint-Jean et de l'aéroport qui est situé au centre de l'île à 5min du centre-ville et de la zone industrielle.

-Construction d'un bâtiment neuf dans une zone non submersible.

-Réalisation d'un centre de secours adapté et en cohérence avec les besoins opérationnels et fonctionnels du STIS 977.

-Intégrer le COT au sein de cette structure.

-Nécessité de disposer d'une (Zone hélicoptère) DZ au sein de cette structure (simplification de récupération des équipes spécialisées du STIS 977 en cas d'impossibilité de poser des vecteurs hélicoptères sur la zone de l'aéroport.)

-Nécessité d'une capacité d'accueil (couchages) indispensable dédié à l'effectif de garde sapeurs-pompiers posté, à l'augmentation de l'effectif de garde caserné en cas d'évènement important, aux renforts pré-positionnés des SDIS voisins et des moyens nationaux (Sécurité Civile, moyens militaires, moyens du ministère de l'intérieur, autres...).

-Capacité de remisage des véhicules d'incendie et de secours en adéquation avec l'augmentation nécessaire du parc actuel et sécurisé (risques cycloniques et sismiques).

- **Objectif N°24.**

Disposer d'un 3eme chef de groupe (astreinte 1 semaine sur 3), en cas d'intervention majeur, période cyclonique, armement en personnel du COT.....

- **Objectif N°25.**

Formaliser une convention interdépartementale d'assistance mutuelle avec le SDIS 971.

- **Objectif N°26.**

Augmenter la garde postée pour arriver à un effectif minimum de 9 sapeurs-pompiers soit 3 départs immédiats + un stationnaire (opérateur des appels d'urgence 18) à la garde pour 24 heures.

- **Objectifs N°27.**

Mettre en place d'une astreinte SPV de 3 à 6 sapeurs-pompiers par tranche de 24 heures afin de pouvoir reconstituer une garde rapidement, engager une équipe spécialisée...

- **Objectif N°28.**

Mettre en place une astreinte SPV pour un second stationnaire (opérateur des appels d'urgence 18 ou adjoint chef de salle) destiné à renforcer le futur CTA en cas de montée en puissance de celui-ci lors d'intervention importante.

- **Objectif N°29.**

Planifier le recrutement de SPP pour atteindre le nombre de 15 SPP opérationnels, ce qui porterait l'effectif total du STIS 977 à 19 personnes ; en palliant le remplacement des SPV Saisonniers au nombre de 4 actuellement.

- **Objectif N°30.**

Fixer un plan de recrutement de SPV (+ 15 SPV) ; pour combler les nombreux départs hors de l'île et rajeunir l'effectif ; développer des leviers de fidélisation des SPV (nouveau centre, avancement, stages, réseau associatif...). Réaliser un plan de formation sur les besoins en compétences et spécialisés sur 5 ans pour les personnels SPP et SPV du STIS 977. Réaliser un plan annuel de formation et l'ensemble des documents obligatoires concernant des sapeurs-pompiers (arrêté du 22 août 2019) afin d'être conforme à la réglementation en vigueur.

- **Objectif N°31.**

- Développer et renforcer le SSSM.
- Recruter un médecin SPP et un infirmier SPP, des médecins SPV, des infirmiers SPV (4 à 6).
- Disposer de locaux et matériels médicaux, inexistants actuellement au sein du STIS.
- Réaliser le recrutement d'un pharmacien SPV, d'un vétérinaire SPV et un psychologue SPV.
- Disposer d'un Véhicule Léger Secours Médical
- Formaliser la fonction Directeur des Secours Médicaux (DSM) en cas de déclenchement d'un plan de secours en collaboration avec le SAMU 971.

- **Objectif N°32.**

Juguler la hausse du secours à personne dans le respect des missions du STIS 977 afin de ne pas obérer le potentiel opérationnel journalier par une systématisation des conférences téléphoniques SAMU (hors départ réflexes).

