

<http://helene.lipietz.net/spip.php?article558>



Hélicoptères de sécurité civile, une mission passionnante

- Ma vie de sénatrice - Vie briarde - La Seine-et-Marne, territoire vivant -



Date de mise en ligne : lundi 21 avril 2014

Copyright © Hélène Lipietz - Tous droits r eserv es

J'ai reçu le Commandant Jean-François Bousser, représentant de [l'Union départementale des sapeurs-pompiers de Seine-et-Marne \(UDSP77\)](#), accompagné de deux représentants du secteur « hélicoptère » : le Colonel Denis Munsch et M. Pascal Huin. L'UDSP77 compte une association par département et a pour objet de jouer un rôle politique ainsi que de représenter ses adhérents et leurs intérêts.

Hélicoptères : détails techniques

Un hélicoptère a un rayon d'action de 600km avec un plein complet et parcourt 4 km par minute. Dans un périmètre de 30 mn de vol, l'hélicoptère rejoint les principaux hôpitaux franciliens pour une prise en charge efficace des patients. Qu'il vole ou non, un hélicoptère coûte 3 000Euros en frais fixes (visites techniques...). En Ile-de-France, nous sommes munis de 5 hélicoptères pour 14 millions d'habitants. La moyenne nationale est d'un hélicoptère pour 700 000 habitants.

Un emplacement à Villaroche, comme le préconise le groupe de nos visiteurs, permettrait de couvrir tout l'Est Parisien et par exemple d'y dépêcher un médecin et un hélicoptère de sécurité civile afin d'atteindre en 10 ou 20 minutes de vol les points les plus éloignés. [1] Comme ils me l'ont précisé dans un rapport dédié à la situation Seine-et-Marnaise : « *La présence d'un hélicoptère Sécurité Civile en Seine et Marne permettrait de couvrir 3 millions de personnes sur un rayon de moins de 20 minutes de vol de jour comme de nuit* » (grâce aux jumelles nocturnes et aussi lors de conditions météorologiques médiocres).



Secours primaire camion et hélicoptère Crédit : UDSP77

Cela facilite la prise en charge des patients, lorsqu'à 18 heures, par route, il est difficile de faire un service alliant rapidité et efficacité. « *Il en va de la survie des gens !* » mettaient en avant mes interlocuteurs. En effet, une escorte en camion, motos, Véhicules sanitaires légers (VSL) aux heures de pointe coûte beaucoup plus cher et met beaucoup plus en danger la vie des personnes transportées. En hélicoptère, la position de la personne secourue est stable : c'est important pour le confort du blessé, qui se retrouve secoué quand il est à bord d'un camion. Un voyage en hélicoptère pollue moins que 3 ou 4 camions, et c'est une pollution « saine » pour sauver des vies. D'autant plus qu'en hélicoptère, il est possible d'enchaîner 2 ou 3 secours à la suite, grâce à la rapidité d'intervention de l'appareil.

Des hélicoptères différents pour des missions différentes

La différence entre l'hélicoptère privé samu et l'hélicoptère sécurité civile est qu'ils ne répondent pas à la même législation et n'ont pas la même mission. Le premier fait du transport public (inter-hospitalier) le second est un appareil d'Etat.

Il existe des appareils mixtes police et secours : Inspection générale de l'administration et l'inspection générale des finances ([IGA-IGF](#)) veulent conserver un seul appareil pour assurer l'ensemble des missions. Le Ministère de l'Intérieur dispose de 85 à 90 hélicoptères (56 Gendarmerie et 35 Sécurité civile), l'IGA-IGF aimerait réduire cette flotte qui serait mutualisée à 60 appareils. Pour prendre un exemple concret de ce qu'entraînerait un tel raisonnement : le Bourget est à 10 minutes de la base d'Issy-les-Moulineaux en hélicoptère. L'hélicoptère part au Bourget pour une mission de police. Sur le chemin, le pilote est appelé pour une mission de secours. Cela demande de revenir à la base, de démonter la caméra (boule). L'hélicoptère arrive donc 45 minutes après : diminue largement l'intérêt de ce type d'intervention. Avec deux appareils, chaque mission peut être remplie sereinement et sans perte de temps.

M. Huin me disait également qu'actuellement, il y a des appareils obsolètes. Si une réforme doit avoir lieu, l'UDSP77 estime qu'il faut investir et mutualiser des services techniques par exemple. Ceci est d'autant plus important que le feu ne représente plus qu'environ 8% des missions, tandis que le secours à personne correspond à présent à 80% des activités des pompiers !

