

RECUEIL DES ACTES
ADMINISTRATIFS
N°R03-2022-073

PUBLIÉ LE 31 MARS 2022

Sommaire

Direction Générale de la Coordination et de l'Animation du Territoire / R03-2022-03-31-00003 - 20220331 AP Prix maxima produits pétroliers Guyane avril 2022 (6 pages)	Page 3
Direction Générale des Sécurités,de la Règlementation et des Controles / R03-2022-03-28-00007 - PSS Aéroport Félix Éboué (102 pages)	Page 10
Direction Générale des Territoire et de la Mer / R03-2022-03-31-00001 - AP-projet d AEX (Autorisation d exploitation minière) « crique Saint Pierre » à Saint-Laurent-du-Maroni en application de l article R. 122-2 du Code de l environnement. (3 pages)	Page 113

Direction Générale de la Coordination et de
l'Animation du Territoire

R03-2022-03-31-00003

20220331 AP Prix maxima produits pétroliers
Guyane avril 2022



Arrêté préfectoral n°

du 31 mars 2022

Réglementant les prix des produits pétroliers et du gaz liquéfié pour le mois d'avril 2022

VU le code de commerce, notamment l'article L. 410-2 du livre IV relatif à la liberté des prix et de la concurrence ;

VU le code de l'énergie, notamment ses articles R. 671-1 à R. 671-13 et R. 221-1 à R. 221-30 ;

VU la loi n° 46-451 du 19 mars 1946 modifiée tendant au classement comme départements français de la Guadeloupe, de la Martinique, de la Réunion et de la Guyane française ;

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions ;

VU le décret n° 2002-689 du 30 avril 2002 fixant les conditions d'application du livre IV du code de commerce relatif à la liberté des prix et de la concurrence ;

VU le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret n°2013-1314 du 27 décembre 2013 réglementant les prix des produits pétroliers ainsi que le fonctionnement des marchés de gros pour la distribution de ces produits dans les départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique

VU le décret n° 2019-894 du 28 août 2019 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État en Guyane ;

VU le décret du 25 novembre 2020 portant nomination de M. Thierry QUEFFELEC, préfet, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

VU le décret du 13 avril 2021 portant nomination de M. François LE VERGER, administrateur civil, en qualité de sous-préfet, secrétaire général adjoint des services de l'État, en outre directeur général de la coordination et de l'animation territoriale de Guyane, auprès du préfet de la région Guyane, préfet de Guyane ;

VU le décret du 15 septembre 2021 relatif à la nomination de M. Mathieu GATINEAU, conseiller référendaire à la cour des comptes détaché, en qualité de sous-préfet, secrétaire général des services de l'État, responsable de la coordination des politiques publiques, auprès du préfet de la région Guyane, préfet de Guyane ;

VU le décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 relatif à l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants ;

VU l'arrêté interministériel du 5 février 2014 relatif à la mise en œuvre de l'article R. 671-5 du code de l'énergie ;

VU l'arrêté préfectoral n° 2014045-001 du 14 février 2014 relatif à la mise en œuvre de l'article R. 671-5 du code de l'énergie ;

VU l'arrêté préfectoral n° R03-2020-05-14-004 du 14 mai 2020 relatif à l'organisation des services de l'État en Guyane ;

VU l'arrêté préfectoral n° R03-2022-03-04-00005 du 4 mars 2022 relatif au prix maximum de certains produits pétroliers et du gaz domestique ;

VU les délibérations n° 5282 du 9 septembre 2015, n° 2017-22 du 21 avril 2017, n° 2017-81 du 18 décembre 2017, n° 2018-19 du 29 mars 2018, n° 2018-27, n° 2018-28, n° 2018-29 du 25 juin 2018 et n° AP-2020-1 du 27 janvier 2020 du Conseil Régional et de la Collectivité Territoriale de la Guyane ;

VU l'avis du directeur général de la cohésion et des populations ;

SUR PROPOSITION du directeur général de la coordination et de l'animation territoriale.

ARRÊTE :

I- Dispositions communes à l'ensemble des produits pétroliers réglementés

Article 1 : Les prix maximum hors taxes sortie raffinerie, communs aux trois départements de la Guadeloupe, de la Guyane et de la Martinique, intégrant la mutualisation des prix d'acheminement et de passage en dépôt, figurent dans la structure des prix définie dans l'annexe I du présent arrêté.

Il en est de même des **prix limites de facturation** pouvant être pratiqués par la société anonyme de raffinerie aux Antilles (S.A.R.A.) dans le département de la Guyane, qui tiennent compte du jeu éventuel des arrondis calculés au stade des prix de détail ainsi que de la collecte temporaire prévue par les accords interprofessionnels au profit des opérateurs économiques chargés de la distribution.

II- Dispositions applicables aux produits pétroliers autres que le gaz domestique

Article 2 : Les **marges** limites de distribution au **stade de gros** et les prix maxima de vente en gros fixés en euro par hectolitre et déterminés en application de la structure de prix résultant des dispositions des articles R. 671-1 à R. 671-13 du code de l'énergie, de l'arrêté interministériel du 5 février 2014, sont, à compter du 1^{er} avril 2022 à 0 heure, les suivants :

Désignation des produits	Marges maximales de gros €/hl	Prix maximum de vente en gros €/hl (hors réduction de 15 €/hl applicable sur l'essence et gazole routier et non routier) ¹
Super carburant sans plomb	9,085	193,960
Gazole (diesel)	9,085	193,960
Gazole non routier (GNR)	9,085	189,960
Gazole non routier (GNR) taux réduit ; délibération de la CTG n° 2018-27 du 25 juin 2018	9,085	169,960
Gazole non routier (GNR) partiellement détaxé ; délibération du CR n° 5282 du 9 septembre 2015	9,085	148,960
Fioul domestique (FOD)	9,085	164,960
Pétrole lampant	9,085	142,960

Article 3 : Les **marges** limites de distribution au **stade de détail** fixés en euro par hectolitre, et les prix maxima de vente au détail à la pompe au consommateur, fixés en euro par litre et déterminés en application de la structure de prix résultant des dispositions des articles R. 671-1 à R. 671-13 du code de l'énergie, de l'arrêté interministériel du 5 février 2014 sont, à compter du 1^{er} avril 2022 à 0 heure, les suivants :

Désignation	Marges de détail en €/hl	Prix maximum de vente au détail (en €/l)
Super carburant sans plomb	11,040	1,90
Gazole (diesel)	11,040	1,90
Gazole non routier (GNR)	11,040	1,86
Gazole non routier (GNR) taux réduit ; délibération de la CTG n° 2018-27 du 25 juin 2018	11,040	1,81
Gazole non routier (GNR) partiellement détaxé ; délibération du CR n° 5282 du 9 septembre 2015	11,040	1,60
Fioul domestique (FOD)	11,040	1,76
Pétrole lampant	11,040	1,54

¹ Aide exceptionnelle du gouvernement de 15cts€/L pour le super sans plomb, le gazole route et non routier en application du décret 2022-423 du 25 mars 2022 relatif à l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants pour la période du 1er avril 2022 au 31 juillet 2022.

Lorsqu'il est fait application de l'aide exceptionnelle prévue par le décret n° 2022-423 du 25 mars 2022, les prix maxima de vente au détail à la pompe au consommateur en tiennent compte, conformément à l'annexe 3.

Article 4 : La structure de prix des produits pétroliers réglementés autres que le gaz domestique est définie dans l'annexe I du présent arrêté.

III- Prix du gaz domestique

Article 5 : Le prix maximum de vente au consommateur de la bouteille de gaz de 12,5 kg au magasin du dépositaire est fixé à 28,39 € TTC.

Article 6 : La structure du prix du gaz domestique est définie dans l'annexe II du présent arrêté.

Article 7 : Les éléments constitutifs du prix du gaz domestique (en € à la tonne) au stade dépositaire sont les suivants :

Prix maximum de vente, HT, du gaz sortie raffinerie	1127,504
Frais d'approche	121,317
Octroi de mer (2 % du prix CAF)	24,976
Octroi de mer régional (3 % du prix CAF)	37,465
Taux de passage SARA	141,028
Marge industrielle	382,223
Marge de distribution	295,200
Marge additionnelle de mutualisation interne du transport	61,68
Marge de détail	80,00

Article 8 : Le présent arrêté, qui abroge toutes dispositions antérieures contraires, est applicable à compter du **vendredi 1^{er} avril 2022** à zéro heure.

Article 9 : Le secrétaire général des services de l'État en Guyane auprès du préfet de la région Guyane, le directeur général de la coordination et de l'animation territoriale auprès du préfet de la région Guyane, le directeur général de la cohésion et des populations, le directeur régional des douanes et droits indirects et tous agents dûment habilités en matière de prix, sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture.

Cayenne, le *31 mars 2022*

Le Préfet


Thierry QUEFFELEC

		Super sans plomb	Gazole route	GNR ¹	Gazole destiné à l'alimentation des moteurs fixes ² (Délib n° 2018-27)	Gazole destiné à certaines activités et sous certaines conditions (délib 5282)	(2) F.O.D. lampant (délib 2018)	Pétrole lampant	Fioul industriel (y compris EDF)
1	Coût des achats de pétrole brut (Millions €)				14,496				
2	Coût des achats des autres produits (Millions €)				80,520				
	Coût de raffinage et logistique (Millions d'€)				14,614				
3	Dont achèvement mutualisé entre la Guadeloupe, la Guyane et la Martinique				2,095				
	Dont Stockage mutualisé				3,038				
4	Rémunération des capitaux investis (Millions d'€)				2,625				
5	CA produits et services non réglementés (Millions d'€)				30,265				
6	CA produits et services réglementés (1+2+3+4-5) (Millions d'€)				81,991				
7	Quantité vendue (T)				52 178				
8	Prix pivot des produits et services réglementés (6/7) (€/T)				1571,37				
9	Coefficient de Commercialité	0,9851	1,0352	1,0352	1,0352	1,0352	0,9637	1,0203	0,6820
10	Densité	0,7423	0,8332	0,8332	0,8332	0,8332	0,8396	0,7934	0,9423
11	PRIX MAXIMUM HT DE SORTIE RAFFINERIE (8*9*10) (€/hl sauf fioul en €/T)	114,903	135,531	135,531	135,531	135,531	127,138	127,209	1071,734
GYUANE									
12	Arrondis pour avoir 2 décimales d'€ à la pompe (€/hl)	-0,299	0,311	-0,123	-0,253	0,278	0,148	0,306	
13	PRIX MAXIMUM HT DE FACTURATION RAFFINERIE (11+12+21) €/hl Fioul en €/T	114,604	135,842	135,408	135,278	135,809	127,286	127,515	1071,734
14	Ocroï de mer (*) €/hl	2,298	2,711	2,711	2,711		2,543	2,544	21,435
15	Ocroï de mer régional (***) (€/hl)	3,447	4,066	4,066	4,066	4,066	3,814	3,816	32,152
16	Take Spéciale de Consommation (€/hl)	60,960	38,690	38,690	18,820		18,820		
17	TOTAL TAXES (14+15+16) (€/hl)	66,705	45,467	45,467	25,597	4,066	25,177	6,360	53,587
18	CZE (****)	3,566	3,566				3,412		
19	Marge de gros €/hl	9,085	9,085	9,085	9,085	9,085	9,085	9,085	
20	PRIX MAXIMUM TTC DE VENTE EN GROS (13+17+18+19) (€/hl)	193,960	193,960	189,960	169,960	148,960	164,960	142,960	1125,321
21	Marge de détail incluant les coûts de fonctionnement (€/hl)	11,040	11,040	11,040	11,040	11,040	11,040	11,040	
22	PRIX MAXIMUM TTC DE VENTE AU DETAIL (20+21) (€/hl)	205,000	205,000	201,000	181,000	160,000	176,000	154,000	
23	PRIX MAXIMUM TTC DE VENTE AU DETAIL AU LITRE	2,05	2,05	2,01	1,81	1,60	1,76	1,54	

(*) Ocroï de mer : taxe calculée sur le prix de sortie raffinée : 2%

(***) Ocroï de mer régional : Taxe calculée sur le prix de sortie raffinée : 3%

*****) CZE : contributions au titre des obligations relatives aux certificats d'économie d'énergie prévues par la réglementation pour le SP et GO CZE: 2,542 et CZE précarité: 1,024

pour le FOD CZE: 2,432 et CZE précarité: 0,980

(1) Gazole Non Routier défini par l'arrêté de décembre 2010 modifié. TSC 41,69€/hl pour le gazole. Délibération n° 2018-19 du 29 mars 2018.

(2) Délibération modificative de la Collectivité Territoriale de Guyane n° 2018-27 du 25 juin 2018. TSC de 18,82 €/hl pour le gazole destiné à l'alimentation des moteurs fixes.

(3) Délibération du Conseil Régional n° 005282 du 9 septembre 2015. Exonération d'ocroï de mer et de TSC si les produits pétroliers sont utilisés dans les conditions et secteurs d'activité prévus dans la délibération susvisée.



Annexe II de l'arrêté préfectoral n°

applicable au 1^{er} avril **zéro heure**

		Butane €/T	Butane €/bouteille de 12,5 kg
MATIERE			
1	PRIX Sortie Raffinerie	1127,504	14,094
2	Frais d'approche	121,317	1,516
3	Prix CAF	1248,821	15,610
4	Octroi de mer *	24,976	0,312
5	Octroi de mer régional **	37,465	0,468
6	TOTAL Taxes (4+5)	62,441	0,781
7	Taux de Passage SARA	141,028	1,763
8	Prix Vrac Sortie Sphere (3+6+7)	1452,290	18,154
9	Marge Industrielle	382,223	4,778
10	Prix Sortie centre d'enfutage (8+9)	1834,513	22,931
11	Marge de Distribution	295,200	3,690
12	Marge Additionnelle de mutualisation interne du transport	61,68	0,771
13	Marge de détail	80,000	1,000
14	Prix maximum de vente (10+11+12+13)	2271,39	28,39

(*) octroi de mer : taxe calculée sur le Prix CAF : 2 %

(**) octroi de mer régional : taxe calculée sur le Prix CAF : 3%



Le Préfet
Thierry QUEFFELEC

Annexe III de l'arrêté préfectoral n°

applicable au **1^{er} avril 2022 zéro heure**

En application du décret n° 2022-423 du 25 mars 2022 relatif à l'aide exceptionnelle à l'acquisition de carburants, les prix maxima de vente au détail à la pompe au consommateur fixé en euro par litre sont les suivants

DESIGNATION	Prix maximum de vente au détail affiché à la pompe (en €/l)
Super carburant sans plomb	1,90
Gazole (diesel)	1,90
Gazole non routier (GNR)	1,86
Gazole non routier (GNR) taux réduit ; délibération de la CTG n° 2018-27 du 25 juin 2018	1,81
Gazole non routier (GNR) partiellement détaxé ; délibération du CR n° 5282 du 9 septembre 2015	1,60
Fioul domestique (FOD)	1,76
Pétrole lampant	1,54



Le Préfet

Thierry QUEFFELEC

Direction Générale des Sécurités,de la
Règlementation et des Controles

R03-2022-03-28-00007

PSS Aéroport Félix Éboué

 <p>PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>	PLAN P.S.S. 973- D.G.
	ARRÊTÉ

PRÉFECTURE ÉTAT-MAJOR INTERMINISTÉRIEL DE ZONE DE DÉFENSE BUREAU SÉCURITE CIVILE	Cayenne, le 28 mars 2022
---	--------------------------

PREFET DE LA REGION GUYANE

**Arrêté N°
portant approbation du Plan ORSEC « dispositions spécifiques »
aéroport international de Cayenne Félix-Éboué**

**Le préfet de la région Guyane
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du mérite**

Vu le code de sécurité intérieure et notamment son livre VII (partie législative) et les articles R741-1 à R741-10 ;

Vu le code des transports et notamment l'article L.6332-2 ;

Vu le code de l'aviation civile modifié le 11 janvier 2018 et notamment les articles L 211-2, L 213-2, L213-3 et D213-1 à D 213-1-12 ;

Vu le décret 84-26 du 11 janvier 1984, abrogé le 1^{er} décembre 2014 portant organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

VU le décret du 25 novembre 2020 portant nomination de M. Thierry QUEFFELEC, préfet, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

Vu le décret n° 88 .622 du 6 mai 1988 abrogé le 15 décembre 2005 relatif aux plans d'urgence ;

Vu la circulaire interministérielle n°99 - 575 du 10 novembre 1999 mise à jour le 22 mars 2013 relative au plan de secours spécialisé aéroport pour les accidents d'aéronefs en zone d'aéroport ou en zone voisine d'aéroport;

Vu l'avis du directeur de l'aéroport international Cayenne Félix-Éboué ;

Vu l'avis des services et des collectivités territoriales concernés ;

Sur proposition du chef d'État-Major de zone .