- **Objectif N°33.**

Développer des indicateurs de suivi pertinents dans le domaine SAP afin d'en maîtriser le nombre et accroître le recouvrement des financements induits par les interventions relevant des situations de carence ambulancière.

- **Objectif N°34.**

Réaliser une étude particulière sur le secours à personnes et notamment sur la réponse proposée par le STIS 977 dans le cadre de l'aide médicale urgente. Cette étude portera impérativement sur le rôle du personnel du SSSM dans le périmètre opérationnel et notamment concernant la réponse des infirmiers de sapeurs-pompiers.

- **Objectif N°35.**

Élaborer un Règlement Territorial de Défense Extérieure contre l'Incendie (RTDECI) sur l'île de

- **Objectif N°36.**

Améliorer la couverture des risques cycloniques.

- **Objectif N°37.**

Développer les médias sociaux d'urgence (MSGU) notamment au niveau local et améliorer la couverture et le réseau d'alerte à la population

- **Objectif N°38.**

- Constituer, à moyen terme, une équipe spécialisée légère USAR "Urban Search and Rescue" Sauvetage déblaiement : capacité de recherches, localisation, sauvetages, extraction de victimes, recherche de victimes ensevelis lors d'effondrement d'une habitation ou d'ouvriers ensevelis dans des tranchées, séismes, cyclones.
- Acquérir la certification INSARAG afin d'intégrer le DICA ANTILLES (SDIS 971 / SDIS 971 / STIS 977 et SDIS 973).
- Engager une réflexion sur un module cynotechnique au sein du STIS 977.

- **Objectif N°39.**

Pour la zone industrielle de Public

- Disposer d'un PPI de l'ensemble de la zone industrielle de Public
- Réaliser des exercices interservices et entreprises en collaboration avec le STIS 977
- Intégrer dans le futur projet d'alerte à la population la zone de Public
- Disposer et recenser la quantité d'émulseur disponible en cas d'incendie majeur sur le site.
- Disposer d'une réserve émulseur suffisante au sein du STIS 977 ainsi que l'acquisition de lances canons « eau » à intégrer dans les plans d'équipements
- Rédiger des plans ETARE pour chaque établissement
- Disposer du matériel minimum en RCH (risques chimiques) en analyse et reconnaissances recycler et former 5 agents au sein du STIS 977

Pour la zone anse des cayes

- Prévoir un moyen d'alerte et d'évacuation de la population la zone d'anse des cayes.

- **Objectif N°40.**

Développer les moyens nautiques, au travers des équipes spécialisées suivantes :

- Sauvetage côtier (SAV)
- Plongée subaquatique (SAL)
- Incendies et interventions à bord des navires et bateaux (IBNB) + compétence capacité nationale d'intervention à bord des navires (CAPINAV)

Réaliser les plans ETARE du port de commerce et du port de plaisance, ainsi que des exercices incendies et pollutions avec les autorités portuaires et la SNSM.

- **Objectif N°41.**

Aéroport

- Réaliser un exercice ORSEC Aéroport
- Formaliser les procédures d'engagement du STIS 977 dans le cadre d'un accident sur la zone aéroport avec les différents services dont le SSLIA
- Réactualiser la convention SSLIA/STIS en cas de renfort des moyens SSLIA sur le secteur de compétence du STIS 977

- **Objectif N°42.**

Nécessité de disposer d'un moyen aérien (grande échelle) de sauvetage à encombrement réduit adapté à la configuration de l'île (échelle aérienne ou bras élévateur articulé) à court moyen terme, afin d'assurer la défense incendie du centre de Gustavia, de la zone Public et sur certains quartiers de l'île ou de nombreuses hauteurs d'habitations ou bâtiments sont supérieures à 8 m et pour certaine à plus de 20 m.

- **Objectif N°43.**

Disposer de matériels adaptés aux interventions pour parking souterrain, type Turbex ou VGD, ainsi que d'une d'Equipe Exploration Longue Durée (EELD), formés également IBNB.

