

VI - COUVERTURE DES RISQUES PARTICULIERS

- 6.1. Définition des moyens adaptés
- 6.2. Les délais
- 6.3. Champ de couverture des moyens adaptés

VI – Grilles de couvertures des risques particuliers

CARTOGRAPHIE ASSOCIÉE

Planches VI-1 et VI-2 gaz en 20 min	VI-1	- Zones d'interventions des CMIC en 20 minutes
	VI-2	- Zones d'interventions des VL avec un Appareil de détection
VI-3 et VI-4	VI-3	- Zones d'interventions des UPR en 30 minutes
	VI-4	- Zones d'interventions des PC en 30 minutes
VI-5 et VI-6	VI-5	- Zones d'interventions des EPA et EPSA en 10 et 20 minutes
	VI-6	- Zones d'interventions des CCGC en 30 minutes
VI-7 et VI-8 minutes	VI-7	- Zones d'interventions des VRM du SMUR 28 en 10 et 20
	VI-8	- Zones d'interventions des PMA en 30 minutes
VI-9 et VI-10	VI-9	- Zones d'interventions des FE en 30 minutes
	VI-10	- Zones d'interventions de l'USD et du GRIMP en 30 minutes
VI-11 et VI-12 limitrophes	VI-11	- Moyens opérationnels inondations
	VI-12	- Equipes cynophiles en Eure-et-Loir et dans les départements
VI-13 et VI-14 d'effectifs)	VI-13	- Délai des FPT sur les sites à risques (sans problèmes
	VI-14	- Délai des FPT sur les sites à risques (avec problèmes
VI-15 et VI-16	VI-15	- Délai des EPA et EPSA sur les sites à risques
	VI-16	- Délai des VSAB sur les sites à risques
VI-17 et VI-18	VI-17	- Délai de montée en puissance de la 4 ^e équipe
	VI-18	- Délai de montée en puissance de la 5 ^e équipe
VI-19 et VI-20 20 minutes	VI-19	- Couverture des TMD routiers et ferroviaires en 20 minutes
	VI-20	- Couverture des Transports Collectifs routiers et ferroviaires en

VI - COUVERTURE DES RISQUES PARTICULIERS

6.1. Définition des moyens adaptés

Pour chacun des risques particuliers, la circulaire du 9 septembre 1994 de la D.D.S.C. donne des objectifs de couverture. Ainsi chacun des sites à risques mentionnés au 5.2, et classé A, B ou C doit être couvert a priori par une quantité de moyens adaptés (voir annexe n° VI).

6.2. Les délais

De même, la circulaire fixe pour chaque moyen des délais souhaitables d'arrivée sur les lieux.

Lorsque ceux-ci sont différents des objectifs définis pour les risques courants, l'on prendra par convention la valeur inférieure. Cette position est justifiée par le souci d'arriver le plus rapidement possible sur les lieux des sinistres les plus graves en considérant que l'évolution de ceux-ci est souvent plus rapide. Ainsi, pour un risque courant, l'objectif retenu d'arrivée d'un F.P.T. est de 20 minutes. Cette valeur sera ramenée pour un risque particulier d'une zone classée A niveau 2, à 10 minutes, notamment en considérant que, dans ce cas, la propagation du feu est plus rapide.

6.3. Champs de couverture des moyens adaptés

Pour chaque site à risque répertorié, il a été appliqué la grille de couverture correspondante (voir annexe VI).

Les champs d'action des engins sont ceux qui sont définis au chapitre IV. Par ailleurs, pour apprécier le champ couvert par les moyens spécifiques, nous avons procédé par assimilation :

- ♦ les CMIC, PC, FE et UPR sont assimilés aux VSR et FSR
- ♦ les PMA et USD sont assimilés aux CCF

Le matériel des départements limitrophes a été considéré en prenant un délai d'activation de 10 minutes.

Chaque engin devant posséder un nombre minimum de personnel pour pouvoir partir, les effectifs disponibles dans les CSP et les CS sont donc à considérer.

Deux constats s'imposent :

- ♦ statistiquement, les sinistres ont lieu principalement en journée la semaine ;

- ♦ les sapeurs-pompiers volontaires sont peu disponibles en journée la semaine, du fait de leur activité professionnelle.