ARRETE

Article 1: les dispositions spécifiques du Plan ORSEC aéroport international de Cayenne Félix-Éboué situé sur la commune de Matoury annexées au présent arrêté sont approuvées et entrent en vigueur à compter de ce jour.

Article 2: l'arrêté n°1.247/EMZD-PC du 15 juillet 2010 portant approbation du plan ORSEC « dispositions spécifiques » aéroport international de Cayenne Félix-Éboué en Guyane est abrogé.

Article 3: M. le secrétaire général de la préfecture, M. le Sous-Préfet, directeur de cabinet, le chef d'état major de la zone de défense ainsi que les chefs de service de l'état et les organismes concernés, la mairie de Matoury sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture,

Le Préfet,

Emery QUEFFELEC

Dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la décision de l'administration, les recours suivants peuvent être introduits :

un recours gracieux adressé à :

M. le Préfet de la Guyane, Cabinet,
État-major interministériel de zone, bureau sécurité civile,
préfecture de la Guyane – rue Fiedmond – B.P 7008 – 97307 Cayenne Cedex

un recours hiérarchique adressé à :

M. le Ministre de l'intérieur

Dans les deux cas, le silence de l'administration vaut rejet implicite au terme d'un délai de 2 mois.

Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai de recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un des deux recours

Un recours contentieux adressé au :

Président du tribunal administratif
BP, 5030, 7 rue, Schoelcher, 97305 Cayenne Cedex



2022

**PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

**Plan ORSEC
« dispositions spécifiques »
Aéroport international
Cayenne Félix-Éboué.**



**Validé le
Arrêté N°**

Par Thierry QUEFFELEC
Préfet de la région Guyane

 <p>PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>	PLAN P.S.S. 973- D.G.
	ARRÊTÉ

<p>PRÉFECTURE</p> <p>ÉTAT-MAJOR INTERMINISTÉRIEL DE ZONE DE DÉFENSE</p> <p>BUREAU SÉCURITE CIVILE</p>	<p>Cayenne, le 28 mars 2022</p>
---	---------------------------------

PREFET DE LA REGION GUYANE

**Arrêté N°
portant approbation du Plan ORSEC « dispositions spécifiques »
aéroport international de Cayenne Félix-Éboué**

**Le préfet de la région Guyane
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du mérite**

Vu le code de sécurité intérieure et notamment son livre VII (partie législative) et les articles R741-1 à R741-10 ;

Vu le code des transports et notamment l'article L.6332-2 ;

Vu le code de l'aviation civile modifié le 11 janvier 2018 et notamment les articles L 211-2, L 213-2, L213-3 et D213-1 à D 213-1-12 ;

Vu le décret 84-26 du 11 janvier 1984, abrogé le 1^{er} décembre 2014 portant organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;

VU le décret du 25 novembre 2020 portant nomination de M. Thierry QUEFFELEC, préfet, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

Vu le décret n° 88 .622 du 6 mai 1988 abrogé le 15 décembre 2005 relatif aux plans d'urgence ;

Vu la circulaire interministérielle n°99 - 575 du 10 novembre 1999 mise à jour le 22 mars 2013 relative au plan de secours spécialisé aéroport pour les accidents d'aéronefs en zone d'aéroport ou en zone voisine d'aéroport;

Vu l'avis du directeur de l'aéroport international Cayenne Félix-Éboué ;

Vu l'avis des services et des collectivités territoriales concernés ;

Sur proposition du chef d'État-Major de zone .

ARRETE

Article 1: les dispositions spécifiques du Plan ORSEC aéroport international de Cayenne Félix-Éboué situé sur la commune de Matoury annexées au présent arrêté sont approuvées et entrent en vigueur à compter de ce jour.

Article 2: l'arrêté n°1.247/EMZD-PC du 15 juillet 2010 portant approbation du plan ORSEC « dispositions spécifiques » aéroport international de Cayenne Félix-Éboué en Guyane est abrogé.

Article 3: M. le secrétaire général de la préfecture, M. le Sous-Préfet, directeur de cabinet, le chef d'état major de la zone de défense ainsi que les chefs de service de l'état et les organismes concernés, la mairie de Matoury sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture,

Le Préfet,

Dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la décision de l'administration, les recours suivants peuvent être introduits :

un recours gracieux adressé à :

M.le Préfet de la Guyane, Cabinet,

État-major interministériel de zone, bureau sécurité civile,

préfecture de la Guyane – rue Fiedmond – B.P 7008 – 97307 Cayenne Cedex

un recours hiérarchique adressé à :

M. le Ministre de l'intérieur

Dans les deux cas, le silence de l'administration vaut rejet implicite au terme d'un délai de 2 mois.

Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai de recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un des deux recours

Un recours contentieux adressé au :

Président du tribunal administratif

BP, 5030, 7 rue, Schoelcher, 97305 Cayenne Cedex

Monsieur le maire de Matoury
Monsieur le secrétaire général des services de l'État
Monsieur le directeur de cabinet de la préfecture de Guyane
Monsieur le président de la collectivité territoriale de Guyane
Monsieur le général commandant la gendarmerie de Guyane
Monsieur le commandant supérieur des Forces Armées en Guyane
Monsieur procureur de la république
Monsieur le directeur territorial de la police nationale
Monsieur le directeur régional des douanes Antilles-Guyane
Monsieur le directeur Départemental du service d'Incendie et de Secours de Guyane
Monsieur le directeur général des territoires et de la mer
Monsieur le directeur de l'agence régionale de la santé
Monsieur le commandant de la base aérienne 367
Monsieur le directeur du centre hospitalier de Cayenne
Monsieur le chef du service d'aide médicale d'urgence
Monsieur le président du comité de la croix blanche de la Guyane
Monsieur le président délégué territoriale du comité de la croix rouge Française de la Guyane
Monsieur le chef du système d'information et de communication
Monsieur le délégué territorial de l'aviation civile en Guyane
Monsieur chef du centre de contrôle de la navigation aérienne
Monsieur le directeur de l'aéroport
Monsieur le président de la chambre de commerce, d'industrie et des services de Genève
Monsieur le directeur des concessions portuaire et aéroportuaire de la CCIG

COPIE :

Monsieur le maire de Rémire-Montjoly
Madame le maire de Cayenne
Monsieur le délégué territorial de météo France
Monsieur le directeur général de la sécurité civile et de la gestion de crise
Monsieur le directeur général des Outre-Mer
Messieurs les directeurs de

- Air Guyane
- Air France
- Héli Union Guyane
- Hélicoptères de France
- Héli-Cogyp
- Yankee-Lima
- Héli-xair
- Compagnie TAF
- Compagnie Air Caraïbes

Sommaire

ARRÊTÉ.....	2
DESTINATAIRES.....	4
TABLEAU DES MISES A JOUR.....	5
SOMMAIRE.....	6
GLOSSAIRE DES SINGLES ET ABRÉVIATIONS UTILISES DANS LE PLAN.....	11
PLAN DE SECOURS.....	13
1. Préambule.....	13
1.1 Grands principes.....	13
1.2 Définitions.....	13
1.2.1 Zone d'aérodrome (ZA).....	13
1.2.2 Zone voisine d'aérodrome (ZVA).....	13
1.2.3 État de veille.....	14
1.2.4 État d'alerte.....	14
1.2.5 État d'accident.....	14
1.3 Objectifs généraux du plan.....	14
1.4 Procédures d'alerte: principe général.....	14
2. Présentation du site.....	15
2.1 Généralités.....	15
2.1.1 Localisation.....	15
2.1.2 Population sur site.....	15
2.1.3 Voisinage.....	15
2.1.4 Axes de circulation.....	15
2.1.5 Description des activités.....	15
2.2. Les zones d'intervention.....	15
2.2.1. Zone d'aérodrome (ZA).....	16
2.2.1.1. Point de ralliement et centre de regroupement des moyens.....	16
2.2.1.2. Moyens hydrauliques.....	16
2.2.1.3. Risques particuliers.....	16
2.2.2. Zone voisine d'aérodrome (ZVA).....	16
2.2.2.1. Point de ralliement et centre de regroupement des moyens.....	16
2.2.2.2. Risques particuliers.....	16
2.3. Localisation de l'accident.....	16
3. Procédures opérationnelles.....	18
3.1. Éléments d'information sur l'accident.....	18
3.1.1. Éléments prioritaires.....	18
3.1.2. Éléments complémentaires.....	18
3.1.3. Transport de marchandises dangereuses.....	18
3.2. État de veille.....	18
3.2.1. Missions de la tour de contrôle.....	19
3.2.2. Missions du SSLIA aéroport.....	19

3.3. État d'alerte.....	19
3.3.1. Missions de la tour de contrôle.....	19
3.3.2. Missions du SSLIA aéroport.....	19
3.4. État d'accident.....	19
3.4.1. Missions de la tour de contrôle.....	19
3.4.2. Missions du SSLIA aéroport.....	20
3.4.2.1 En ZA.....	20
3.4.2.2 En ZVA.....	20
4. Structures de commandement.....	21
4.1 Direction et commandement.....	21
4.1.1. Direction des opérations de secours (DOS).....	21
4.1.2 Commandement des opérations de secours (COS).....	21
4.1.3. Direction des secours incendie (DSI).....	22
4.1.4. Direction des secours médicaux (DSM).....	22
4.1.4.1. Déploiement du poste médical avancé (PMA).....	22
4.1.4.2. <i>Évacuation des blessés</i>	23
4.1.4.3. Centre mobile d'évacuation.....	23
4.1.4.4. Noria sur l'aérodrome.....	23
4.1.4.5. Gestion des occupants « impliqués ».....	23
4.1.5. Responsable du service de navigation aérienne (RSNA).....	23
4.1.6. Conseillers techniques.....	24
4.1.6.1. Le directeur de l'aéroport.....	24
4.1.6.2. Le responsable du SSLIA.....	24
4.2. Postes de commandement.....	24
4.2.1. Centre opérationnel zonal (COZ).....	24
4.2.2. Poste de commandement opérationnel (PCO).....	24
4.2.3. Poste de commandement avancé (PCA) ou poste de commandement mobile (PCM)	24
.....	24
5. Dispositions diverses victimes et attendants.....	26
5.1. Nombre de personnes embarquées.....	26
5.2. Liste des personnes embarquées.....	26
5.3. Liste des victimes recensées par le COS.....	26
5.4. Recherche de personnes disparues.....	26
5.5. Prise en charge des familles et des attendants.....	26
5.5.1. Cellule d'accueil des familles (CAF).....	26
5.5.2. Chapelle ardente.....	27
5.6. Prise en charge des dépouilles mortuaires.....	27
5.6.1. Conditionnement/transport.....	27
5.6.2. Dépôt mortuaire.....	27
6. Police et surveillance.....	28
6.1. Bouclage de la zone d'accident.....	28
6.2. Régulation de la circulation routière.....	28
6.3. Accès à la Zone coté piste.....	28
6.4. Police sur le site.....	28
7. Conduite des enquêtes.....	29
7.1. Identification des dépouilles mortelles.....	29
7.2. Évacuation des dépouilles mortelles.....	29
7.3. Enquête judiciaire / préservation des indices.....	29
7.3.1. Primo-intervenants et secouristes.....	29
7.3.2. Service de police.....	29

7.4. Recherche de témoins.....	30
7.5. Enquête technique.....	30
7.6. Récupération et stockage de la cargaison.....	30
7.7. Dégagement de l'aéronef.....	30
8. Plans particuliers.....	31
8.1. L'exploitant de l'aéronef.....	31
8.2. Le gestionnaire de l'aéroport.....	31
9. Communication de crise.....	32
10. Sortie du plan.....	33
10.1. Principe.....	33
10.2. Dispositif de veille.....	33
10.3. Réouverture de l'aéroport.....	33
FICHES MISSIONS DES SERVICES ET DES AUTORITES.....	34
Fiche 01.....	34
Le Directeur des Opérations de Secours (DOS).....	34
Fiche 02.....	35
Le Commandant des Opérations de Secours (COS).....	35
Fiche 03.....	36
Le directeur des secours Médicaux (DSM) provisoire.....	36
Fiche 04.....	37
Le directeur des secours Médicaux (DSM).....	37
Fiche 05.....	38
Le Centre Opérationnel Zonal (COZ).....	38
Fiche 06.....	39
Le Poste de Commandement Opérationnel (PCO).....	39
Fiche 07.....	40
L'exploitant aéroportuaire (CCIG).....	40
Fiche 08.....	41
La DSAC-AG /Délégation Aviation Civile en Guyane.....	41
Fiche 09.....	42
Le responsable du service de la navigation aérienne (RSNA) et la tour de contrôle.....	42
Fiche 10.....	43
Le Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA).....	43
Fiche 11.....	44
La compagnie aérienne concernée par l'accident.....	44
Fiche 12.....	45
L'Agence Régionale de la Santé pour la Guyane (ARS).....	45
Fiche 13.....	46
Le service d'aide médicale d'urgence (SAMU).....	46
Fiche 14.....	47
La cellule d'urgence médico-psychologique (CUMP).....	47
Fiche 15.....	47
Le centre hospitalier Andrée Rosemon de Cayenne (CHAR).....	47
Fiche 16.....	48
La délégation territoriale de la Croix-Rouge Française en Guyane.....	48
Fiche 17.....	49
Le comité Croix-Blanche de la Guyane.....	49
Fiche 18.....	50
La Gendarmerie Nationale.....	50
Fiche 19.....	51

La Direction Territoriale de la Police Nationale (DTPN Cayenne).....	51
Fiche 20.....	53
Les forces armées en Guyane (FAG).....	53
Fiche 21.....	54
Le parquet de Cayenne.....	54
Fiche 22.....	55
Direction général des territoires et de la mer (DGTM).....	55
Fiche 23.....	56
La mairie de Matoury.....	56
Fiche 24.....	57
La collectivité territoriale de Guyane (CTG).....	57
Fiche 25.....	58
Le Bureau d'enquêtes et d'analyses (DSAC/BEA).....	58
Fiche 26.....	59
La Direction des Services Communications (DSC).....	59
Fiche 27.....	60
Le service régional de communication interministérielle de la préfecture (SRCI).....	60
Fiche 28.....	61
Le comité local d'Aide Aux Victimes pour le département de la Guyane (CLAV).....	61
ANNEXES.....	62
Annexe 2.2.1 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	62
Message prérenseigné état d'accident.....	62
Accident d'aviation sauvetage vies humaines.....	62
Annexe 3.1.1 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué - version 2018.....	63
Annexe 3.1.2 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	64
Annexe 3.1.3 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué - version 2018.....	65
Arrêté N°.....	66
Déclenchement du plan de secours spécialisé aéroport international de Cayenne Félix-Éboué...66	
Annexe 2.2.4 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	69
Annexe 3.3.1 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué - version 2018.....	70
Annexe 3.3.2 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué - version 2018.....	71
.....	73
Arrêté N°.....	73
portant réquisition du Palais Régional Omnisport Georges Théolade.....	73
géré par la Collectivité Territoriale de Guyane, implanté sur la commune de Matoury.....	73
Annexe 3.3.3 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué - version 2018.....	75
.....	75
Annexe 3.3.4 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué -version 2018.....	76
Sites de gestion de crise – accident en ZVA.....	76
Schéma de prise en charge des impliqués, des familles et des attendants.....	77
Annexe 4.4.1 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	78
Annexe 4.4.2 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	79
Annexe 4.4.3 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	80
Annexe 4.4.4 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	81
Annexe 4.4.5 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	82
Accident ZA: plan d'accès des secours, implantations opérationnelles.....	82
Accident ZA: plan d'accès des secours, implantations opérationnelles, circuit grandes norias.	
.....	83
Annexe 4.4.6 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	84
Accident ZVA: implantations opérationnelles.....	84