- **Objectif N°44.**

Disposer et créer un plan de secours « œuvres et patrimoine » en cas d'incendie en collaboration avec le STIS 977

- **Objectif N°45.**

- Réaliser et organiser une sensibilisation afin d'améliorer la communication interservices.
- Sensibiliser et informer les primo intervenants du STIS 977 sur cette thématique

- **Objectif N°46.**

Disposer d'un Poste Médical Avancé (PMA) en cas d'événement **NO**mbreuses **VI**ctimes ou déclenchement d'un plan NOVI

- **Objectif N°47.**

Disposer d'EPI adaptés aux risques sanitaires et épidémiques en quantité suffisante et permanente au sein du STIS 977.

- **Objectif N°48.**

Disposer d'une équipe spécialisée GRIMP (intervention en milieux Périlleux)

- **Objectif N°49.**

Disposer d'équipes spécialisées SAV (Sauveteur Aquatique) et de SAL (Scaphandrier Autonome Leger).

- **Objectif N°50.**

Disposer d'une embarcation rapide d'intervention et de sauvetage (navigation de nuit) pouvant transporter une victime allongée en remplacement du canot sauvetage léger actuel, attestent une vétusté de 15 ans.

GLOSSAIRE

- ACFI Agent Charge de la Formation Initiale
- ARI Appareil respiratoire isolant
- CAPINAV Capacité nationale de renfort pour les interventions à bord des navires
- CCF Camion-Citerne Feux de Forêts
- CHS Comité d'Hygiène et de Sécurité
- CGCT Code général des collectivités territoriales
- CHSCT Comité d'hygiène et de sécurité et des conditions de travail
- CMIC Cellule Mobile d'Intervention contre les risques Chimiques
- CMIR Cellule Mobile d'Intervention contre les risques Radiologiques
- COG Centre opérationnel de la gendarmerie
- COT Centre Opérationnel Territorial
- COTRRIM Contrat territorial de réponse aux risques et menaces
- COZ Centre opérationnel de zone
- CRRRA 15 Centre de réception et de régulation des alertes (SAMU)
- CSP Centre de secours principaux
- CTA Centre de Traitement des Alertes
- DDRM Dossier départemental des risques majeurs
- DECI Défense Extérieure Contre l'Incendie
- DGSCGC Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises
- DIV Opérations diverses
- DOS Directeur des opérations de secours
- DPS Dispositif prévisionnel des secours
- DSM Directeur des secours médicaux
- EAE Extinction automatique à eau
- EELD Équipe engagement longue durée
- EPA Échelle Pivotante Automatique
- EPI Équipement de protection individuelle
- EPSA Échelle Pivotante Semi-Automatique
- ERP Établissement Recevant du Public
- ERT Établissements recevant des travailleurs
- ETARE Établissement Répertoire
- EU Extrême urgence
- FAD Fiche d'aide à la décision
- FAE Formation d'adaptation à l'emploi
- FI Formation Initiale
- FIA Formation initiale d'application
- FMA Formation de maintien des acquis
- FMAPA Formation de Maintien des Acquis
- FPT Fourgon Pompe Tonne
- FSR Fourgon de Secours Routier
- GFA Groupement Financier et Administratif
- GGR Groupement Gestion des Risques
- GNR Guide National de Référence
- GRIMP Groupe de Reconnaissance et d'Intervention en Milieu Périlleux
- IBNB Intervention à bord des navires et des bateaux
- IGH Immeuble de grande hauteur
- IGSCGC Inspection générale de la Sécurité Civile et de la Gestion de Crise
- INC Incendie
- ISP Infirmier sapeur-pompier
- MD Matières dangereuses
- MGO Marche générale des opérations
- MSGU Médias sociaux des gestions d'urgence