Cette période, considérée comme la plus défavorable, sera retenue pour notre étude.

Ainsi, en principe pour les CSP Chartres et Dreux, on dispose de 4 équipes d'interventions (une équipe = 3 hommes). Pour les CSP Châteaudun et Nogent-le-Rotrou et les CS, on dispose de deux équipes d'interventions.

L'engagement de 4 équipes d'interventions (Chartres ou Dreux) autorise le départ simultané suivant :

- 1 FPT + 1 EPA + 1 VSAB
- ou 2 FPT
- ou 3 VSAB + 1 VSR
- ou 1 CCF + 1 EPA + 2 VSAB
- ...

L'engagement de 2 équipes d'interventions (Châteaudun, Nogent-le-Rotrou ou chaque CS) autorise le départ simultané suivant :

- 1 FPT + 1 EPA
- ou 2 VSAB
- ou 1 VSAB + 1 VSR
- ou 1 CCF + 1 EPA
- ...

De plus, le renfort potentiel des 4 CSP dans ces créneaux horaires, permet de disposer de 2 équipes supplémentaires, alors que les CS (sauf cas exceptionnel) ne peuvent aligner de personnel en renfort.

On peut ainsi, en tenant compte de tous ces éléments, faire des scénarios d'accidents en appliquant pour chaque site à risques, la grille de couverture adaptée.

Les cartes VI-1 à VI-10 traduisent les zones d'interventions des engins et équipes spécialisées, en mettant en évidence les zones qui ne sont pas couvertes et celles qui le sont dans les délais souhaités.

Les cartes VI-13 à VI-17 s'appliquent plus spécifiquement aux sites à risques. Il a été respecté dans l'application des grilles de couvertures des zones de risques A, B et C, l'engagement logique suivant : départ du FPT, de l'EPA ou de l'EPSA, puis du VSAB et du VSR.

Les principales difficultés liées aux délais d'interventions des engins sur les sites à risques apparaissent à T0+10 min et T0+20 min ; ces deux temps ont donné lieu à une étude plus approfondie.

Un FPT est souhaité en 10 minutes et / ou 20 minutes sur un site à risques (suivant son classement). Il est possible de savoir si cela est réalisable en considérant le champ d'action de l'engin provenant du centre de secours de premier appel.

Les cartes n° VI-13 à VI-17 indiquent les secteurs dit « hors délais » pour la couverture des différents engins sur les sites à risques, lorsque les temps ci-dessus référencés sont dépassés.

Pour les CS disposant d'une EPSA, il est considéré qu'un départ FPT-EPSA est possible avec 2 équipes d'interventions, contre 3 pour les CSP. Ceci majore donc leur capacité réelle d'engagement.

Puisqu'un centre ne peut engager la totalité de ses moyens sur un sinistre compte tenu de ses problèmes d'effectifs, il convient de rechercher les moyens complémentaires dans un centre plus éloigné (les moyens des CPI n'ont pas été pris en compte).

L'examen comparé des cartes n° VI-13 et VI-14 met en évidence les problèmes d'effectifs et de disponibilité du personnel.

L'examen des cartes VI-16 et VI-17 met en évidence les problèmes de renfort de personnel. Par exemple, sur Châteaudun, pour engager la 4^e équipe nécessaire au départ du VSAB, il faut solliciter une équipe provenant d'un autre CS (ex. : Cloyes-sur-le-Loir). En effet, les deux équipes dites de « renfort » des CSP, doivent armer des véhicules spécifiques (PMA, CMIC,...) qu'elles seules peuvent mettre en œuvre.

L'amélioration de la couverture des risques particuliers est obtenue principalement par une action sur les effectifs et sur la disponibilité des personnels.