Accident ZVA: implantations opérationnelles.....	85
Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Centre socio-culturel de Matoury.....	86
Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Médiathèque de Matoury.....	87
Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Maison des Arts Martiaux Lucie Décosse de Matoury.....	88
Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Gymnase Paul Emile BIENVENU de Matoury..	89
Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Hall du collège La Canopée de Matoury.....	90
.....	90
Annexe 4.4.7 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	91
Annexe 4.4.8 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	93
Annexe 5.5.1 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	94
Annexe 5.5.2 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.....	95
Bureau de la COMMUNIQUÉ N°1 communication interministérielle.....	96
Bureau de la COMMUNIQUÉ N°2 communication interministérielle.....	97
Annuaire téléphonique général.....	98

ARS	Agence Régionale de Santé
BA 367	Base Aérienne 367
BDD	Base De Défense
BEA	Bureau Enquête Analyse
BGTA	Brigade Gendarmerie Transport Aérien
BHSC	Base Hélicoptère Sécurité Civile
CAF	Centre Accueil Familles
CCIG	Chambre Commerce Industrie Guyane
CHAR	Centre Hospitalier André Rosemond
CIP	Cellule Information du Public
CME	Centre Médical d'Évacuation
CODIS	Centre Opérationnel Départemental Incendie Secours
COGIC	Centre Opérationnel Gestion Interministériel de Crise
COI	Commandant Opérations Internes
COMSUP FAG	Commandement Supérieur Forces Armées en Guyane
CORG	Centre Opérationnel et de Renseignement de la Gendarmerie
COS	Commandant des Opérations de Secours
COZ	Centre Opérationnel Zonal
CRM	Centre Regroupement des Moyens
CRRA 15	Centre de Réception et de Régulation des Appels
CUMP	Cellule d'Urgence Médico-Psychologique
DDPAF	Direction Départementale Police Air Frontière
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DGAC	Direction Générale Aviation Civile
DGSCGC	Direction Générale Sécurité Civile et Gestion des Crises
DOI	Directeur des Opérations Internes
DOS	Directeur des Opérations de Secours
DSAC	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile
DSI	Directeur des Secours Incendie
DSM	Directeur des Secours Médicaux
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne
EMIZ	État Major Interministériel de Zone
EPI	Enquêteur Première Information
ERP	Établissement Recevant du Public

FAG	Forces Armées en Guyane
GPAR	Groupement Pétrolier Avitaillement Rochambeau
GSAC	Groupement Sécurité Aviation Civile
IGAC	Aviation Civile
ORSEC	Organisation de la Réponse de la Sécurité Civile
PCA	Poste Commandement Avancé
PCM	Poste Commandement Mobile
PCO	Poste Commandement opérationnel
PCS	Plan Communal de Sauvegarde
PMA	Poste Médical Avancé
RCC	Rescue Coordination Center. Centre de coordination de sauvetage
RPO	Responsable Permanence Opérationnelle
RSNA	Responsable Service Navigation Aérienne
SAMU	Service d'Aide Médicale Urgente
SAR	Search And Rescue
SATER	Sauvetage AéroTerrestre
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SMUR	Service Mobile d'Urgence et de Réanimation
SNA	Service Navigation Aérienne
SSLIA	Service Sauvetage Lutte Incendie Aéronef
TMD	Transport Matières Dangereuses
TMR	Transport Matières Radioactives
UA	Urgence Absolue
UMH	Unité Mobile Hospitalière
UR	Urgence Relative
VIM	Véhicule Incendie Mousse
VSAV	Véhicule de Secours et d'Assistance aux Victimes
ZA	Zone Aérodrome
ZCP	Zone Côté Piste
ZVA	Zone Voisine Aérodrome

1.1 Grands principes

En cas d'accident, les services en charge de l'exploitation de l'aérodrome et les services de secours doivent être en mesure de continuer à gérer le trafic sur l'aérodrome, notamment les atterrissages (si la piste n'est pas fermée), secourir le plus rapidement possible les victimes, réduire les conséquences et informer les familles et la population.

Pour répondre à ces objectifs, il convient de mettre en œuvre tous les moyens disponibles sur le site et à proximité et de coordonner l'action des différents intervenants. Ceci ne peut être réalisé que par la préparation et donc la planification de ces opérations de secours.

Le terme "secours" recouvre essentiellement tout ou partie de l'ensemble des opérations qui se déroulent pour la sauvegarde des occupants d'un aéronef ou les tiers accidentés, depuis le déclenchement de l'alerte jusqu'à l'évacuation des blessés sur les centres hospitaliers.

La mise en œuvre opérationnelle du plan ORSEC dispositions spécifiques "aéroport international Cayenne Félix Éboué" repose sur les principes fondamentaux suivants :

- délimitation des zones d'application du plan ;
- enchaînement des différentes phases d'opération ;
- responsabilité de la direction des opérations de secours ;
- rôle du directeur des opérations de secours ;
- déclenchement d'autres plans de secours du dispositif ORSEC ;

En toutes circonstances, il y a obligation d'information mutuelle. Les différents services ou organismes publics et privés participant à la mise en œuvre des opérations, ainsi que les autorités aéroportuaires, se tiendront informés en temps réel du déroulement de leurs interventions.

Dans l'enchaînement logique des opérations de secours, les opérations suivantes apparaissent comme essentielles :

- alerte et localisation de l'accident ;
- gestion de l'activité aéronautique si la piste n'est pas fermée ;
- premières mesures de sauvegarde ;
- assistance aux personnes et lutte contre l'incendie ;
- information des autorités, des familles, de la population ;
- gestion des accès à l'aéroport, police et surveillance autour du lieu de l'accident ;
- maintien de l'ordre, régulation routière, enquêtes technique et judiciaire ;
- identification des victimes ;
- dégagement et remise en état de la piste (si nécessaire).

Le plan sera réactualisé dans son ensemble au plus tard tous les 5 ans. Les manuels de consignes de secours propres à chaque intervenant seront actualisés aussi souvent que nécessaire, à l'initiative de chacun d'eux.

1.2 Définitions

1.2.1 Zone d'aérodrome (ZA)

Zone comprenant l'emprise domaniale de l'aérodrome et de ses dépendances, ainsi que les aires d'approche finale jusqu'à une distance de 1200 mètres du seuil des pistes. Cette zone se situe sur la commune de Matoury.

1.2.2 Zone voisine d'aérodrome (ZVA)

Surface s'étendant à l'extérieur de la zone d'aérodrome, à une distance telle que l'action des moyens d'intervention spécialisés de l'aéroport peut être utilement envisagée. La limite de la ZVA est déterminée en fonction de la topologie, du milieu urbain ou rural, des voies de communication et donc de la rapidité possible d'intervention des moyens aéroportuaires.

1.2.3 État de veille

État caractérisé par une défaillance mineure à bord sans que celle-ci soit de nature à entraîner normalement des difficultés graves à l'atterrissage.

1.2.4 État d'alerte

État concernant la sécurité d'un aéronef ou celle d'une personne à bord, mais qui n'est pas caractérisé par la nécessité d'une assistance immédiate.

1.2.5 État d'accident

État caractérisé par la menace d'un danger grave et/ou imminent, et par la nécessité d'une assistance immédiate.

1.3 Objectifs généraux du plan

Dans la plupart des cas, les accidents d'aéronefs ont lieu sur les aérodromes ou leur voisinage immédiat, lors des phases de décollage, d'atterrissage, d'approche et de montée.

L'ORSEC dispositions spécifiques aéroport Cayenne Félix Éboué est destiné à définir l'organisation des secours pour faire face à un accident d'aéronef en « zone aérodrome » (ZA) ou en « zone voisine d'aérodrome » (ZVA).

En cas d'accident, les objectifs de ce plan sont de préparer les moyens pour:

- secourir les victimes ;
- réduire les conséquences de l'accident ;
- continuer de gérer le trafic aérien et en d'en assurer la sécurité ;
- informer les familles des victimes, les autorités, la population.

Quelle que soit la zone d'action, ZA ou ZVA, et le type d'aéronef, le préfet de Guyane assure la direction des opérations de secours (DOS).

Le directeur de l'aéroport est responsable de la mise en œuvre des premières mesures de sauvegarde.

Remarque: la gestion d'un accident d'aéronef militaire présente des particularités qui exigent une concertation étroite et permanente entre autorités militaires et civiles.

1.4 Procédures d'alerte: principe général

Dès le déclenchement des phases d'urgence « ALERFA » ou de détresse « DETRESFA » (aéronef considéré en état d'urgence ou de détresse et susceptible de concerner la ZVA), sans attendre la localisation de l'accident, le chef du service de la navigation aérienne, ou son représentant, alerte l'état-major interministériel de zone.

Lors de la constatation d'un accident, l'autorité responsable de l'aéroport alerte le directeur de cabinet, ou le membre du corps préfectoral de permanence.

Sur la base des renseignements fournis ou sur demande du directeur de l'aéroport, lorsque celui-ci estime que ses moyens propres ne seront pas suffisants pour faire face au sinistre, le préfet décide de la mise en application du plan.

Remarque: la mise en alerte des moyens de secours de l'aéroport, leur intervention sur un accident ou un incident aux conséquences mineures (circonscrit à l'intérieur de l'aéroport, nombre de victimes réduit, renforts extérieurs très limités, etc.) ne nécessite pas obligatoirement le déclenchement du plan ORSEC. Néanmoins, les mêmes procédures d'alerte et d'information seront utilisées.

2. Présentation du site

2.1 Généralités

L'aéroport international Félix Éboué est administré par la chambre de commerce et d'industrie de la Guyane. Il s'agit d'un aéroport de type 4E

- 4 correspondant à une longueur de piste de 1800 mètres ou plus ;
- E correspondant, premièrement, à une envergure de l'avion le plus exigeant entre 52m et 65m exclus et, deuxièmement, à une largeur hors tout du train principal comprise entre 9m et 14m exclus.

La piste fait une longueur totale de 3,241 mètres de long et 45 mètres de large. L'aérodrome peut accueillir des Boeing 777 et des Airbus A340.

2.1.1 Localisation

L'aéroport Félix Éboué est implanté au Sud de l'île de Cayenne, sur la commune de Matoury. Il s'étend sur 230 ha.

2.1.2 Population sur site

500 à 3000 personnes travaillent ou évoluent sur le site de l'aéroport (150 personnes hors heures ouvrables).

2.1.3 Voisinage

Trois villes s'étendent à proximité de l'aérodrome : Matoury (20.000 habitants) à 5Km au Nord, Cayenne (60.000 habitants) à 20Km au Nord et Rémire-Montjoly (16.000 habitants) à 20Km au Nord-est. Un village d'indiens Saramaka (Sainte Rose de Lima) est localisé dans l'axe de piste, à 2000 mètres du seuil 26.

2.1.4 Axes de circulation

Le réseau routier de proximité est favorable à une intervention rapide des moyens de secours en provenance des 2 communes limitrophes, avec un point de convergence constitué par le Rond-point Califourchon. Néanmoins, la traversée de la ville de Matoury peut engendrer des délais d'acheminement. Enfin, l'aéroport est situé à l'extrémité d'une voie sans issue, de nature à complexifier les norias routières en situation de crise.

2.1.5 Description des activités

L'aéroport Félix Éboué connaît une activité aéronautique de l'ordre de 10 000 mouvements par an, dont près de 5000 mouvements de « gros porteurs » et reçoit un peu plus de 500 000 passagers. Il est le seul aéroport de Guyane capable d'accueillir des gros porteurs.

L'aéroport accueille les activités suivantes :

- activités commerciales ;
- activités de loisirs ;
- activités liées à l'industrie spatiale ;
- activités militaires.

Compte tenu de cette activité (nombre de mouvements, types d'aéronefs, etc.), l'aéroport Cayenne Félix Éboué a été classé au niveau de protection 9 modulable (OACI/OTAN).

L'aéroport est ouvert toute l'année suivant des horaires fixés par arrêté préfectoral. Il est ouvert 7 jours sur 7, 24h/24h.

2.2. Les zones d'intervention

La zone d'aérodrome (ZA) et la zone voisine d'aérodrome (ZVA) sont identifiées comme indiqué dans la carte en PJ.

2.2.1. Zone d'aérodrome (ZA)

Il s'agit de la zone définie par les limites domaniales de l'aérodrome et de ses dépendances. Le repérage s'y effectue par un quadrillage alphanumérique de 610 ha orienté dans le sens Nord-Sud.

2.2.1.1. Point de ralliement et centre de regroupement des moyens

La pénétration des moyens extérieurs dans la ZA, quelle que soit leur provenance et leur vocation, se fait exclusivement par un point de ralliement unique désigné dans la demande de renfort. Ce point de ralliement, également centre de regroupement des moyens (CRM), est l'axe routier d'accès principal du SSLIA (Nord-Ouest de la ZA).

Remarque : les portails permettant d'accéder à l'aéroport sont maintenus fermés en permanence. En conséquence, dès l'alerte, l'exploitant d'aéroport devra assurer l'ouverture du portail retenu par le DOS pour permettre l'accès des secours. La surveillance de cet accès sera assurée par la gendarmerie (BGTA). Un officier du SDIS sera responsable du fractionnement et de l'engagement des convois à partir du CRM.

2.2.1.2. Moyens hydrauliques

Le réseau incendie de l'aéroport est alimenté par la réserve incendie de l'exploitant et le réseau de poteaux incendie alimentés par la SGDE.

2.2.1.3. Risques particuliers

Ils sont surtout liés aux stocks d'hydrocarbures des organismes suivants (voir tableau en annexe):

- GPAR (dépôt principal) ;
- FAG ;
- BHSC ;
- Compagnies aériennes ;
- SSLIA.

2.2.2. Zone voisine d'aérodrome (ZVA)

La ZVA correspond à une zone autour de l'aéroport à une distance telle que l'action des moyens d'intervention de l'aéroport est envisageable, compte tenu des voies d'accès et des performances des moyens existants.

Remarque: il convient de nuancer la capacité d'action des moyens de l'aéroport. En effet, les véhicules d'intervention massive ayant un PTAC de 26T interviendront rapidement et à distance de l'aéroport, dès lors que les routes le permettent. Mais ils pourront difficilement s'engager sur des axes non stabilisés ou des découverts, y compris au voisinage immédiat des pistes.

La ZVA est située sur la commune de Matoury. Les axes de communication en ZVA sont la RN2 et l'ex-RN4 (la Matourienne).

2.2.2.1. Point de ralliement et centre de regroupement des moyens

En fonction de la localisation de l'accident, le CRM sera défini par le COS. Par défaut, les colonnes de secours et des moyens de renfort se rassembleront au niveau du stade de football de la commune de Matoury.

2.2.2.2. Risques particuliers

Ils sont liés au trafic de véhicules sur la route nationale menant à Cayenne, au flux de poids-lourds au départ du port de Dégrad des Cannes et à la présence de la ville de Matoury (25 000 habitants).

2.3. Localisation de l'accident

Si l'accident est rapidement localisé, que ce soit par témoins ou par la tour de contrôle, il n'y aura pas de recherche préalable et l'alerte générale sera donnée immédiatement.