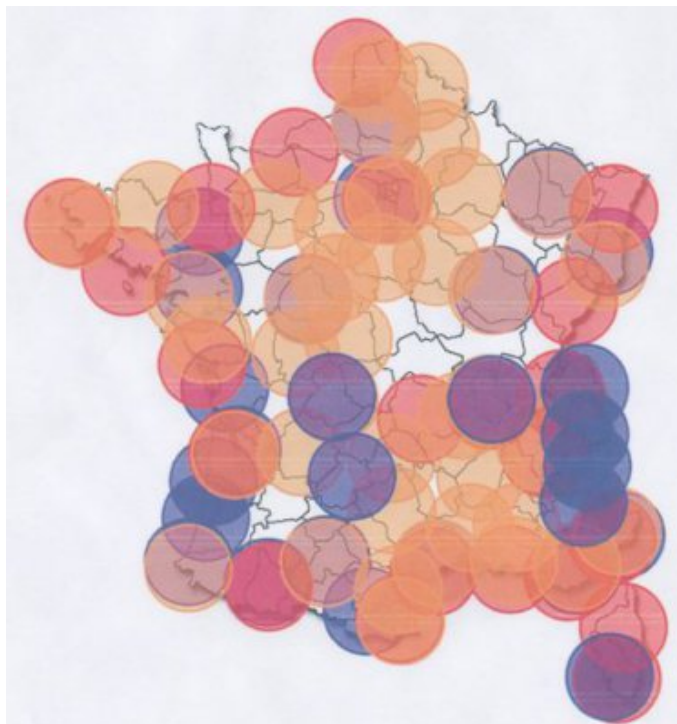
[>](http://helene.lipietz.net/IMG/jpg/tsh_primaire_sdis78_600x448_.jpg "Secours SDIS 78")



Secours SDIS 78 Crédit : UDSP77

Le fait de répartir en rayons à 20/30 minutes, sur le terrain ne favorise que le chevauchement de missions, et engendre des problèmes d'argent et de ressources humaines. En témoigne cette carte, très parlante.

[>](http://helene.lipietz.net/IMG/jpg/cartedefrance.jpg "Carte des rayons d'actions à moins de 30 minutes de vol (bleu : gendarmerie / rouge : sécurité civile / orange : SAMU)")



Carte des rayons d'actions à moins de 30 minutes de vol (bleu : gendarmerie / rouge : sécurité civile / orange : SAMU) Crédit : UDSP77

"Les mesures sont injustes et injustifiées à l'encontre des sapeurs-pompiers" selon M. Bousser. La flotte d'Etat dépend du Ministère de l'Intérieur qui manque d'informations précises de la part des conseillers des hauts dirigeants. Il serait possible de diminuer la taille de cette flotte tout en faisant voler plus d'appareils : techniquement et d'un point de vue organisationnel, cela serait parfaitement faisable. De plus, les appareils de remplacement pourraient servir de réserve pour toutes les missions de sécurité civile et gendarmerie. Lorsqu'il n'y a pas d'hélicoptère de remplacement, cela signifie tout simplement la perte de mission, et les conséquences dramatiques que cela peut engendrer pour les malades, blessés etc.

- **SAMU, Sapeurs-pompiers : chacun sa couleur, chacun son rôle** Il existe une subtilité entre « soins » et « secours ». Les soins sont prodigués par le SAMU qui a une vraie mission de transport sanitaire inter-hospitalier, dans ses [Unités mobiles hospitalières \(UMH\)](#) mais aussi dans ses hélicoptères blancs privés.

Par contre, le secours est attribué aux Pompiers qui couvrent des interventions polyvalentes assurées avec les hélicoptères rouges et jaunes de la sécurité civile. Ces derniers volent entre 500 et 600h et le SAMU environ 450h.

Les sapeurs-pompiers m'ont alertée sur un autre problème qu'ils rencontrent sur l'ensemble du territoire depuis deux ans : l'augmentation des sommes allouées au SAMU qui développe de manière unilatérale et sans concertation, ni mutualisation, des plateformes hélismur et « double » l'action de sécurité civile menée par les sapeurs-pompiers, leurs [services de santé et de secours médicaux \(SSSM\)](#), et les bases hélicoptères sécurité civile.... De nombreux exemples de fermetures de bases sécurité civile existent sur tout le territoire, comme cela a été le cas au Touquet dans le but de transférer un douzième hélicoptère en Guyane lorsque l'on compte les moyens samu, gendarmerie et militaires déjà en place, (coût estimé à 7 millions d'euros) pour 250 000 habitants. Mais, ai-je souligné, en Outre-Mer, il est difficile d'évaluer la situation, car ce n'est pas du tout le même type de territoire.