- 7.1. Couverture des risques courants
- 7.2. Couverture des risques particuliers - sites à risques
- 7.3. Observations sur la couverture de sites à risques
- 7.4. Améliorations possibles

CARTOGRAPHIE ASSOCIÉE

- Planche VII-1 et VII-2
 - VII-1 - Synthèse couverture FPT : Risques courants - risques particuliers (sans problèmes d'effectifs)
 - VII-2 - Synthèse couverture FPT : Risques courants - risques particuliers (avec problèmes d'effectifs)
- Planche VII-3 et VII-4
 - VII-3 - Délais des EPA et EPSA sur les sites à risques
 - VII-4 - Synthèse couverture VSAB : Risques courants – risques particuliers
- Planche VII-5 et VII-6
 - VII-5 - Délais de montée en puissance de la 4^e équipe
 - VII-6 - Zones atteintes par les VSAB en 20 minutes

7.1. Couverture des risques courants

Pour chaque type de risque, les zones en limite de couverture ont été mises en valeur par référence :

- ♦ soit à l'activité opérationnelle du risque considéré pour les VSAB, FPT et CCF (planche IV-4 à IV-9) ;
- ♦ soit aux réseaux routiers et ferroviaires présents pour les VSR et FSR (planche IV-10 et IV-11).

Les communes considérées comme étant « hors délais » ont été recensées. Une commune est dite hors délais lorsque tout ou partie du territoire n'est pas accessible dans les délais retenus. La population restante est atteinte 5 minutes maximum après ces mêmes délais (carte VII-6).

Il convient de remarquer que la situation actuelle est très largement correcte ; en effet 87% à 97% de la population, suivant les engins, est couverte dans les délais moyens retenus. L'amélioration possible n'a qu'un impact primaire sur seulement :

Type d'activité	Population départementale concernée	Activité concernée
Feux	3,6%	3,1%
Feux de surfaces et de forêts	1,2%	17,2%
Accidents & secours à personnes	12,9%	8,4%

Cependant les conséquences de l'amélioration dans ces secteurs ont une incidence générale sur la couverture, non seulement des risques courants mais aussi particuliers. L'analyse de la couverture ne peut être que globale, il est impossible de dissocier l'examen des risques courants et celui des risques particuliers.

7.2. Couverture des risques particuliers - sites à risques

L'étude porte sur :

- ♦ la couverture opérationnelle des engins spécialisés sur le département et leur mise en valeur par rapport aux communes classées A, B et C ;
- ♦ la montée en puissance des détachements d'interventions qui doivent être mobilisés sur chacune des communes classées sites à risques.

Observations sur la couverture par les engins spécialisés :

- A) Les CMIC (Cellules Mobiles d'Interventions Chimiques)
- La couverture est incomplète mais ne pourra être améliorée que difficilement avec les ressources départementales. Cependant, dans les secteurs de Brou, Thiron-Gardais, voire Châteauneuf-en-Thymerais, les délais peuvent être considérés comme supportables. La bordure Est du département peut être renforcée par le département des Yvelines, même si ses moyens lourds sont implantés à Montigny-le-Bretonneux (36 km d'Épemon).
- B) Les détecteurs GAZ
- Ce sont des matériels de faible coût d'acquisition et leur nombre dans le département devra être augmenté en raison du développement des réseaux de gaz.
- C) EPA et EPSA (Échelle Pivotante (Semi-) Automatique)
- Plusieurs carences sont mises en évidence notamment sur les secteurs Est, de Nogent-le-Roi à Auneau, et dans une moindre mesure, sur Voves, la Loupe, Courville-sur-Eure, Châteauneuf-en-Thymerais, Thiron-Gardais et Brou.
- Les difficultés qui apparaissent sur Chartres et Dreux existent compte tenu de l'isolement relatif de leurs moyens aériens.
- D) CCGC (Camion Citerne Grande Capacité)
- La couverture nord et sud est satisfaisante. L'est et l'ouest méritent un renforcement, d'autant que ces secteurs ruraux sont pauvres en ressources hydrauliques. Les CCGC sont des engins de faible coût (laitiers reconvertis).
- E) PMA (Poste Médical Avancé)
- Les structures actuelles ont prouvé leur efficacité (étant donné la localisation des accidents et de l'implantation de ces moyens). Il conviendrait à la faveur du renouvellement des tentes, de reconsidérer leur importance et de démultiplier cinq modules complémentaires mieux répartis sur le territoire.