Si l'accident n'est pas constaté et que l'aéronef a donné lieu au déclenchement de la phase DETRESFA du service d'alerte et de recherche de l'aviation civile, l'aéronef est considéré comme en état d'urgence ou de détresse. Il faut alors entreprendre des recherches et l'alerte générale sera donnée sans attendre la localisation de l'accident.

Dans les toutes premières minutes, les recherches sont effectuées par le personnel du SSLIA aéroport, en contact radio avec le contrôleur de la tour de contrôle.

Ensuite, elles sont entreprises par le centre de coordination et de sauvetage (RCC) en étroite collaboration avec l'organisme de contrôle.

Qu'il y ait ou non recherche, il est essentiel d'aviser le centre de coordination et de sauvetage (RCC) de la situation dans les plus brefs délais, de manière à faire déclencher si besoin le plan ORSEC-SATER.

3. Procédures opérationnelles

Le responsable permanent de diffusion de l'alerte est le contrôleur de la tour de contrôle de l'aéroport. Il existe trois catégories d'état correspondant à trois types d'événement ou d'accident constaté :

- État de veille
- État d'alerte
- État d'accident

Chacun de ces trois états fait l'objet d'un message de début et sera clôturé par un message de fin d'état ou de passage à un autre.

3.1. Éléments d'information sur l'accident

Ces messages doivent contenir les éléments d'information suivants :

3.1.1. Éléments prioritaires

- nature de l'alerte ;
- type d'aéronef ;
- type d'avarie ;
- nombre de personnes à bord (à défaut, capacité de l'aéronef) ;
- localisation/coordonnées de la zone de crash ;
- point de regroupement des moyens ;

3.1.2 Éléments complémentaires

- date/heure/niveau de déclenchement du plan ;
- exploitant/n° de ligne/immatriculation ;
- quantité de carburant à bord ;
- marchandises dangereuses.

3.1.3. Transport de marchandises dangereuses

L'exploitant d'un aéronef accidenté ou en détresse doit immédiatement informer les organismes de contrôle de la circulation aérienne de recherche et de sauvetage, de la nature du chargement (munitions, artifices, produits chimiques, agents biologiques, substances radioactives...) ou de l'utilisation de matières solides ou liquides spéciales. Cette information sera diffusée à toutes les autorités opérationnelles afin que celles-ci prennent les précautions nécessaires à la protection et à la sauvegarde des personnes exposées (intervenants et victimes). En cas de danger, l'information sera systématiquement transmise suivant le schéma "ETAT D'ACCIDENT".

Le directeur des opérations de secours (DOS) fera mettre en œuvre les procédures et dispositifs adaptés à la situation. L'attention sera appelée sur les risques de contamination par des matières radioactives se trouvant à bord de l'aéronef accidenté. L'emploi d'équipes spécialisées du SDIS pour la détection et localisation des éventuelles sources radioactives pourra être demandé.

3.2. État de veille

L'état de veille est déclenché si un pilote signale, ou si l'on soupçonne, des défaillances à bord, mais qui se sont pas susceptibles d'entraîner des difficultés graves pour la conduite du vol ; lors de mouvements d'aéronefs en essais (vol de contrôle) ; de vols d'entraînement aux procédures d'urgence ; etc.

3.2.1. Missions de la tour de contrôle

Le chef de la tour de contrôle :

- met en œuvre sa fiche réflexe ;
- met en alerte des moyens SSLIA, sans déplacement, informe le chef de manœuvre SSLIA de la situation et de son évolution ;
- informe le SDIS du déclenchement de l'état de veille et de l'évolution de la situation ;
- met fin à l'état de veille ou le transforme en état d'alerte ou état d'accident.

3.2.2. Missions du SSLIA aéroport

Les pompiers sont placés en état de veille par la TWR en fonction des éléments décrit ci-dessus. Durant cette période les agents revêtus de leur tenue de protection sont à bord des véhicules au SSLIA, prêt à intervenir et à l'écoute de la fréquence 118.10.

3.3. État d'alerte

L'état d'alerte est déclenché s'il a été signalé ou si l'on soupçonne qu'un aéronef a subi, ou risque de subir une défaillance de nature à entraîner un risque d'accident (fuite d'huile, baisse de pression hydraulique, problèmes au niveau du train d'atterrissage, fumée n'entraînant pas une intoxication ou une odeur anormale dans l'aéronef, alarme incendie allumée, etc..).

3.3.1. Missions de la tour de contrôle

Le chef de la tour de contrôle:

- actionne la sirène et met en œuvre la fiche réflexe correspondante au déclenchement de la phase "état d'alerte";
- met en position préventive des moyens SSLIA, informe le chef de manœuvre SSLIA : lieu, piste utilisée, type d'avion, nature des difficultés, nombre de personnes à bord (ou capacité), exploitant, heure estimée d'atterrissage...);
- informe l'exploitant de l'aéroport ;
- tient informé en permanence le SSLIA de l'évolution de la situation (tel ou radio);
- met fin à l'alerte, en accord avec le responsable SSLIA, ou la transforme en état d'accident. Enfin, il peut proposer au CCR le déclenchement des phases d'urgence et de recherche SAR (si localisation incertaine) ;
- diffuse le message de fin d'alerte ;
- collecte les informations et remplit les fiches appropriées.

3.3.2. Missions du SSLIA aéroport

Le chef de manœuvre:

- organise la prise de poste aux emplacements prédéterminés, au voisinage de la piste ;
- maintient la liaison avec la tour de contrôle.

Durant cette période les agents revêtus de leur tenue de protection prennent place à bord des véhicules et se rendent aux différents points d'attente. Ils signalent leur position, sont prêts à intervenir et restent à l'écoute de la fréquence 118.10.

NOTA : les deux phases "état de veille" et "état d'alerte" ne nécessitent pas la mise en œuvre du présent plan par le préfet.

3.4. État d'accident

Cette procédure s'applique en cas d'accident constaté ou de présomption d'accident, ou lorsqu'un aéronef est dans une situation telle que l'accident est inévitable.

L'information initiale peut être fournie à la tour de contrôle ou au bureau de piste par témoin ou via un service (SSLIA, GIE, EMIZ, SDIS, etc.).

3.4.1. Missions de la tour de contrôle

Le chef de la tour de contrôle:

- déclenche l'alerte, actionne la sirène ;
- informe le chef de manœuvre SSLIA: lieu de l'accident, carroyage, type d'aéronef, nombre de personnes à bord (ou capacité), exploitant, piste en service/trafic...);

- fait guider les véhicules SSLIA vers les lieux, probables ou précis, de l'accident et si nécessaire suspend le trafic aérien ;
- fait assurer la diffusion de l'état d'accident ;
- en permanence, communique au CODIS les précisions supplémentaires sur l'accident données par le SSLIA ;
- lorsque l'aéroport reste utilisable, informe les aéronefs du nouveau niveau SSLIA.

3.4.2. Missions du SSLIA aéroport

3.4.2.1 En ZA

- précise, si besoin, la zone d'intervention et la transmet à la tour de contrôle qui informe les moyens extérieurs (secours et sécurité) ;
- conduit l'action contre l'incendie et le dégagement des victimes ;
- exprime à la tour de contrôle ses besoins en renforts extérieurs ;
- se met en relation avec les moyens extérieurs à leurs arrivées.

3.4.2.2 En ZVA

- intervient avec les moyens adaptés à l'accident ;
- avise la tour de contrôle de la sortie des moyens et donne le niveau résiduel de protection incendie qui sera diffusé aux pilotes et compagnies aériennes ;
- précise rapidement le lieu de l'accident en coordonnées « carroyage » et transmet cette position à la tour de contrôle en précisant sa demande de besoin en renforts extérieurs.

Le message d'alerte formaté sera adressé par téléphone et courriel à l'ensemble des services concernés conformément au schéma de diffusion d'alerte.

NOTA: le préfet ou son représentant est immédiatement avisé de l'état d'accident. Il décide ou non du déclenchement du plan après analyse de la situation et/ou perspectives d'évolution, en concertation avec la tour de contrôle et la direction de l'aéroport. Lorsque la mise en œuvre du présent plan s'avère nécessaire, le préfet ou son représentant prend la direction des opérations de secours (DOS).

La montée en puissance des structures de commandement doit débiter au plus vite. La continuité de la fonction commandement doit être maintenue.
Le préfet ou un membre du corps préfectoral désigné par lui prend la direction des opérations de secours.

4.1 Direction et commandement

4.1.1. Direction des opérations de secours (DOS)

Le directeur des opérations de secours (DOS) a pour mission d'animer, coordonner et contrôler l'action des organismes et services dont le concours est décrit dans le présent plan.

Le DOS prend les mesures nécessaires pour :

- la mise en œuvre par les différents intervenants de toutes les procédures que nécessite l'enchaînement complet des opérations ;
- la communication entre les divers services de l'aéroport et les services extérieurs, en vue de l'engagement des renforts nécessaires ;
- la fourniture du soutien psychologique aux personnes impliquées dans l'accident ;
- la montée en puissance du dispositif, autant que de besoin ;
- l'enlèvement de l'épave de la piste afin de permettre la remise en service de celle-ci. La décision de déplacement de l'épave est alors prise en liaison avec les services d'enquêtes technique et judiciaire.

Pour exercer sa fonction, le DOS est assisté du commandant des opérations de secours (COS), du responsable du service de la navigation aérienne (RSNA), du directeur exploitant d'aéroport (CCIG) et du responsable du SSLIA.

Remarque: en cas d'accident d'un appareil militaire, la direction des secours est assurée en collaboration avec l'autorité militaire.

4.1.2 Commandement des opérations de secours (COS)

Le commandant des opérations de secours (COS) est responsable de la phase opérationnelle des secours. Ce commandement est assuré par le directeur départemental des services d'incendie et de secours ou par son représentant désigné.

Premier COS:

Immédiatement après l'alerte accident, le commandement des opérations de secours est assuré par le responsable du SSLIA ou son représentant, premier arrivé sur les lieux, et ce jusqu'au transfert de responsabilité à l'arrivée du SDIS. Appuyée par la tour de contrôle, l'équipe SSLIA prend les mesures d'urgence qui s'imposent dans la limite de ses compétences et des instructions reçues. Elle engage la lutte contre l'incendie en vue de dégager les occupants.

Aéronefs militaires:

En cas d'accident d'un appareil militaire, le COS assure ses missions selon le même principe que le DOS, en collaboration avec l'autorité militaire, en raison :

- de la connaissance particulière des caractéristiques de l'aéronef ;
- des impératifs de protection du secret ;
- des précautions spéciales à prendre (d'ordre technique).

4.1.3. Direction des secours incendie (DSI)

Immédiatement après l'alerte accident, la direction des secours incendie est assurée par le responsable du SSLIA ou son représentant, jusqu'au transfert de commandement dès l'arrivée sur les lieux d'un officier de sapeurs-pompiers désigné par le COS.

Le directeur des secours incendie (DSI) est placé sous les ordres du COS.

Dans la limite de ses capacités, le directeur des secours incendie (DSI) appuie le directeur des secours médicaux (DSM) en lui fournissant les moyens d'assistance demandés. Il fait effectuer les reconnaissances, sectorise les lieux du sinistre et coordonne l'action des moyens engagés.

Lorsqu'il y a présence simultanée sur les lieux de l'accident du SSLIA et d'autres organismes de sapeurs-pompiers, le SSLIA utilise tout son potentiel dans la lutte contre le feu de l'aéronef tandis que les autres organismes se consacrent :

- aux dégagements d'urgence ;
- aux feux de bâtiments ;
- à la lutte contre les autres effets de l'accident (contamination, pollution, etc.) ;
- aux questions de logistique (alimentation des engins SSLIA en eau, etc.).

(Pendant le dégagement des occupants, il est capital de veiller à ce qu'il n'y ait pas de reprise de l'incendie).

Dégagement des occupants

Rôle de l'équipage:

L'équipage informe les passagers de l'aéronef de transport public des consignes à appliquer en cas d'urgence. L'équipage des aéronefs de plus de 19 passagers comprend obligatoirement un ou plusieurs membres spécialisés en matière de sécurité sauvetage. Ces agents sont capables de mettre en œuvre les issues de secours, les dispositifs d'évacuation ainsi que tous les équipements de sécurité sauvetage de l'aéronef.

Il est donc possible que des occupants quittent l'aéronef par leurs propres moyens ou par l'action de l'équipage, le cas échéant par l'emploi de toboggans.

Rôle des secours:

Le dégagement des occupants incombe à l'organisme de sapeurs-pompiers arrivant le premier sur les lieux, puis au SDIS.

Le responsable de l'opération doit regrouper les occupants, blessés ou non, à une distance suffisante de l'aéronef pour les mettre à l'abri d'un possible sur-accident (explosions...).

4.1.4. Direction des secours médicaux (DSM)

Le directeur des secours médicaux (DSM) est d'abord le premier médecin arrivé sur les lieux, qui sous l'autorité du COS assure le fonctionnement de la chaîne médicale des secours et contrôle la mise en œuvre du PMA.

Le DOS désignera ensuite le directeur des secours médicaux parmi les médecins identifiés par arrêté préfectoral.

Le DSM est responsable de la chaîne médicale des secours qu'il organise, avec sous sa direction, un médecin chef de PMA, le médecin de l'avant et le médecin d'évacuation. Il est en liaison avec le COS et le SAMU.

Remarque: le service de santé des armées (DIASS/Direction interarmées du service de santé/FAG) peut apporter son soutien avec 2 équipes médicales (1 médecin, 1 infirmier, 1 auxiliaire sanitaire) disposant chacune d'un moyen de transport sanitaire dédié (en plus de la capacité Medevac Puma). Il est important de positionner ces équipes dès la phase initiale des secours, avec un déclenchement rapide des moyens SANTE par le COMSUP, via le COZ (préfecture/ARS).

4.1.4.1. Déploiement du poste médical avancé (PMA)

En liaison étroite avec le COS et sous l'autorité du DOS, le DSM fixe l'implantation du PMA à l'emplacement le plus adapté à la situation opérationnelle.

Remarque:

- en ZA, le PMA peut être installé en zone frêt en concertation avec l'exploitant d'aéroport.
- en ZVA, le PMA peut être installé dans un ERP mis à disposition par la commune de Matoury.

4.1.4.2. Évacuation des blessés

L'évacuation des blessés se fera sur décision DSM, après régulation par le CRRA 15.

L'évacuation des blessés du PMA/CME vers les hôpitaux (noria d'évacuation) s'effectue dès que possible grâce aux moyens de transport sanitaires disponibles les premiers sur les lieux, notamment :

- les ambulances du SDIS et du SAMU ;
- les hélicoptères d'État (sécurité civile, gendarmerie, armée de l'air), du SAMU ou des compagnies privées.

Si ces moyens sont insuffisants, à la demande du COS, le DOS fait appel aux compléments suivants :

- Les ambulances des hôpitaux ;
- Les ambulances des armées (via demande de concours par la préfecture) ;
- Les ambulances privées des cliniques et des entreprises agréées.

L'ARS recense l'ensemble des moyens d'évacuation mobilisables (avec numéros d'appel téléphonique et délais de mise en œuvre).

4.1.4.3. Centre mobile d'évacuation

Remarque: la création d'un centre mobile d'évacuation sera conditionnée par la notion d'évacuation de longue distance (zone Antilles, métropole) et sous réserve de saturation des structures hospitalières locales. En cas d'installation pour une longue durée, les besoins en fluides (eau, électricité) seront à anticiper.

4.1.4.4. Noria sur l'aérodrome

L'arrivée des secours extérieurs en ZA s'effectue par la RN4 jusqu'au portail SSLIA. Un panneauage spécifique réalisé par la CCIG est mis en place par le SDIS à partir du carrefour Califourchon. L'accueil, le fractionnement des moyens et le filtrage au portail sont réalisés par un officier du SDIS. Celui-ci donne toute information utile à la mission. La décision d'entrée des moyens en Zone coté piste et les itinéraires autorisés sont du ressort du SNA. La Gie (BGTA) assure la sécurisation du portail, le guidage initial et éventuellement le jalonnement sommaire des moyens.