- MSP Médecin sapeur-pompier
- NAC Nouveaux animaux de compagnie
- NOVI Plan nombreuses victimes
- OCO Opérateur de Coordination Opérationnelle
- ONU Organisation des nations unies
- ORSAN Organisation de la réponse du système de santé en situations sanitaires
- ORSEC Organisation de la réponse de Sécurité Civile
- OTAU Opérateur de Traitement des Appels d'Urgence
- PATS Personnel administratif, technique et spécialisé
- PC Poste de commandement
- PCA Poste de commandement avancé
- PEI Point d'eau incendie
- PISU Protocole infirmier de soins d'urgence
- PL Poids lourd
- PMA Poste médical avancé
- POI Plan d'opération interne
- PNRPAA Personne ne répondant pas aux appels
- POJ Potentiel opérationnel journalier
- PON Potentiel opérationnel nuit
- PPI Plan particulier d'intervention
- PPRI Plan de prévention des risques inondations
- PPV Panneau photovoltaïque
- PRS Prévision
- PRV Point de rassemblement des victimes
- PSA Plan séisme Antilles
- PSC Prévention et secours civiques de niveau 1
- PTOM Pays et territoire d'outre-mer
- RAD Risques radiologiques
- RCH Risques chimiques
- RCCI Recherche des causes et des circonstances d'incendie
- RETEX Retour d'expérience
- RH Ressources humaines
- RIM Règlement d'Instruction et de Manœuvre
- RI Règlement intérieur
- RTDECI Règlement territorial de défense extérieur contre les incendies
- RO Règlement opérationnel
- RTN Risques technologiques et naturels
- RUP Région ultrapériphérique
- SAL Scaphandrier autonome léger
- SAMU Service d'Aide Médicale d'Urgence
- SAP Secours à personnes
- SAU Structure d'accueil d'urgence
- SAV Sauveteur aquatique
- SCOT Schéma de cohérence territoriale
- SD Sauvetage Déblaiement
- SDACR Schéma départemental d'analyse et de couverture des risques
- SDIS Service départemental d'incendie et de secours
- SGA Système gestion de l'alerte
- SGO Système de gestion des opérations
- STACR Schéma Territorial d'Analyse et de Couverture des Risques
- STIS Service Territorial d'Incendie et de Secours
- SHR Service hors rang

- SIG	Système d'information géographique
- SINUS	Système d'information numérique standardisé
- SIS	Service d'incendie et de secours
- SITAC	Situation tactique
- SMUR	Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
- SOG	Sous-officier de garde
- SP	Sapeurs-pompiers
- SPP	Sapeurs-pompiers Professionnels
- SPV	Sapeurs-pompiers Volontaires
- SR	Secours routier
- SROS	Schéma régional d'organisation sanitaire
- SSLIA	Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs
- SSO	Soutien sanitaire opérationnel
- SSSM	Service de Santé et de Secours Médicaux
- SUAP	Secours d'urgence aux personnes
- TMD	Transport de matières dangereuses
- TMR	Transport de matières radioactives
- TRS	Transmissions
- VGD	Ventilateur grand débit
- VLD	Véhicule léger de détection
- VLHR	Véhicule de liaison hors route
- VLI	Véhicule de liaison infirmier
- VLM	Véhicule léger médicalisé
- VLSM	Véhicule léger de secours médicalisé
- VLTC	Véhicule léger tout chemin
- VP	Voie publique
- VPL	Véhicule plongeur
- VSAT	Véhicule satellite d'assistance aux transmissions
- VSAV	Véhicules de Secours Aux Victimes
- VSP	Vétérinaire sapeur-pompier
- VSR	Véhicule de Secours Routier
- VTP	Véhicule de Transport du Personnel
- VTU	Véhicule Toute Utilité
- USAR	Urban search and rescue (recherche et sauvetage en milieu urbain)
- UV	Unités de valeurs
- VL	Véhicule de liaison
- ZA	Zone aéroportuaire
- ZVA	Zone Voisine de l'Aéroport
- ZUS	Zone urbaine sensible