F) UPR (Unité de Protection Respiratoire)

Le SDIS 28 n'a pas la capacité de produire de l'air respirable en quantité substantielle pour maintenir en continu des équipes d'intervention. Par ailleurs les moyens de compression et de filtrage doivent être revus pour respecter les règles indispensables d'hygiène et de sécurité. Une solution à base de berces évite les doubles équipements (mobiles et fixes). Elle autorise le remplissage des bouteilles au CSP et sur le terrain et rentabilise mieux encore les véhicules porteurs d'illites.

G) FEV (Fourgon Électro-Ventilateur)

Les deux fourgons d'éclairage de Châteaudun et Nogent-le-Rotrou ne peuvent assurer une couverture complète du département. De plus, leur capacité technique est faible (anciens VSR réaménagés) et leur âge élevé (plus de 25 ans). La mise en service prochaine de deux remorques d'éclairage à Chartres et Dreux permettra de renforcer le dispositif.

Quant au matériel de ventilation présent dans chaque CSP, le « débit » qu'il peut fournir n'est pas assez conséquent, notamment pour de grosses interventions.

H) GRIMP - SD (Groupe de Reconnaissance et d'Intervention en Milieu Périlleux) (Sauvetage - Déblaiement)

En raison de la présence de nombreux silos et d'un risque mouvements de terrain diffus sur le département, la présence de ces éléments spécialisés est indispensable en Eure-et-Loir.

Mais les effectifs de SPP dans les zones non couvertes ne permettent pas un développement de ces équipes.

I) Mousse-Poudre

Ce matériel est présent en quantité limitée sur le département et il ne permet pas le traitement d'opérations importantes.

J) PC (Poste de Commandement)

La mise en service prochaine de 4 PCL, permettra d'assurer une couverture correcte du département (hormis le secteur de Toury).

7.3. Observations sur la couverture de sites à risques

Autant l'Eure-et-Loir a correctement intégré la couverture du risque courant grâce à la constance d'une politique initiée dès le début des années 1970 ; autant la couverture des risques particuliers et des sites à risques devient un des enjeux majeurs pour les années futures au moment où le département est en phase d'expansion.

Il est certes impossible à un territoire de couvrir avec ses propres moyens l'intégralité des risques. Cependant il est indispensable que la collectivité se dote des moyens nécessaires à une couverture honnête et pour tout au moins contenir le sinistre le temps que des renforts planifiés soient à pied d'œuvre.

Le facteur premier, qui handicape la montée en puissance des secours, est le manque de disponibilité des personnels (à l'exception des échelles).

Le facteur matériel (pour les engins courants) se résume donc en première approximation aux constantes mises en avant dans l'étude des risques courants.

La protection des sites à risques ne peut être affinée qu'avec une connaissance exhaustive des usines, installations, équipements, infrastructures potentiellement générateurs d'accidents. Le travail de « répertoriage » prend toute son importance. Seule la mise à jour permanente de la cartographie, des plans de secours et des ER permet de mesurer la parfaite adéquation entre la couverture et la réponse opérationnelle.

7.4. Améliorations possibles

La problématique vise à améliorer la couverture à partir des zones de dispersions. En somme, apporter une amélioration là où cela est nécessaire sans dégrader ce qui fonctionne bien. Si pour la couverture du risque courant, une population limitée est concernée, par contre l'impact du renfort apporté aux sites à risques peut être considérable.

Pour apprécier l'importance des secteurs qui doivent recevoir une attention particulière, il faut associer les deux cadres d'analyse en s'appuyant sur les moyens existants (voir cartes n° VII-1 à VII-4).

- ♦ La couverture des risques courants : les objectifs de couverture (§ 4) permettent de distinguer « les zones limites ». On conçoit aisément que l'amélioration de la couverture liée aux risques courants ait une incidence positive certaine, même si elle n'est pas suffisante, sur la protection des sites à risques.

- ♦ La couverture des risques particuliers : Elle met en évidence les carences en moyens dans les délais optimums liés soit à l'absence de ces moyens et/ou essentiellement au manque de disponibilité et de qualifications particulières des personnels (conducteurs poids-lourds, ...).