Le rapport qui expose la situation sur le département de Seine-et-Marne indique que le préfet de police a pris un ordre zonal d'opération (OZO) après plusieurs rapports et témoignages des sapeurs-pompiers sur le manque de coordination des moyens sécurité civile et samu pouvant se traduire par des risques d'accidents sur le terrain sans compter la dérive financière due aux doublons des servicesâ€

Hélicoptères de sécurité civile, une mission passionnante

Lors de cette mise en place, les sapeurs-pompiers ont à plusieurs reprises effectué un décollage par anticipation depuis l'application de cet OZO en Septembre 2011 et des vies ont été sauvées grâce à cette technique. Le rapport stipule que : « Cet OZO TSH qui mutualise l'ensemble des moyens publics de l'Etat et privés du SAMU, définit une priorité d'engagement des différents vecteurs, Sécurité civile et Gendarmerie en secours primaire sur le domaine public et l'hélicoptère sur les transports inter-hospitaliers. Le principe de subsidiarité des moyens publics et privés en cas d'indisponibilité d'un des acteurs est appliqué.

Le retour d'expérience sur deux années d'application, confirme une augmentation de 40% des personnes secourues, sans coût supplémentaire. La validation au sein de cet OZO dans sa version 2 d'un mode opératoire d'engagement anticipé par le CODIS, a permis un gain de 30 à 45 minutes de délai d'hospitalisation au profit des victimes. »

Se fait donc jour un cruel manque de rationalisation au niveau national.

- **Comparaison des contrats**

Mes trois interlocuteurs lancent un appel à l'aide pour cesser la fermeture des bases de sécurité civile pour les remplacer par le SAMU : « les deux entités ne font réellement pas les mêmes missions ! On mélange les données, les moyens techniques, matériels et humains ainsi que les compétences qui ne sont pas comparables. »

	SAMU
Hélicoptère	EC135 AUGUSTA A109 MD900 A Classe 3 Tonnes
Règles d'exploitation	Appareil Privé exploité au nom du transport (CPS3)
Équipage	1 Pilote
Règles de vol	Vol de jour à vue Vol de nuit
Missions	Voie ambulance Voie SMU4 (Service Médical Urgent en mer)
Nombre	42 Hélicoptères dont 13 de nuit
Demandeur de missions	SAMU
Financement	Complexe, multi-acteurs et hétéroclites
Coût pour 900h de vol	1,54 Million d'euros

Tableau comparatif entre les interventions en hélicoptère du SAMU et de la Sécurité Civile Crédit : UDSP77

Par exemple : la base sécurité civile du Havre qui effectue des sauvetages en mer va fermer à cause de la demande d'un hélicoptère du SAMU à Rouen. Ce dernier ne sera pas capable d'aller faire du sauvetage au large. Avec regret, M. Bousser m'a expliqué qu'en Allemagne, il existe un centre de formation pour entrer dans un hélicoptère. On n'y entre pas comme on s'installe dans une voiture, c'est un espace beaucoup plus resserré. Dans ce centre, les participants sont mis en situation et peuvent mieux appréhender leurs propres déplacements lors de situations d'urgence. Ce type d'infrastructure manque encore en France.

Autrement, [le référentiel « secours à la personne »](#) est une convention entre les SAMU et les Sapeurs pompiers qui n'est pas mis en place et quand il l'est, il n'est pas respecté. L'apprentissage de la sécurité publique ne se fait plus dans les écoles.

En pratique, voilà comment cela fonctionne

Les appareils du SAMU sont loués à des sociétés privées très compétitives et qui remportent beaucoup de contrats en France et à l'international depuis plusieurs années. Donc si l'hélicoptère est appelé sur une mission mais qu'il rentre sans personne à bord, ce n'est pas rentable, puisque ses heures de vol sont décomptées à l'entreprise propriétaire de l'appareil... Et les questions de santé semblent une fois de plus bien maigres comparées aux intérêts financiers.

Réformer en rationalisant et en mutualisant

Les trois visiteurs dénoncent un mode d'action unilatérale. « *A l'heure actuelle, l'opérationnel est fusillé à cause d'un problème de budget corrélé à un manque de transversalité et de mutualisation. Sans parler du cloisonnement par département, ridicule à l'heure [du Grand Paris et de la métropolisation](#).* » me confiait M. Huin.

Pour finir sur un bon mot

Malgré ce dossier lourd qui date de 10 ans déjà, M. Munsch a trouvé le mot juste lorsque l'on évoquait brièvement la crise des vocations en ajoutant « *Mais l'hélicoptère, c'est porteur !* » et c'est heureux ai-je fait remarquer !

[1] C'est la même équipe médicale qui suit le patient quand elle a commencé à « techniquer », à intervenir.