Afin de limiter les croisements entre véhicules, le départ de la Zone coté piste des ambulances ou des convois se fait par le PARIF (portail à coté du bâtiment BGTA) puis par la route du fret, en direction du carrefour Boucan, sous escorte de gendarmerie.

La régulation et le contrôle de la circulation routière entre le carrefour Boucan et l'aérogare, ainsi que sur la voie d'accès à la base militaire, est assurée par la DDPAF. Celle-ci est notamment chargée de réguler « l'hélice » créée au carrefour Boucan par le croisement des flux arrivants et partants.

4.1.4.5. Gestion des occupants « impliqués »

Toutes les personnes embarquées sont prises en charges et gérées comme victimes. Après sortie de la chaîne des soins, les personnes déclarées « impliqués » seront transportées par les services de secours vers le carbet du centre de restauration de la BdD implanté sur le site de la BA 367.

L'accueil et la prise en charge sont assurés par la CUMP, appuyée par la Croix-Rouge.

La logistique et le soutien matériel sont assurés par la compagnie aérienne concernée, assistée autant que possible par l'exploitant de l'aéroport : transport, couvertures, repas, facilités de télécommunication avec les familles...

Le service chargé de l'enquête judiciaire (BGTA si aéronef civil, BGA/SRGA si aéronef militaire) recueille les identités et les informations sur les passagers. Il se fait remettre par l'exploitant un manifeste complet des occupants et interroge les occupants « impliqués » en consignnant leurs noms, adresses et numéros de téléphone, ainsi que l'endroit où ils peuvent être joints dans les 72 heures suivantes.

Le SDIS met à disposition un moyen de type VSAV (sur demande).

Le SAMU assure la coordination sur site et la remontée d'informations vers le PCO.

4.1.5. Responsable du service de navigation aérienne (RSNA)

Le responsable du service de navigation aérienne est le représentant compétent pour la circulation aérienne sur l'aéroport. Il veille à la compatibilité de la sécurité aérienne avec les opérations de secours et de sauvetage mises en œuvre. Le RSNA assiste le DOS et le COS. Il est également en liaison avec le directeur de la surveillance de l'aviation civile.

Immédiatement après l'alerte accident, le premier responsable du service de navigation aérienne sera le responsable de permanence opérationnelle (RPO). Cette responsabilité sera ensuite transférée à un responsable supérieur du service de la navigation aérienne, dès son arrivée sur zone. Le RPO se mettra à sa disposition.

La tour de contrôle actionne la sirène du SSLIA et gère l'activité aéronautique : alerte éventuelle des aéronefs en vol et indication sur la conduite à tenir, (participation aux recherches, déroutement, marquage du point d'impact, guidage des colonnes de secours...).

4.1.6. Conseillers techniques

4.1.6.1. Le directeur de l'aéroport

Il est Directeur des Opérations Internes (DOI). Après les premières actions d'aménagement des locaux de crise, il apporte son soutien technique au COS et au DOS.

4.1.6.2. Le responsable du SSLIA

Il est le Commandant des Opérations Internes (COI). Il est le conseiller technique du COS. Il met à disposition du COS ses moyens. En son absence, il est suppléé par le chef de manœuvre ou l'opérateur SSLIA.

4.2. Postes de commandement

4.2.1. Centre opérationnel zonal (COZ)

À la réception de l'alerte accident et après concertation, l'autorité préfectorale fait activer le centre opérationnel zonal (COZ).

Installé dans les locaux de la préfecture, le COZ assure la gestion globale de l'événement (suivi, anticipation, synthèse, communication institutionnelle, soutien...). Le COZ est armé par des représentants de l'EMIZ, de l'ARS, du SDIS, de la GIE, de la DDSP, des FAG, de la municipalité de Matoury, de la CTG, de la DEAL, ainsi que de tout service dont l'expertise ou l'action seront nécessaires.

Le COZ:

- vient en appui du poste de commandement opérationnel (PCO) implanté dans les locaux de l'aéroport et avec lequel il est en relation permanente ;
- tient une main courante générale des événements ;
- assure la remontée régulière des informations aux niveaux supérieurs (autorités préfectorales, DGSCGC, cabinets ministériels) et rend compte sans délai de ses évolutions ;
- apporte son soutien aux opérations associées à l'intervention d'urgence : gestion des familles et attendants, gestion des corps, information du public ;
- ouvre la cellule d'information du public (CIP) ;
- veille à la cohérence des informations diffusées par les différents acteurs.

4.2.2. Poste de commandement opérationnel (PCO)

Dès l'accident, le RSNA, pour le compte de l'autorité préfectorale (DOS) demande à l'exploitant d'aéroport la mise en service du poste de commandement opérationnel (PCO), centre de commandement unique au niveau de l'aéroport, vers lequel devront converger toutes les informations relatives à l'accident.

Le PCO est placé sous l'autorité du membre du corps préfectoral désigné par le DOS. Le PCO est armé par des représentants de chaque administration directement concernée par le règlement de l'accident, en particulier : EMIZ, SDIS, SAMU, SNA, GIE, FAG, Parquet, DDPAF, exploitant de l'aéroport, compagnie aérienne.

Le PCO est en relation permanente (téléphonie, radiotéléphonie) avec le COZ et le PCA.

Remarque : son animation et ses fonctions sont conformes aux dispositions générales du dispositif ORSEC départemental.

Implantation du PCO

Le PCO peut être positionné aux endroits suivants :

- accident en ZA : bâtiment de l'aérogare – salle polyvalente « Daniel Sinaï » située au 1er étage. L'accès s'effectue par la porte ROC 13, située au rez-de-chaussée à côté de l'entrée du poste de police. Le local pouvant être activé en 60 minutes environ dispose de tables, chaises, lignes téléphoniques et connexion internet. NB : les PC sont à charge des services ;
- accident en ZVA : Bibliothèque de la mairie de Matoury – local disposant de lignes téléphoniques, de PC et d'une connexion Wi-Fi. En situation dégradée, soit à proximité du lieu de l'accident soit dans tout autre local, ou encore au sein du PC SDIS, etc.

4.2.3. Poste de commandement avancé (PCA) ou poste de commandement mobile (PCM)

Il est positionné à proximité du lieu du crash. Placé sous l'autorité du COS, il est l'outil de coordination des actions des différents intervenants placés sous son commandement.

Le COS y recueille les informations du DSI et du DSM, situés sur les lieux du crash.

Ses missions sont :

- localisation précise de l'accident, lorsque des recherches sont nécessaires ;
- dégagement et secours des victimes ;
- lutte contre les incendies ;
- mesures spéciales de protection (marchandises dangereuses, pollutions, risques secondaires) ;
- police et maintien de l'ordre autour des lieux de l'accident ;
- préservation des accès, des biens et des indices.

Le PCM est en liaison permanente avec le PCO. Il assure la transmission des informations montantes et descendantes ; il retransmet les décisions du PCO vers le terrain et assure les remontées d'informations vers le DOS.

5.1. Nombre de personnes embarquées

La compagnie concernée ou le propriétaire de l'aéronef fourniront le plus rapidement possible le nombre de personnes pouvant se trouver à bord (passagers plus membres d'équipages = POB).

La transmission de cette information sera confidentielle. Elle sera remise au représentant du DOS au PCO ou au COZ.

Si des modifications sont apportées ultérieurement, elles devront suivre la même voie.

5.2. Liste des personnes embarquées

La compagnie concernée ou le propriétaire de l'aéronef établissent ensuite la liste nominative des occupants de l'avion. Ils mobilisent pour cela tous les moyens disponibles.

La transmission de cette information sera confidentielle. Elle sera remise au représentant du DOS au PCO ou au COZ, ainsi qu'au service chargé de l'enquête judiciaire.

Si des modifications sont apportées ultérieurement, elles devront suivre la même voie.

5.3. Liste des victimes recensées par le COS

Le COS tient en concertation avec la gendarmerie, un état des victimes (décédées, blessées, impliquées). Cet état est transmis au COZ via le PCO. Ces informations doivent être considérées confidentielles.

Cet état sera rectifié autant que de besoin et transmis dans les mêmes conditions.

Le COS fera procéder par la gendarmerie au recoupement de ces données avec la liste des personnes embarquées puis avec la liste des personnes recherchées, constituée sur la base des contacts établis avec les proches.

5.4. Recherche de personnes disparues

La prise de contact avec les impliqués ayant quitté spontanément les lieux sera facilitée par l'action des services de communication et le relais des médias.

Le ratissage de la zone sera conduit sous l'autorité du COPG.

5.5. Prise en charge des familles et des attendants

5.5.1. Cellule d'accueil des familles (CAF)

Placée sous l'autorité du DOS, la cellule d'accueil des familles (CAF) est activée par le PCO.

La CAF est placée sous la coordination de l'ARS. Elle est gérée par la compagnie aérienne concernée, assistée de l'exploitant de l'aéroport et appuyée par les services compétents (CUMP, Croix-Rouge, Mairie de Matoury, GIE, SDIS éventuel.).

La CAF accueille, informe et accompagne les familles et attendants, présents à l'aérogare ou s'y rendant suite à la diffusion d'informations sur l'accident.

Dès la mise en œuvre du plan, la municipalité de Matoury active son plan communal de sauvegarde (PCS) afin de pouvoir mettre à disposition un ERP adapté au besoin.

Dans un premier temps, un espace d'accueil et de regroupement sera organisé au niveau de l'aérogare (salle arrivée bagages) par l'exploitant d'aéroport et la compagnie concernée, en vue de conduire les familles et attendants vers la CAF.

Le transport est assuré par la compagnie aérienne concernée.

La municipalité assure l'ouverture des locaux et l'assistance technique pour la mise en service des infrastructures, ainsi que leur aménagement matériel, dans la limite de ses ressources.

La logistique est assurée par la compagnie aérienne concernée: couchages, couvertures, repas, facilités de télécommunication...Le concours de la Croix-Rouge sera demandé pour compléter l'action avec ses lots logistiques d'urgence.

La gendarmerie, chargée du recueil d'informations, invitera chaque attendant à renseigner une fiche de contact de personne recherchée, dont un double sera transmis au PCO.

Remarque: la prise en charge et le dédommagement d'éventuels clients, sans relations avec les victimes, est à distinguer de ce dispositif.

5.5.2. Chapelle ardente

Sur décision du DOS, une chapelle ardente sera installée dans un ERP sur la commune de Matoury (accident en ZA) ou au PROGT (accident en ZVA). Selon le cas, la CTG ou la municipalité assurera l'ouverture et l'assistance technique pour la mise en service et l'aménagement des infrastructures.

L'installation du site et la coordination générale des actions seront dirigées par l'ARS.

La gestion du site sera confiée à la Croix-Rouge.

La chapelle ardente requiert la participation de: Croix-Rouge, CUMP, Gendarmerie, représentants des cultes.

5.6. Prise en charge des dépouilles mortuaires

5.6.1. Conditionnement/transport

L'ARS fait évacuer les victimes décédées, après accord de l'autorité judiciaire, généralement par voie de surface (le transport par hélicoptères ne sera envisagé que si la nature du terrain l'exige). L'évacuation peut se trouver retardée du fait de la priorité secondaire attachée aux dépouilles mortelles.

L'ARS recherche et fournit les moyens nécessaires:

- sacs mortuaires (prévoir un ratio de 75 % des personnes à bord) ;
- gants jetables et masques pour équipement des secouristes ;
- moyens de transports et containers adaptés ;
- etc.

L'ARS dirige les dépouilles mortelles vers la morgue du CHAR de Cayenne. Si le nombre de pertes de vies humaines dépasse la capacité de cet établissement, l'ARS :

- identifie les chambres froides et les transports frigorifiques pouvant être réquisitionnés pour assurer la conservation des dépouilles mortelles dans l'attente de leur remise aux familles ;
- dirige les dépouilles mortelles vers le dépôt mortuaire désigné par le DOS, où auront lieu l'identification et la mise en bière ;

5.6.2. Dépôt mortuaire

Dans tous les cas (crash en ZA ou en ZVA), le dépôt mortuaire sera installé à l'intérieur de la BA 367.

L'accès au site se fera sur autorisation du COMSUP FAG qui sera informé dès l'alerte accident.

Le dépôt mortuaire sera organisé et géré par l'ARS, à partir du COZ.

Si une sécurité s'avère nécessaire, celle-ci sera assurée par la GIE.

Le site retenu pourra recevoir jusqu'à 30 containers réfrigérés de 40 pieds (L 12 m x l 2.3 x h 2.5), permettant de stocker 300 à 400 corps.

Remarque: chaque container doit être alimenté par une prise électrique triphasée de 360V. En cas de nécessité, le dispositif ORSEC « électro secours » sera activé par le COZ.

En cas d'indisponibilité de la BA, le dépôt mortuaire sera installé à l'intérieur du PROGT. La CTG, propriétaire de l'établissement, sera informée dans les meilleurs délais. La GIE assure la sécurité du site et le bouclage des accès.

 <p>PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>	<p>PLAN P.S.S. 973- D.G.</p>
	<p>6. Police et surveillance</p>

Dans le cadre du plan, le service de police compétent est:

- la DDPAF dans la zone publique de la ZA ;
- la Gendarmerie et ou Police en Zone coté piste et en ZVA.
-

6.1. Bouclage de la zone d'accident

Un périmètre de bouclage devra être réalisé impérativement dans les délais les plus brefs, au plus près de l'accident. Il s'agit d'une mesure réflexe prise par l'autorité compétente (gendarmerie).

En cas d'accident sur l'aérodrome, la GIE assure le blocage de la route d'accès à Cayenne Félix-Éboué au niveau du carrefour Califourchon.

6.2. Régulation de la circulation routière

La régulation et le contrôle de la circulation routière ont pour objet d'assurer l'accès rapide des moyens d'intervention au lieu de l'accident, puis de faciliter la circulation des véhicules transportant les blessés vers les hôpitaux (grande noria).

Cette mission sera assurée par la Gendarmerie et la police nationale.

Gendarmerie / Police Nationale : dans leur zone de compétence, régulation et contrôle de la circulation routière sur les axes menant du site de l'accident au Centre Hospitalier de Cayenne. Le peloton motorisé de la gendarmerie escorte les ambulances qui empruntent les itinéraires encombrés. Selon les besoins, la gendarmerie bloque ces accès et dévie la circulation. Sur demande du DOS, la DDSP est en mesure de fournir des escortes motorisées pour les convois d'ambulances.

La GIE peut être appuyée en ZVA par la police municipale de Matoury.

À partir du carrefour Boucan et jusqu'à l'aérogare ainsi que sur la voie d'accès à la base militaire, cette mission est assurée par la DDPAF.

6.3. Accès à la Zone coté piste

Compte tenu de la diversité des intervenants possibles, l'accès en Zone coté piste peut s'effectuer sans présentation des titres habituellement requis. Toutefois, pour éviter la présence d'intrus, tous les intervenants doivent être en mesure de justifier leur participation aux secours sur simple demande des services en charge du filtrage.

6.4. Police sur le site

Il importe que la circulation des véhicules et des personnes au voisinage du site de l'accident, du PCO et du PMA s'effectue en bon ordre. Le service de police compétent :

- balise les itinéraires des moyens de secours, des autorités et de la presse ;
- fixe les itinéraires d'évacuation ;
- forme les escortes.

7. Conduite des enquêtes

7.1. Identification des dépouilles mortelles

Le procureur de la république de Cayenne est informé dès l'alerte accident.
Il désigne le service de police chargé de conduire l'enquête judiciaire.

Ce service prend toutes les dispositions utiles à l'identification des corps :

- avant de procéder à leur enlèvement, il note leur position et leur état et prend les photographies et croquis nécessaires à l'identification et à la détermination de l'origine et de la nature des blessures dues à l'accident ;
- les corps ne sont enlevés qu'après constatations et examens du médecin légiste.