VIII - PROPOSITIONS ET OBJECTIFS

PROPOSITIONS

Différentes mesures propres à améliorer la couverture opérationnelle et l'évaluer peuvent être associées :

- A - Améliorer l'interaction avec les départements voisins, en utilisant aux mieux les ressources des centres limitrophes ; en intégrant le fait que ces centres rencontrent des difficultés identiques aux nôtres en matière de disponibilité.
- B - Valoriser l'apport en personnel des CPI. Trois cas de figure se présentent :
 - ♦ Le CPI est à moins de 5 km du centre de secours. Il est possible aux personnels du CPI de participer directement aux dépôts du CS. La technique du double engagement permet de concilier appartenance locale et valorisation départementale.
 - ♦ Le CPI est intermédiaire sans être dans un secteur éloigné. Le rattachement de la structure dans le système d'alerte permet de déclencher l'équipe qui peut rejoindre les moyens du CS en complétant directement l'intervention. Ceci suppose de disposer en plus du matériel d'alerte d'un moyen de locomotion de type CTU.
 - ♦ Le CPI est éloigné des centres existants. Dans ce cas, quelques structures peuvent recevoir une compétence opérationnelle limitée sur leur commune et parfois sur des communes limitrophes. Il convient de renforcer de manière significative quelques points sur le département. Un concept engin adaptable CCF/FPT rural + CTU, associé exceptionnellement à un VSAB, apporterait la couverture complémentaire. Bien évidemment, le système d'alerte doit être intégré à l'opération.
- C - Travailler le manque de disponibilité : différentes pistes de travail peuvent être dégagées :
 - Étendre le système d'alerte (fonctionnalités et espace) pour permettre d'utiliser les plus petites disponibilités, « faire de la dentelle », ce qui suppose une dotation générale de BIP, d'automates et l'intégration de toutes les structures efficaces sur le système.

- Améliorer la disponibilité programmée :
 - Conventonnement avec les entreprises ;
 - Achats d'espace de disponibilité par la contractualisation des volontaires en journée.
- Renforcer l'effectif professionnel qui structure le département.
- Améliorer la complémentarité entre catégories : professionnels et volontaires.
- D - Redéploiement de quelques moyens matériels dans le département.
- E - Conception d'engins plus polyvalents pour les secteurs à faible activité.
- F - Planification des acquisitions pour :
 - ♦ La protection respiratoire,
 - ♦ Les moyens d'extinction mousse,
 - ♦ Les moyens aériens (EPA et EPSA),
 - ♦ Les Camions-Citermes Grande Capacité,
 - ♦ La réorganisation des PMA,
 - ♦ L'éclairage et la ventilation,
 - ♦ Les récepteurs d'ordres et les moyens de communications,
 - ♦ Les équipements individuels de protections (casques, vestes d'interventions, ...)
- G - Renforcement du service prévision - opération départemental.
- H - Renforcer la formation générale et initier des formations dans des domaines particuliers, avec des équipes pédagogiques spécifiques.

OBJECTIFS

La révision normale du SDACR doit être réalisée tous les 5 ans. Dès lors il est important de fixer le cadre d'évolution opérationnel du SDIS pour les prochaines années, en somme fixer les orientations du projet de service.

1. Améliorer la couverture opérationnelle du risque courant pour couvrir dans les délais moyens 98% du département. Disposer des moyens spécialisés pour les risques particuliers.
2. Initier une politique ambitieuse et volontariste de promotion du volontariat pour favoriser la disponibilité avec la création d'une cellule volontariat destinée à animer :
 - ◆ La communication
 - ◆ La contractualisation, démarchage des employeurs ;
 - ◆ La gestion affinée des volontaires ;
 - ◆ L'observatoire départemental du volontariat.
3. Définir une politique d'association, d'intégration des CPI pour qu'ils trouvent leur place dans le dispositif départemental en harmonie, complément et renfort des centres de secours.
4. Arrêter une planification pluriannuelle en terme de :
 - ◆ Formation, école départementale et plan de formation ;
 - ◆ Casernements.Réadapter une planification pluriannuelle en termes de :
 - ◆ Renouvellement de matériel, polyvalence et dotations complémentaires ;
 - ◆ Personnel (plan de recrutement).
5. Renforcer le service prévision – opérations.
 - ◆ Connaissance des risques, cartographie ER, plans de secours ;
 - ◆ Pilotage du système opérationnel ;
 - ◆ Évaluation de la politique opérationnelle du SDIS ;
 - ◆ Conventionnement opérationnel avec les partenaires extérieurs.
6. Faire évoluer le système d'alerte, véritable clef de voûte du dispositif opérationnel, vers des fonctionnalités évoluées en terme de suivi des personnels et une couverture globale.

GLOSSAIRE

A10	Autoroute n° 10	PPI	Plan Particulier d'Intervention
ACONT	Appareil de mesure de contamination	RD	Route Départementale
AGAZ	Appareil de détection GAZ	RLM	Remorque Lance Monitor
ARAD	Appareil de détection de la radioactivité	RN	Route Nationale
AVOB	Avion d'Observation	SAL	Scaphandre Autonome Léger
AVP	Accident de la Voie Publique	SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
BAUTO	Barge Automotrice	SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
BRs	Bateau de Reconnaissance et de Sauvetage	SPP	Sapeur-Pompier Professionnel
CCF	Camion Citerne Feux de Forêts	SPV	Sapeur-Pompier Volontaire
CFA	Centre de Formation des Apprentis	TGV	Train à Grande Vitesse
CDHR	Camion Dévidoir Hors Route	TMD	Transport de Matières Dangereuses
CMIC	Cellule Mobile d'Intervention Chimique	UARI	Unité d'Appareil Respiratoire Isolant
CODIS	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours	UCYN	Unité Cynophile
CPI	Centre de Première Intervention	UE	Unité d'Eclairage
CRCI	Chambre Régionale de Commerce et d'Industrie	UGP	Unité Grande Puissance
CS	Centre de Secours	UGRIMP	Unité Groupe de Reconnaissance et d'Intervention en Milieu Périlleux
CSP	Centre de Secours Principal	UIISC	Unité d'Intervention et d'Instruction de la Sécurité Civile
CTA	Centre de Traitement de l'Alerte	ULP	Unité de Lutte contre la Pollution
CTU	Camionnette Tous Usages	UPC	Unité Poste de Commandement
DATT	Dévidoir Automobile Tout Terrain	UPR	Unité de Protection Respiratoire
DDASS	Direction Départementale des Affaires Sanitaires et Sociales	USD	Unité de Sauvetage Déblaiement
DDE	Direction Départementale de l'Équipement	UV	Unité de Ventilation
DDSC	Direction de la Défense et de la Sécurité Civiles	VCH	Véhicule léger d'identification Chimie
DRIRE	Direction Régionale de l'Industrie de la Recherche et de l'Environnement	VL	Véhicule Léger
DDRM	Dossier Départemental des Risques Majeurs	VLCH	Véhicule léger de reconnaissance Chimie
EMA	Ensemble Mobile d'Alerte	VLHR	Véhicule de Liaison Hors Route
EMZ	Etat Major de Zone	VLM	Véhicule Léger Médicalisé
EPA	Echelle Pivotante Automatique	VLR	Véhicule Léger de Reconnaissance
EPsA	Echelle Pivotante Semi-Automatique	VPL	Véhicule de Plongeurs
ERP	Etablissement Recevant du Public	VRM	Véhicule Radio Médicalisé
ER	Etablissement Répertoire	VSAB	Véhicule de Secours aux Asphyxiés et aux Blessés
FPR	Fourgon de Protection	VSR	Véhicule de Secours Routier
FPT	Fourgon Pompe Tonne	VTU	Véhicule Tous Usages
FPTL	Fourgon Pompe Tonne Léger		
FSR	Fourgon Secours Routier		
GEP	Groupe Electrogène Portatif		
HELESAN	Hélicoptère Sanitaire		
IGH	Immeuble de Grande Hauteur		
INSEE	Institut National de la Statistique et des Etudes Economiques		
IUT	Institut Universitaire de Technologie		
MPR	Moto Pompe Remorquable		
ONF	Office National des Forêts		
PER	Plan d'Exposition aux Risques		
PMA	Poste Médical Avancé		
POI	Plan d'Opération Interne		