L'identité des victimes est divulguée par l'autorité judiciaire.

Le procureur de la république donne l'autorisation de restituer les corps aux familles à l'issue de ces opérations.

7.2. Évacuation des dépouilles mortelles

Le service chargé de l'enquête judiciaire, désigné par le procureur de la République, garde intactes les zones où se trouvent les dépouilles mortelles jusqu'à l'arrivée sur les lieux du représentant du parquet.

S'il devient nécessaire d'enlever les dépouilles mortelles ou leurs effets personnels avant l'arrivée du parquet, il prend au préalable toutes photographies (ou croquis) des zones concernées ainsi que des corps.

7.3. Enquête judiciaire / préservation des indices

Le premier service sur place doit veiller à la conservation de tous les objets et documents utiles à la manifestation de la vérité pour déterminer les causes de l'accident.

7.3.1. Primo-intervenants et secouristes

Tous les actes liés aux sauvetages et aux secours des vies humaines, à la protection des secouristes et de la population sont prioritaires et incontestables.

Dans toute la mesure du possible, une fois ces actes prioritaires terminés (extinctions, relevages des blessés, neutralisation des dangers potentiels...) les primo-intervenants et secouristes sur les lieux du crash devront veiller à suivre certaines règles imposées par les contraintes liées aux enquêtes judiciaires (gendarmerie ou police) et de sécurité (bureau d'enquêtes et d'analyses de l'aviation civile). Dans le cadre:

- ils ne devront pas modifier les positions des victimes (décédées) sans l'accord des équipes judiciaires (Procureur de la République) chargées du relevage ;
- ils ne devront pas procéder à des regroupements de vêtements, bagages, documents d'identités ou tout autres objets ayant trait à l'accident, son environnement ou relation avec les victimes (survivantes ou décédées) ;
- ils ne devront pas procéder à des relèvements ou des regroupements de pièces d'avion/moteurs, appareils électroniques ou morceaux de carlingue et tout autre élément du chargement de l'aéronef si ceux-ci ne présentent pas de danger pour les secouristes, enquêteurs et sauveteurs.

7.3.2. Service de police

Aussitôt les secours terminés, le service de police compétent dégage le lieu de l'accident et interdit à quiconque de toucher à l'aéronef, à ses débris et aux documents de bord. Cette interdiction s'étend au propriétaire de l'aéronef et à ses représentants, à l'exception des autorités ci-après:

- Le procureur de la République et ses substituts ;
- Les magistrats instructeurs et les officiers de police judiciaire ;
- Les enquêteurs techniques de l'aviation civile (BEAD) ;
- Les experts commis par les magistrats instructeurs ou désignés par les enquêteurs de l'aviation civile, notamment les experts du GSAC.

7.4. Recherche de témoins

Les services de police présents sur les lieux recherchent les témoins et les identifient. Ils relèvent leurs noms, qualité, adresse, numéro de téléphone, position au moment de l'accident et tous renseignements permettant de les joindre rapidement. Ils transmettent ces informations aux autorités judiciaires ainsi qu'aux enquêteurs de l'aviation civile.

La prise de contact avec d'éventuels témoins ayant quitté spontanément les lieux sera facilitée par l'action des services de communication et le relais des médias.

7.5. Enquête technique

Cette enquête déclenchée immédiatement après l'accident, est assurée par le bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA).

En attendant l'arrivée des enquêteurs du BEA, elle est conduite par l'enquêteur de première information (EPI).

L'enquête technique menée à la suite d'un accident a pour seul objet, dans le but de prévenir de futurs accidents et sans préjudice, le cas échéant, de l'enquête judiciaire, de collecter et d'analyser les informations utiles, de déterminer les circonstances et les causes certaines ou possibles de cet accident et, s'il y a lieu, d'établir des recommandations de sécurité.

7.6. Récupération et stockage de la cargaison

Le service de police chargé de l'enquête judiciaire inventorie la cargaison et les objets appartenant aux occupants afin d'éviter toute perte, détérioration ou confusion.

Dès que possible, il fait acheminer ces objets vers les bâtiments de la zone de fret par la compagnie concernée, en liaison avec l'exploitant d'aéroport.

Après accord de l'autorité judiciaire, il remet la cargaison à l'exploitant, en vue de sa restitution aux propriétaires dans le respect des règlements douaniers.

7.7. Dégagement de l'aéronef

Si l'aéronef encombre la piste de l'aérodrome, et interdit le rétablissement des liaisons aériennes, le directeur de la concession aéroportuaire met en demeure l'exploitant de transférer l'aéronef en un lieu qu'il lui désigne, dans les délais compatibles avec l'information judiciaire et de l'enquête technique et après avoir reçu l'autorisation par l'autorité judiciaire.

Si l'exploitant ne fait pas diligence pour procéder aux opérations d'enlèvement dans le délai prescrit, le directeur de la concession aéroportuaire prend d'office toutes dispositions en la matière aux frais et risques du propriétaire.

Le DOS informe les magistrats instructeurs et l'IGACEM (BEA) de tout déplacement de l'aéronef que le service de police compétent continue de garder.

8. Plans particuliers

Ils concernent les compagnies aériennes et le gestionnaire d'aéroport. Leurs plans doivent être harmonisés avec les principales dispositions ci-après.

8.1. L'exploitant de l'aéronef

L'exploitant de l'aéronef prend en charge tous les rescapés sains et saufs, une fois qu'ils ont été identifiés.

L'exploitant:

- participe à l'accueil et à l'accompagnement des attendants et des familles dans les locaux indiqués par le présent plan ou désignés par le DOS ;
- met à disposition les moyens de transport requis pour le transfert des familles et attendants jusqu'au centre d'accueil déployé ;
- met en place un numéro de téléphone spécial d'information ;
- facilite les actions de sécurisation de l'aérogare par la gendarmerie nationale.

En l'absence du représentant de la compagnie, l'assistant en escale de celle-ci assurera la liaison avec le DOS.

8.2. Le gestionnaire de l'aéroport

Le gestionnaire de l'aéroport désignera un représentant chargé de traiter les démarches en besoins logistiques émanant du PCO telles que :

- évacuation éventuelle de l'aérogare dans les conditions définies dans le plan correspondant ;
- mise à disposition de moyens de transport éventuels à l'intérieure de la ZA ;
- mise à disposition de moyens de diffusion de l'information à l'intérieur de l'aérogare (téléphones, sonorisation fixe et mobile, affichage) ;
- mise à disposition de locaux et de bureaux en fonction des besoins ;
- accueil des services et autorités sur la plate-forme aéroportuaire.

 <p>PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>	<p>PLAN P.S.S. 973- D.G.</p> <hr/> <p>9. Communication de crise</p>
--	---

La communication de crise est assurée par l'autorité préfectorale ; le préfet est la seule autorité responsable de l'information. Toutes les demandes d'interview et d'images faites par des organismes pour informer le public doivent être transmises à la cellule communication du COZ.

La cellule communication du COZ coordonne les actions de la cellule médias du PCO.

Les informations validées par le DOS sont mises en partage au moyen de tout dispositif technique utile (téléphonie, messagerie électronique).

En cas de besoin, la préfecture met en place une cellule mixte avec la CCIG ; les deux services établissent, au moins une fois par heure, une liaison de type conférence téléphonique de manière à synthétiser l'information nécessaire au préfet pour un « point presse ».

Les communiqués de presse communiqués par l'exploitant d'aéroport seront préparés en liaison avec les autorités du PCO et du service communication de la préfecture.

Remarque: En ZA et en ZVA, en cas d'accident d'un avion militaire, les informations diffusées à la presse seront effectuées en collaboration avec l'autorité militaire.

L'information des familles des passagers d'un appareil militaire est de la compétence de l'autorité militaire.

10. Sortie du plan

10.1. Principe

Le message de fin d'alerte et de levée du plan est diffusé selon le même schéma que le message d'alerte initial.

10.2. Dispositif de veille

La levée des structures de commandement est progressive. Un effectif minimum est maintenu au COZ, au PCO et dans les locaux d'accueil des familles et attendants, après réception du message de fin d'alerte.

La levée complète et définitive de toutes les dispositions ORSEC spécifiques au plan de secours de l'aéroport est décidée par le DOS après les vérifications suivantes :

- l'ensemble des victimes est pris en charge et le bilan est stabilisé ;
- le sort des victimes et des impliqués est connu ;
- les comptes rendus finaux ont été adressés au Ministère de l'intérieur, au ministère des outre-mer et au ministère des transports.

10.3. Réouverture de l'aéroport

La décision de fermeture du trafic aérien de l'aéroport est prise initialement par le RSNA, si la sécurité aérienne l'exige. Elle peut l'être ensuite par le DOS.

La décision de réouverture de l'aéroport est prise par le DOS, après avis du directeur de l'aéroport et du RSNA.

La Gendarmerie désactive le bouclage de l'aéroport et de ses environs.

L'exploitant de l'aéroport s'assure que l'ensemble des locaux utilisés, pendant le plan ont été restitués en leur état initial.

Fiche 01

Le Directeur des Opérations de Secours (DOS)

La direction des opérations de secours est assurée par le préfet ou par un membre du corps préfectoral désigné.

Pour exercer sa mission, le DOS est assisté du COS et du gestionnaire de l'aéroport. En cas d'accident d'un appareil militaire, la direction des secours est assurée en collaboration directe avec l'autorité militaire.

Le DOS a pour mission:

- d'activer les organes de commandement, de direction et de coordination prévus au plan et nécessaires à la parfaite circulation des ordres, des comptes rendus et de l'information ;
- d'animer, de coordonner et de contrôler l'action des divers organismes et services dont le concours est prévu conformément aux dispositions spécifiques ORSEC aéroport.

Dans ce cadre, il:

- décide du déclenchement des dispositions spécifiques ORSEC aéroport Cayenne Félix-Éboué ;
- fait mobiliser les instances concernées, conformément au schéma d'alerte;
- désigne le DSM ;
- informe le procureur de la république ;
- informe les autorités supérieures ;
- fait mettre en œuvre toutes les procédures nécessaires à l'enchaînement complet des opérations ;
- décide d'activer le COZ et/ou le PCO ;
- décide de la mise en place d'une cellule de communication chargée de coordonner les relations avec la presse ;
- décide de la mise en place d'une cellule d'information du public ;
- décide de la mise en place du soutien psychologique aux personnes impliquées dans l'accident, en lien avec l'ARS ;
- décide de la mise en place d'un centre d'accueil des attendants ;
- décide de la mise en place d'un dépôt mortuaire et d'une chapelle ardente ;
- mobilise, via le COZ, l'ensemble des ressources nécessaires, publiques comme privées ;
- lorsque nécessaire décide de l'activation de dispositions spécifiques ORSEC complémentaires (nombreuses victimes, risques technologiques, électro-secours...).

Le COS est le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours ou son représentant désigné.

En cas d'accident d'aéronef militaire, le COS assure ses missions en collaboration directe avec l'autorité militaire en raison:

- de sa connaissance particulière des caractéristiques de l'aéronef ;
- des impératifs de protection du secret ;
- des éventuelles précautions spéciales à prendre.

Dès l'alerte:

- recueille auprès de l'autorité responsable de l'aéroport toutes les informations utiles relatives à l'aéronef accidenté et aux risques potentiels associés ;
- se dirige sur les lieux avec les moyens opérationnels, les moyens de commandement et les outils de transmissions adaptés à la situation et aux éléments recueillis ;
- se met en relation avec le responsable SSLIA (en ZA) ;
- propose, au DOS, ses objectifs et ses idées de manœuvre ;
- déploie un PC avancé ;
- met en place un réseau de communication radio permettant l'interopérabilité entre services opérationnels ;
- exprime ses besoins en moyens et matériels de renfort ;
- détache un officier au COZ et au PCO ;
- assure le commandement de l'ensemble des moyens engagés dans les opérations de secours et sauvetage, sur les lieux de l'accident (ZA et ZVA) ;
- coordonne les opérations de secours aux personnes et de lutte contre l'incendie en concertation avec le DSM et le DSI ;
- propose au DOS, si nécessaire, la mise en œuvre de dispositions ORSEC complémentaires ;
- participe, aux côtés du commandant des opérations de police ou gendarmerie, à la localisation des victimes décédées en attente de l'autorité judiciaire ;
- contribue, par l'emploi de SINUS, au dénombrement et à l'identification des victimes, en liaison avec la gendarmerie ;
- informe régulièrement le DOS de l'évolution de la situation, du nombre et de l'état des victimes.

Le premier médecin du SAMU ou du SDIS engagé sur place occupe la fonction de « DSM provisoire ».

Dès son arrivée sur les lieux :

- prend contact avec le COS provisoire ;
- confirme au SAMU, dans un délai rapide, l'événement inhabituel ;
- reste en liaison avec le SAMU (garde la ligne si possible) ;
- évalue la dangerosité du site avec le COS ;
- en cas de risque persistant, attend avant d'engager une reconnaissance ;
- reconnaît le site de la catastrophe avec le COS ;
 - comptabilise approximativement le nombre de victimes ;
 - détermine la pathologie dominante ;
 - évalue la gravité et la nature des lésions ;

- transmet un bilan d'ambiance au SAMU pour adapter les moyens à engager.

Agit en collaboration avec le COS pour :

- évaluer les difficultés rencontrées pour la médicalisation de l'avant et le relevage ;
- apprécier les voies de circulation sur le site ;
- envisager le point de regroupement des victimes (PRV) ;
- valider le lieu définitif pour le PMA (Cf. plan) ;
- confirmer le point de regroupement des moyens PRM (Cf. plan).

À l'arrivée du DSM définitif :

- rend compte au médecin désigné pour occuper la fonction de DSM et se met à sa disposition

Le DSM est désigné par le DOS parmi les médecins identifiés annuellement par arrêté préfectoral.

Dès son arrivée sur les lieux :

- prend le relais du DSM provisoire ;
- reconnaît le site en liaison avec le COS et le DSM provisoire pour appréhender :
 - l'origine et l'étendue du sinistre ;
 - les moyens d'accès ;
 - les conséquences humaines et matérielles ;
 - le plan de secours prédéfini et évaluer les limites de son application.

En concertation avec le COS et sous l'autorité du DOS :

- valide et complète si besoin la chaîne médicale des secours mise en place :
 - le point zéro (ramassage de l'avant) ;
 - le PRV ;
 - la petite noria ;
 - le PMA (confirme son activation au COS) ;
 - la grande noria ;
 - le lieu de prise en charge des impliqués indemnes (Cf. plan) ;
 - le positionnement de la CUMP (Cf. plan) ;
 - le dépôt mortuaire (Cf. plan).

Dans le cadre de son action :

- valide les différents rôles dans la chaîne des secours :
 - nouvelle attribution de poste au DSM provisoire ;
 - du médecin point zéro si les conditions de sécurité le permettent ;
 - du médecin chef PMA ;
 - du médecin chargé des indemnes.
- recense les moyens arrivés et évalue les renforts nécessaires (moyens humains et matériels) ;
- affecte les personnels de santé qui se présentent au point de transit ;
- active la CUMP (si cela n'est pas encore fait) ;
- récupère les listes d'entrées et de sorties du PMA et la liste des DCD au point zéro ;
- transmet ces listes au COS et au PCO, qui se chargent de les diffuser aux autorités et aux services concernés ;
- récupère les copies des Fiches Médicales de l'Avant au secrétariat « Sortie ».