PPI	Plan Particulier d'Intervention
RD	Route Départementale
RLM	Remorque Lance Monitor
RN	Route Nationale
SAL	Scaphandre Autonome Léger
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SNCF	Société Nationale des Chemins de Fer
SPP	Sapeur-Pompier Professionnel
SPV	Sapeur-Pompier Volontaire
TGV	Train à Grande Vitesse
TMD	Transport de Matières Dangereuses
UARI	Unité d'Appareil Respiratoire Isolant
UCYN	Unité Cynophile
UE	Unité d'Eclairage
UGP	Unité Grande Puissance
UGRIMP	Unité Groupe de Reconnaissance et d'Intervention en Milieu Périlleux
UIISC	Unité d'Intervention et d'Instruction de la Sécurité Civile
ULP	Unité de Lutte contre la Pollution
UPC	Unité Poste de Commandement
UPR	Unité de Protection Respiratoire
USD	Unité de Sauvetage Déblaiement
UV	Unité de Ventilation
VCH	Véhicule léger d'identification Chimie
VL	Véhicule Léger
VLCH	Véhicule léger de reconnaissance Chimie
VLHR	Véhicule de Liaison Hors Route
VLM	Véhicule Léger Médicalisé
VLR	Véhicule Léger de Reconnaissance
VPL	Véhicule de Plongeurs
VRM	Véhicule Radio Médicalisé
VSAB	Véhicule de Secours aux Asphyxiés et aux Blessés
VSR	Véhicule de Secours Routier
VTU	Véhicule Tous Usages

RÉCAPITULATIF DES CARTES

I - DESCRIPTION DU DÉPARTEMENT

Planche I-1 à I-6

- I-1 - France administrative
- I-2 - Cantons et arrondissements
- I-3 - Géologie
- I-4 - Le réseau hydrographique
- I-5 - La répartition de la population
- I-6 - La part des plus de 60 ans dans la population

Planche I-7 à I-10

- I-7 - Variation de la population par canton de 1982 à 1990
- I-8 - Zone d'expansion de l'Île-de-France
- I-9 - Nombre journalier de voyageurs entrant en gare SNCF (1991)
- I-10 - Implantation prévue de l'aéroport

III - ANALYSE DES RISQUES COURANTS

Planche III-1 et III-2

- III-1 - Moyenne annuelle des interventions de 1994 à 1996
- III-2 - Moyenne annuelle des interventions de 1994 à 1996 pour 100 habitants

Planche III-3 à III-8

- III-3 - Moyenne annuelle des interventions de 1994 à 1996 pour feux divers (hors feux de végétaux)
- III-4 - Moyenne annuelle des interventions de 1994 à 1996 pour feux de végétaux
- III-5 - Moyenne annuelle des interventions de 1994 à 1996 pour secours à personnes
- III-6 - Moyenne annuelle des interventions de 1994 à 1996 pour A.V.P.
- III-7 - Moyenne annuelle des interventions de 1994 à 1996 avec V.L.M. seules
- III-8 - Moyenne annuelle des interventions de 1994 à 1996 pour sorties diverses

Planche III-9 et III-10

- III-9 - Moyenne annuelle de 1994 à 1996 des interventions pour secours à personnes pour 100 habitants
- III-10 - Moyenne annuelle de 1994 à 1996 des interventions pour sorties diverses pour 100 habitants

IV - COUVERTURE DES RISQUES COURANTS

Planche IV-1

- IV-1 - C.S.P., C.S., C.P.L.

Planche IV-2 et IV-3

- IV-2 - Parc des véhicules
- IV-3 - État des effectifs

Planche IV-4 à IV-9

- IV-4 - Zones non couvertes par les V.S.A.B. en 15 minutes
- IV-5 - Zones non couvertes par les F.P.T. en 20 minutes
- IV-6 - Zones non couvertes par les C.C.F. en 20 minutes
- IV-7 - Moyenne annuelle des interventions des V.S.A.B. dans les zones non couvertes
- IV-8 - Moyenne annuelle des interventions des F.P.T. dans les zones non couvertes
- IV-9 - Moyenne annuelle des interventions des C.C.F. dans les zones non couvertes

Planche IV-10 et IV-11

- IV-10 - Zones non couvertes par les VSR et FSR en 20 min
- IV-11 - Moyenne annuelle des AVP dans les zones non couvertes par les VSR et FSR

V - ANALYSE DES RISQUES PARTICULIERS

Planche V-1 et V-2

- V-1 - Risque inondations
- V-2 - Risque feux de forêts

Planche V-3 et V-4

- V-3 - Risque mouvements de terrain
- V-4 - Les zones d'activités

Planche V-5 et V-6

- V-5 - ERP de première catégorie et I.G.H.
- V-6 - Hôtels pouvant accueillir plus de 40 personnes

Planche V-7 et V-8

- V-7 - Les établissements de santé
- V-8 - Les établissements de soins

Planche V-9 et V-10

- V-9 - Enseignement
- V-10 - Sites et monuments

Planche V-11 et V-12

- V-11 - Sports et loisirs
- V-12 - Installations soumises à SEVESO, PPI, POI

Planche V-13 et V-14

- V-13 - Canalisations d'hydrocarbures
- V-14 - Les sites à risques

Planche V-15 et V-16

- V-15 - Le trafic routier en 1995
- V-16 - Les accidents de la route de 1992 à 1996

Planche V-17 et V-18

- V-17 - Réseau ferroviaire en Région Centre
- V-18 - Le trafic aérien en 1996

VI - COUVERTURE DES RISQUES PARTICULIERS

Planche VI-1 et VI-2

- VI-1 - Zones d'interventions des CMIC en 20 minutes
- VI-2 - Zones d'interventions des VL avec un Appareil de détection Gaz en 20 minutes

Planche VI-3 et VI-4

- VI-3 - Zones d'interventions des UPB en 30 minutes
- VI-4 - Zones d'interventions des PC en 30 minutes

Planche VI-5 et VI-6

- VI-5 - Zones d'interventions des EPA et EPSA en 10 et 20 minutes
- VI-6 - Zones d'interventions des CCGC en 30 minutes

Planche VI-7 et VI-8

- VI-7 - Zones d'interventions des VRM du SMUR 28 en 10 et 20 minutes
- VI-8 - Zones d'interventions des PMA en 30 minutes

Planche VI-9 et VI-10

- VI-9 - Zones d'interventions des FE en 30 minutes
- VI-10 - Zones d'interventions de l'USD et du GRIMP en 30 minutes

Planche VI-11 et VI-12

- VI-11 - Moyens opérationnels inondations
- VI-12 - Equipes cynophiles en Eure-et-Loir et dans les départements limitrophes

Planche VI-13 et VI-14

- VI-13 - Délai des FPT sur les sites à risques (sans problèmes d'effectifs)
 - VI-14 - Délai des FPT sur les sites à risques (avec problèmes d'effectifs)
- Planche VI-15 et VI-16
- VI-15 - Délai des EPA et EPSA sur les sites à risques
 - VI-16 - Délai des VSAB sur les sites à risques
- Planche VI-17 et VI-18
- VI-17 - Délai de montée en puissance de la 4^e équipe
 - VI-18 - Délai de montée en puissance de la 5^e équipe
- Planche VI-19 et VI-20
- VI-19 - Couverture des TMD routiers et ferroviaires en 20 minutes
 - VI-20 - Couverture des transports collectifs routiers et ferroviaires en 20 minutes

VII - SYNTHESE

Planche VII-1 et VII-2

- VII-1 - Synthèse couverture FPT : Risques courants - risques particuliers (sans problèmes d'effectifs)
- VII-2 - Synthèse couverture FPT : Risques courants - risques particuliers (avec problèmes d'effectifs)

Planche VII-3 et VII-4

- VII-3 - Délai des EPA et EPSA sur les sites à risques
- VII-4 - Synthèse couverture VSAB : Risques courants - risques particuliers

Planche VII-5 et VII-6

- VII-5 - Délai de montée en puissance de la 4^e équipe
- VII-6 - Zones atteintes par les VSAB en 20 minutes