Le chef de l'État-major Interministériel de la Zone (EMIZ) ou son représentant désigné:

- assiste le préfet dans la prise de décisions liées aux gestions de crises et aux questions de sécurité civile ;
- propose au préfet le déclenchement des dispositions spécifiques ORSEC aéroport ;
- fait armer le COZ ;

Dès la mise en œuvre du plan, le chef EMIZ assure la fonction de chef du COZ. Dans ce cadre, il:

- fait transmettre le message d'alerte à tous les services concernés ;
- fait rédiger l'ordre préfectoral de déclenchement du PSS ;
- fait ouvrir et renseigner un événement sur le PORTAIL ORSEC application SYNERGI ;
- rédige les messages d'information à destination du COGIC, MININT, MIN OM ;
- coordonne l'action des services mobilisés et représentés au sein du COZ ;
- assure la synthèse des renseignements et la rédaction des comptes rendus (points de situation) ;
- veille SINUS (dénombrement, identification et suivi de victimes) ;
- sous l'autorité du préfet, fournit à la cellule de communication de la Préfecture les éléments nécessaires pour la communication auprès des médias et l'information du public ;
- déclenche la Cellule d'Information au Public ;
- contacte les ambassades et consulats concernés ;

En liaison permanente et en appui du PCO:

- coordonne et prend les mesures pour satisfaire les demandes de renfort des intervenants, en collaboration avec l'ensemble des services publics ;
- prend les dispositions administratives (arrêtés préfectoraux, réquisitions, demandes de concours) pour garantir la mise à disposition des ressources nécessaires à la gestion de l'événement ;
- concourt au déploiement et à la coordination générale des opérations de prise en charge des impliqués, des attendants et des familles ;
- en liaison avec l'ARS, soutient les opérations d'évacuations sanitaires ;
- en soutien des services concernés, contribue à la mise en place de la chapelle ardente et du dépôt mortuaire ;
- contacte les représentants des cultes ou autorités religieuses de la Guyane ;
- veille et soutient les actions permettant le retour à une situation normale : mesures d'accompagnement des impliqués, gestion des décédés, retour à la normale de l'aéroport...

Le membre du corps préfectoral désigné par le DOS représente le préfet au PCO.

À ce titre, il:

- dirige et coordonne l'action des services mobilisés et représentés au sein du PCO ;
- se fait communiquer régulièrement le point de situation par le COS ;
- élabore les points de situation à destination du DOS ;
- sous l'autorité du préfet, en lien avec l'exploitant d'aéroport et la compagnie concernée et appuyé par la cellule de communication de la Préfecture, informe les familles et le public ;
- assure la communication auprès des médias ;

Il sollicite le COZ pour:

- soutenir et suivre les opérations de prise en charge des attendants et des familles ;
- organiser les évacuations sanitaires ;
- organiser la mise en place de la chapelle ardente et du dépôt mortuaire ;
- tenir à jour le bilan des personnes recherchées.

L'autorité responsable de l'aéroport est directeur des opérations internes (DOI). À ce titre, il prend immédiatement les mesures d'urgences pour permettre:

- la mise en œuvre par les différents organismes concernés de toutes les procédures nécessaires à l'enchaînement complet des opérations ;
- la communication entre les divers services de l'aérodrome et les services homologues extérieurs en vue de l'envoi de renforts éventuels.

L'autorité responsable de l'aéroport (CCIG):

- diffuse l'alerte selon les schémas de la transmission de l'alerte ;
- est le conseiller technique du DOS et du COS pour tout ce qui concerne l'activité aéronautique et le site ;
- est le responsable de la sécurité aérienne sur l'aérodrome pendant la durée de l'intervention des secours ;
- contribue à la réponse opérationnelle.
- En particulier:
 - envoie un représentant au PCO (DTAC) ;
 - met à disposition les moyens du SSLIA ;
 - facilite l'action de la BGTA dans la mise en place des postes de contrôles ;
 - évacue éventuellement tout ou partie de l'aérogare ;
- apporte un soutien technique et logistique aux opérations de secours.
- En particulier:
 - participe à la mise en place du PCO ;
 - organise la mise à disposition d'un hangar pour l'installation du PMA ;
 - organise la mise à disposition de locaux permettant le stockage du fret et des bagages de l'aéronef accidenté ;
 - assure l'appui des dispositifs déployés (télécommunications, énergies, eau) ;
 - organise l'accueil des intervenants extérieurs ; en liaison avec le SDIS, met en place un panneautage adapté au dispositif déployé ;
- en liaison avec la compagnie aérienne concernée, apporte son soutien humain et matériel aux opérations d'assistance et d'accompagnement des personnes:
 - regroupement et prise en charge des familles et attendants, présents dans l'aéroport ;
 - transport jusqu'au centre d'accueil des familles ;
 - fonctionnement du centre d'accueil des familles et attendants ;
 - activation de la chapelle ardente et du dépôt mortuaire ;
- si les circonstances l'exigent, met à disposition un local pour isoler le personnel navigant impliqué ;
- prend toutes dispositions pour continuer l'exploitation de l'aéroport ou l'arrêter (conclure, traiter ou annuler les vols en cours) ;
- gère l'accueil du BEA ;
- participe aux prises de décision concernant le déplacement et le stockage de l'épave.

Alerté par le BRIA,

le permanent de la DSAC-AG ou du Délégué Aviation Civile en Guyane vérifie que la diffusion de l'alerte a été exécutée conformément aux consignes en vigueur :

Il informe :

- le Bureau Enquête et Analyses (DSAC/BEA) ;
- le DSAC-AG ;
- le cadre de permanence DGAC.

Ses fonctions :

- il est conseiller technique du DOS concernant la mise en place du COS ;
- il déclenche l'enquête technique de première information et reste un interlocuteur privilégié du DOS ;
- il est en contact avec l'IAO du Centre de Contrôle de Cayenne ;
- il se rend au PCO.

Points de contact:

Contact	Téléphone	Email
Délégué Aviation Civile en Guyane	06.94.40.24.25	Dominique.tarjon@aviation-civile.gouv.fr
Adjoint au délégué	06.94.91.60.60	mohamed.hamdi@aviation-civile.gouv.fr
Responsable Plan ORSEC	05.94.35.93.51	philippe.rondel@aviation-civile.gouv.fr
Permanent EPI	06.94.96.70.71	dsac-ag-epi973-ld.dsac-ag.ld@aviation-civile.gouv.fr

Le responsable du SNA ou son représentant:

- recueille et fait la synthèse de l'information transmise par la tour de contrôle ;
- contacte les autorités ;
- s'assure de la diffusion de l'alerte ;
- informe la préfecture de l'événement ;
- décide de l'armement du RCC ;
- participe à la mise en service du PCO ;
- suit les opérations en attendant l'arrivée du DOS ou de son représentant ;
- si la sécurité l'exige, fait cesser toute activité aérienne ;
- se met à disposition du DOS ;

La tour de contrôle:

- déclenche les états d'alerte ;
- fait intervenir les moyens SSLIA et les guide sur les lieux (ZA) ou la zone probable d'accident (ZVA) ;
- renseigne la fiche suivi-alerte (immatriculation, type aéronef...) ;
- se fait communiquer le niveau résiduel SSLIA ;
- assure la sécurité des aéronefs en vol, à destination de l'aéroport ou présents sur la plateforme ;
- si nécessaire, déroute le trafic à l'arrivée ;
- alerte les organismes de circulation aérienne concernés ;
- s'assure de la mise à jour du message à transmettre en lien avec le RSNA ;
- maintient la liaison avec le PCO ;
- coordonne les mouvements aériens liés à la gestion de l'accident, notamment ceux entre le lieu de l'accident et l'hôpital (C3D) ;
- informe les différents services de tout élément complémentaire ;

Le responsable SSLIA est le commandant des opérations internes (COI).

A ce titre il:

- intervient immédiatement avec ses moyens opérationnels ;
- avise la tour de contrôle de la sortie des moyens adaptés à l'accident et lui transmet le niveau résiduel de protection incendie, qui sera diffusé aux pilotes et aux compagnies aériennes (en ZVA) ;
- confirme à la tour de contrôle les coordonnées de la zone d'intervention, pour information des moyens de secours extérieurs ;
- précise à la tour de contrôle les moyens en renfort extérieurs dont il a besoin ;
- conduit l'action contre l'incendie et le dégagement des occupants (dans l'attente de l'arrivée du SDIS) ;
- transmet les premiers éléments de situation ;
- renseigne les secours publics à leur arrivée et présente la situation tactique ;

À l'arrivée du COS ou en cas de présence simultanée avec le SDIS, le SSLIA:

- devient le conseiller technique du COS ;
- utilise tout son potentiel dans la lutte contre le feu de l'aéronef ;
- crée un périmètre de sécurité incendie ;

La compagnie aérienne:

- se met à la disposition du DOS ;
- envoie un représentant au PCO ;
- transmet dans les meilleurs délais la liste des personnes à bord (POB) ;
- mobilise toutes les ressources nécessaires à la gestion de l'évènement, aux côtés de l'exploitant d'aéroport et des services de l'État ;

Prise en compte des familles et attendants présents dans l'aérogare:

Aux côtés de l'exploitant d'aéroport et appuyée par des équipes de la Croix-Rouge, la compagnie aérienne:

- assure l'information des attendants ;
- organise l'accompagnement des attendants jusqu'au centre d'accueil des familles et attendants (CAF) ;
- mobilise les bus nécessaires aux transports entre l'aéroport et le CAF (commune de Matoury) ;

Prise en charge des personnes rassemblées au CAF:

Sous la coordination de l'ARS, assistée par l'exploitant d'aéroport, appuyée par la CUMP et les équipes de la Croix-Rouge, soutenue par les moyens de la municipalité, la compagnie aérienne concernée assure l'accompagnement des familles et attendants:

- accueil et accompagnement administratif ;
- soutien psychologique et suivi ;
- aide matérielle d'urgence (abri, repas, couchage, transports...)

Prise en compte des personnes embarquées impliquées:

Au terme de la prise en charge médicale d'urgence, assure l'accompagnement et le soutien matériel des impliqués, notamment leur transport.

Communication:

Met sa cellule Communication en relation avec le bureau de la communication interministérielle de la préfecture.

Le directeur de l'ARS ou son représentant désigné:

- envoie un représentant au COZ et, sur demande, un représentant au PCO ;
- met en œuvre le plan de mobilisation des services de la délégation régionale ;
- mobilise et recherche les ressources sanitaires nécessaires en liaison avec le SAMU ;
- sur demande du médecin DSM, renforce le PMA en matériels et en personnels ;
- recense les besoins en produits sanguins à transmettre à l'Établissement Français du Sang (EFS) ;
- en lien avec le COZ, sollicite l'engagement de moyens SAN des Armées et/ou de la zone Antilles ;
- assure la liaison avec les établissements hospitaliers ;
- évalue les risques sur l'environnement et propose les mesures adaptées ;
- organise l'évacuation des victimes par voie aérienne, si besoin avec l'appui du COZ ;
- en appui de la compagnie concernée et de la CCIG, concourt à la mise en place de la cellule d'accueil des familles et attendants ;
- gère la prise en charge des dépouilles mortuaires :
 - recense et met à disposition les capacités funéraires nécessaires, y compris privées si les structures hospitalières sont dépassées ;
 - organise les opérations de mise en place d'un dépôt mortuaire à l'intérieur de la BA 367 ;

Le médecin régulateur du CRRA 15:

envoie sur place des secours médicaux les plus proches pour évaluer la situation et renseigner la régulation sur les moyens à mettre en œuvre conjointement avec les moyens du SDIS ;

- recueille les informations sur le nombre de victimes et les besoins médicaux ;
- met en alerte les établissements de soins et d'accueil, plus toutes autres structures utiles ;
- entretient un contact permanent avec le représentant de l'ARS mis en place au COZ ;
- assure un canal de transmission avec la CUMP ;
- fait prendre, par le centre hospitalier d'accueil, les dispositions nécessaires pour la prise en charge des familles des victimes, dès leur arrivée en milieu hospitalier ;

Le SAMU:

- sur décision du préfet, assure la fonction de DSM, en alternance avec le SSSM du SDIS (conformément à la liste fixée annuellement par arrêté préfectoral) ;
- participe avec le SDIS à la chaîne médicale organisée sur la zone du sinistre et notamment à la régulation des évacuations ;
- active la cellule médico-psychologique (CUMP) et la déploie sur le ou les sites retenus par le COS et le DSM ;
- dans le cas d'un aéronef militaire, coordonne les opérations avec le DSM et l'autorité militaire.

Fiche 14	La cellule d'urgence médico-psychologique (CUMP)
<p>La CUMP est déclenchée sur décision du préfet (DOS) ou à l'initiative du médecin régulateur du CRRA 15 (SAMU).</p> <p><u>Dans tous les cas:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - le SAMU contacte le psychiatre référent de la CUMP ou à défaut le psychiatre d'astreinte du CHAR ; - la CUMP recueille les informations sur le nombre de victimes et les besoins médico-psychologiques ; - le SAMU et le référent CUMP définissent les modalités, le lieu, les moyens en personnels et en matériels nécessaires à l'intervention. <p><u>La CUMP assure:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - la prise en charge médicale immédiate des personnes blessées et impliquées (y compris sauveteurs) ainsi que de leurs proches ; - le réconfort et l'accompagnement des victimes sur les lieux de l'accident et éventuellement de l'hospitalisation ; - un canal de transmission en relais avec le SAMU ; - un relais avec les associations d'aide aux victimes (AAVIP 973) ; <p><u>La CUMP est engagée:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - au niveau du poste d'urgence médico-psychologique (PUMP) mis en place au profit des embarqués impliqués, installé sur la BA 367, dans le carbet du centre de restauration de la BdD ; - au sein du centre d'accueil des familles (CAF) et des attendants, installé dans un établissement recevant du public de la commune de Matoury, aux côtés de la Croix-Rouge, de la compagnie aérienne concernée et de l'exploitant d'aéroport ; - éventuellement dans l'aérogare, la chapelle ardente et le dépôt mortuaire, etc. 	

Fiche 15	Le centre hospitalier Andrée Rosemon de Cayenne (CHAR)
<p><u>Le directeur du CHAR ou son représentant, prévenu par le médecin régulateur du CRRA 15 :</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - alerte le médecin coordinateur du Service des Urgences ; - déclenche le plan blanc si nécessaire ; - exprime ses besoins ; - demande éventuellement l'intervention de la police pour la régulation du trafic aux abords et à l'intérieur du centre hospitalier ; 	

Sur demande de concours du Préfet, en application du protocole en vigueur, le Président de la Croix-Rouge Française en Guyane:

- se met à la disposition du DOS ;
- mobilise en urgence les bénévoles nécessaires pour assurer des missions d'action sociale ou d'urgence/secourisme (la CRF de Guyane dispose d'une cinquantaine de bénévoles formés, mobilisable rapidement sur Cayenne) ;

Accueil des familles et attendants:

En appui de la compagnie aérienne concernée et de l'exploitant d'aéroport, et en liaison avec l'organisme support (municipalité de Matoury ou CTG), participe à la mise en place, à l'organisation et au fonctionnement du centre d'accueil des familles et attendants ;

- en soutien de la CUMP, participe à l'accueil, l'écoute et l'accompagnement des personnes ;
- en lien avec l'association locale d'aide aux victimes (AVV 973), assure l'information et l'accompagnement social et juridique ;
- en lien avec la gendarmerie, suit la comptabilisation des personnes prises en charge ;
- participe au soutien matériel, notamment couchage (avec matériel de la PIRAC, si besoin) ;
- si nécessaire, participe au soutien eau/alimentation ;
- reste en liaison permanente avec le PCO ;

Chapelle ardente:

Organise la mise en place et assure la gestion de la chapelle ardente, en lien avec la compagnie aérienne concernée, l'exploitant d'aéroport, la CUMP, la Gendarmerie, la municipalité de Matoury (ou la CTG) ;

- organise le local mis à disposition ;
 - assure l'accueil et la permanence ;
 - est en mesure d'intervenir pour une action de secours à personne ;
 - reste en liaison permanente avec le PCO ;
- Si les circonstances l'exigent, participe aux opérations de secours (une vingtaine de secouristes formés) aux côtés du SDIS, du SSLIA, du SAMU, de la Croix-Blanche.

Sur demande de concours du Préfet, le Président du comité Croix-Blanche de la Guyane:

- se met à la disposition du DOS ;
- mobilise en urgence les bénévoles nécessaires pour assurer des missions d'urgence/secourisme et éventuellement d'action sociale (la Croix-Blanche de la Guyane dispose d'environ 80 bénévoles formés, mobilisable rapidement sur Cayenne) ;
- sur demande du DOS, se place sous l'autorité du COS et participe aux opérations de secours aux côtés du SDIS, du SSLIA et du SAMU ;
- si les circonstances l'exigent, renforce les services chargés de l'accompagnement des impliqués, des familles et attendants.

Le commandant de la gendarmerie en Guyane ou son représentant désigné occupe la fonction de Commandant des Opérations de Gendarmerie (COG).

En sa qualité, le COG:

- envoie des représentants au aCOZ et au PCO ;
- renseigne en permanence le DOS et le PCO de toute évolution de la situation, des opérations de gendarmerie et des résultats obtenus ;

Circulation:

- en liaison avec le COS et l'autorité responsable de l'aéroport, établit un plan de circulation pour toutes les routes relevant de sa compétence (itinéraires pour les véhicules d'intervention, circuits pour les norias des secours ; itinéraires de délestage) ;
- en lien avec la DGTM et la CTG, participe à l'élaboration du plan de déviation du trafic, en donnant priorité aux norias des véhicules de secours entre le lieu de l'accident, le PMA, les DZ et les hôpitaux ;

Assistance et secours:

- apporte son appui pour la récupération des victimes et leur protection vis-à-vis de la curiosité des populations et des médias (ZVA) ;
- sur demande COS, dans la limite de ses ressources disponibles :
 - fournit des escortes aux norias d'ambulances ;
 - fournit des escortes aux convois de dépouilles mortuaires, entre le lieu de l'accident et la BA 367 (dépôt mortuaire) ;
 - fournit des escortes aux convois des attendants entre l'aéroport et le centre d'accueil des familles ;

Bouclage et sécurité (*):

- sous l'autorité du DOS, délimite un périmètre de sécurité autour de l'accident, en assure la protection et le contrôle des accès ;
- fait procéder au gel des lieux est à la préservation des traces et indices en vue de l'enquête judiciaire qu'il fait diligenter et de l'enquête technique ;
- assure la garde de l'épave jusqu'à la fin de l'enquête (cette garde est ensuite à charge du propriétaire de l'appareil). Si l'appareil accidenté est militaire, le service d'ordre et de sécurité ainsi que la garde de l'épave sont à la charge des militaires (GEND + FAG) ;
- assure les missions de maintien de l'ordre, en procédant si nécessaire à l'évacuation du public de l'aérogare (ZA) ;
- participe, aux côtés de la police municipale, à la sécurité des sites accueillant les familles et attendants ;

Investigation: (sur saisine du procureur de la république de Cayenne, chargé de conduire l'enquête judiciaire)

- participe à la recherche, au dénombrement et à l'identification des victimes ;
- relève l'identité de toutes les personnes évacuées quel que soit leur état de santé et leur degré d'implication (pilotes, victimes, passagers, témoins) ;
- procède à l'identification des victimes décédés (CIVC-IRCG...) ;
- s'assure de l'alerte et de l'information des techniciens judiciaires, du parquet, et du BEA ;

(*): selon la répartition des missions de sécurité, de paix publique et d'ordre public sur l'emprise de l'aéroport et la ZVA, entre la police nationale et la gendarmerie nationale.

Sur demande du préfet, le DTPN ou son représentant désigné:

- se rend au PCO ;
- envoie un agent de liaison au COZ (éventuel) ;
- centralise les informations et les transmet au centre d'information et de commandement (CIC) de la DTPN ;
- Engage des personnels sur les axes de circulation de Cayenne impactés en aval des lieux de l'évènement afin de fluidifier le trafic routier au bénéfice des moyens d'intervention et de secours se rendant sur place et de faciliter les escortes d'évacuation sanitaire vers le centre hospitalier Andrée Rosemon (CHAR) et tous autres établissements hospitaliers requis ;
- définit en relation avec le COMGEND des itinéraires de déviation de la circulation en fonction de l'évolution de la physionomie de l'évènement ;
- met à disposition du DOS des équipages d'escorte de la brigade motorisée urbaine (BMU) et/ou de la compagnie départementale d'intervention (CDI) si nécessaire, surtout en début d'évènement, même hors zone Police, afin de répondre aux urgences ;
- met en place un dispositif de sécurisation voire de maintien de l'ordre au CHAR et aux abords de tous autres établissements hospitaliers requis pour accueillir des victimes. Objectif: gérer l'afflux des membres des familles des victimes et de toutes autres personnes susceptibles de s'y rendre ;
- définit, avec les responsables des établissements hospitaliers, une zone à préserver sur site pour permettre l'arrivée et le stationnement des véhicules de secours ;
- fait des points de situation réguliers au CIC et au DTPN, s'il est engagé par ailleurs ;

CIC: rendre compte régulièrement à l'état-major de la DCSP (2912).

Dans le cadre du déclenchement du plan, le poste de police SPAFA Cayenne-Félix Éboué:

- répercute l'alerte et/ou la demande de déclenchement du plan vers la préfecture, la DDSP et les Douanes ;
- se rend au PCO ;
- active son PC dans ses locaux, équipés de moyens téléphoniques, d'un émetteur et d'un télécopieur utilisables pour retransmettre les instructions ou informations provenant du PCO. Avec tenue d'un chrono au poste du SPAFA CFE dans lequel seront consignés tous les appels reçus et donnés, leur objet et les décisions prises ;

Sur saisine du procureur de la république de Cayenne:

- se fait remettre par l'exploitant, un manifeste complet des occupants, et interroge les occupants indemnes, en consignait leurs identités, adresses et numéros de téléphone, ainsi que les coordonnées de l'endroit où ils peuvent être joints dans les 72 heures ;
- dépêche l'agent présent de l'Identité Judiciaire (IJ), afin d'effectuer les premiers actes de police technique et scientifique (photographie, conservation des indices...).

En collaboration avec la gendarmerie:

- régule la circulation routière et contrôle les accès de la zone publique aéroportuaire ;
- filtre les accès à l'aérogare ; - canalise et regroupe les familles en attente, dans la salle d'embarquement de l'aérogare ;
- fait évacuer le linéaire afin de favoriser le libre accès des secours ;
- délimite le périmètre de sécurité et gèle les lieux (agent de l'IJ).

Si l'accident a lieu dans la partie publique de la zone aéroportuaire, la DDPAF (*):

- protège le site de l'accident (polygone de sécurité), surveille les biens, préserve les indices, et contrôle les accès aux lieux occupés par les personnes indemnes, et à ceux où ont été entreposées les dépouilles mortelles ainsi que la cargaison ;
- assure l'ordre public ;
- inventorie la cargaison et les objets appartenant aux occupants, afin d'éviter toute perte, détérioration ou

confusion ;

- transmet toutes les informations, relatives aux personnes impliquées, au PC fixe via le PCO.

Si l'appareil accidenté est militaire:

- le service d'ordre et de sécurité ainsi que la garde de l'épave sont à la charge des militaires (GENG + FAG).

(*): selon la répartition des missions de sécurité, de paix publique et d'ordre public sur l'emprise de l'aéroport et la ZVA, entre la police nationale et la gendarmerie nationale.

Si le concours de l'Armée est demandé par le Préfet ou en cas d'accident d'un aéronef militaire,

L'officier de permanence des FAG:

- informé par la préfecture, prévient le chef DIVOPS de l'EMIA/FAG (CEM si absence) et la permanence de la BA 367 (SOPCO) ;
- sur désignation du CDIVOPS, envoie un représentant au PC fixe, lequel devra détenir le PSSA (fiches réflexes).

Le représentant des FAG au PC fixe:

- apporte le soutien de l'Armée en personnels et en matériels, en répondant à des effets à obtenir, et coordonne la mise en œuvre des moyens (soutien santé, soutien aérien, soutien gardiennage épave, soutien logistique, etc...).

Points particuliers en cas d'accident d'un appareil militaire:

- les informations diffusées à la presse seront effectués en collaboration avec l'autorité militaire ;
- l'information des familles des passagers d'un appareil militaire est de la compétence de l'autorité militaire ;
- le service d'ordre et de sécurité ainsi que la garde de l'épave sont à la charge des militaires (gendarmes + forces armées) si l'appareil accidenté est militaire.

Dès que le magistrat de permanence est avisé de l'accident, il doit:

- recueillir les informations utiles disponibles : renseignements sur l'aéronef, heure et lieu de l'accident, noms des POB, nombre estimé de victimes...
- prévenir sa permanence hiérarchique (procureur de la république ou procureur adjoint) ;
- mettre en place une cellule de crise ;

Le parquet doit informer:

- le BEA s'il s'agit d'aviation commerciale ou privée ;
- le BEAD-air s'il s'agit d'aviation d'État.

Préparation de l'arrivée des équipes d'enquête:

- faire délimiter et baliser le site et contrôler son accès par les services de police/gendarmerie (eux-mêmes devant éviter de pénétrer à l'intérieur du périmètre, excepté pendant les phases de secours aux personnes) ;
- faire éventuellement délivrer un arrêté d'interdiction de survol de la zone ;
- neutraliser si besoin le trafic aérien aux abords de la zone ;
- si la zone est difficile d'accès, anticiper sur les moyens à mobiliser pour acheminer les enquêteurs de sécurité et les enquêteurs judiciaires ;
- prévoir un lieu de réunion pour services d'enquête ;

Travail des enquêteurs judiciaires et de sécurité:

Au plus tard au terme de l'évacuation des victimes et de la sécurisation éventuelle de la zone (produits toxiques, fibres, produits de combustion, munitions...) la priorité doit être donnée à la préservation des éléments utiles aux enquêtes.

Il est primordial de commencer par une réunion autour du magistrat en charge de l'enquête pour que chacun puisse remplir sa mission en harmonie avec les autres acteurs impliqués.

Prise en charge des victimes:

- en lien avec le préfet, établir la liste provisoire des victimes et organiser la communication avec les médias ;
- se rapprocher de services compétents de l'état civil pour les certificats de décès et les permis d'inhumer ;
- charger un OPJ, le cas échéant accompagné par un membre de l'association d'aide aux victimes, de prévenir les familles du décès ou de l'état de blessé grave de leur parent ;
- contacter l'INAVEM et requérir l'association locale d'aide aux victimes AAVIP 973, pour que soient apportées aide et assistance aux victimes et à leur famille et que soit assuré le relai avec la CUMP ;

Référence: note TGI Cayenne, du 08 mai 2017, relative au plan d'action urgente en cas d'accident collectif découlant d'une catastrophe aérienne: consignes à suivre par les magistrats du parquet.

Alertée par la préfecture, l'astreinte DGTM:

- envoie un représentant au COZ et, sur demande, un représentant au PCO ;
- en liaison avec la gendarmerie et la police nationale, met en place la signalisation nécessaire sur le réseau routier (déviations, interdictions, itinéraires à suivre...), la signalisation utile pour guider les services sur le site de l'accident (centre de regroupement des moyens, lieu d'implantation du PCO, du PMA/CME, circuits des norias) et la signalisation destinée au public (centre d'accueil des familles, chapelle ardente, parkings ...) ;
- au sein du COZ, participe à l'évaluation de la situation en termes de risques industriels associés à l'accident et conseille sur les mesures de précaution à l'intérieur du périmètre du site de L'ICPE GPAR en matière de risques chroniques et accidentels si l'incident ou l'accident s'est produit à proximité du site ;
- en relation avec le COZ se tient prête à mobiliser des moyens de transport de personnes en cas de besoin ;
- sur demande du COZ, met à disposition ses ressources SIG ;

En cas d'écrasement en ZVA:

- procède à la mobilisation des moyens nécessaires à l'enlèvement de l'épave, au rétablissement des axes de circulation et à la signalisation nécessaire ;
- intervient sur ordre DOS, en fin d'événement ;

Participe au RETEX

Alertée par la préfecture, la mairie de Matoury:

- mobilise ses ressources humaines afin de pouvoir organiser les missions dédiées, conformément à la planification établie, et se met à la disposition du DOS ;
- à son initiative, active son plan communal de sauvegarde et en informe le COZ ;
- envoie un représentant au COZ.

Sur demande du DOS ou de son représentant au COZ:

- met à disposition les terrains municipaux attenants au stade de foot pour y installer le CRM (accident en ZVA) et une aire de poser pour hélicoptères sanitaires ;
- fait ouvrir et rend disponible la salle informatique du centre socioculturel pour y installer le PCO (accident en ZVA) ;
- fait ouvrir et rend disponible la Maison des arts martiaux pour y installer le poste médical avancé (PMA) et le poste d'urgence médico-psychologique (PUMP) pour les embarqués impliqués (accident en ZVA) ;
- fait ouvrir et rend disponible le gymnase pour y installer le centre d'accueil des familles et attendants (accident en ZA ou en ZVA) ;
- en mesure de mettre à disposition un local de type gymnase pour y installer la chapelle ardente (en cas d'indisponibilité du PROGT) ;
- envoie un représentant au PCO.

Pendant la gestion de l'évènement:

- en liaison avec la compagnie concernée, l'exploitant de l'aéroport, le SAMU, la Croix-Rouge et la gendarmerie, participe à l'accueil et à la prise en charge des familles et attendants, éventuellement à leur hébergement ;
- assure le soutien logistique des infrastructures mises à dispositions (électricité, eau, entretien des locaux, évacuation des déchets...)
- mobilise le personnel nécessaire pour établir, les actes de décès, les autorisations de déposer temporairement les corps, les autorisations de transfert des corps depuis le lieu de décès si celui-ci n'est pas survenu sur le territoire de la commune ;
- sur accord du DOS, communique les renseignements sur les victimes aux maires des communes de leur résidence.
- sur demande de l'EMIZ, en mesure d'assurer la gestion de la chapelle ardente.

Sur demande du DOS ou de son représentant au COZ:

- envoie un représentant au COZ ;
- mobilise les ressources humaines et matérielles permettant de renforcer les moyens privés ou publics:
 - de transport en commun pour le public, entre l'aérogare et le centre d'accueil des familles et attendants ;
 - de transport en commun pour l'évacuation des passagers et membres d'équipage impliqués, du lieu d'accident jusqu'au poste d'urgence médico-psychologique (PUMP) ;
- mobilise les ressources humaines et les infrastructures du PROGT pour accueillir des personnes ou mettre en place une chapelle ardente ;
- mobilise les moyens de travaux publics nécessaires à l'intervention des services de secours et/ou à la sauvegarde des personnes ;
- en concertation avec la gendarmerie et la DGTM, prend en compte les contraintes de déviations et de bouclage des axes de circulation ;

Le bureau d'enquêtes et d'analyses pour la sécurité de l'aviation civile est informé par le centre de contrôle aérien de l'aéroport.

Le DSAC/BEA intervient sans délai pour accéder aux éléments de preuve.

Le représentant du DSAC/BEA, se place aux coté du DOS et est associé aux réunions de coordinations et de synthèse.

Aucune restriction d'accès au site, à l'aéronef ou à son épave ne peut être opposée au DSAC/BEA ; les mesures dites de sanctuarisation ne peuvent être opposables au DSAC/BEA.

Les agents du DSAC/BEA se rendent sur site pour rechercher/identifier/prélever les éléments de preuve nécessaires à l'enquête de sécurité, en coordination avec l'enquête judiciaire qui doit accéder aux mêmes éléments.

Les prélèvements biologiques peuvent constituer des éléments de preuve que les primo-intervenants doivent conserver.

Par sa connaissance des systèmes et équipements des aéronefs, le DSAC/BEA peut contribuer à la sécurité sur le site des intervenants (pyrotechnie, fluides, risques divers...) ; le DOS s'appuie autant que de besoin sur la compétence technique du DSAC/BEA pour les opérations relatives à tout ou partie de l'aéronef.

Le DSAC/BEA est fonctionnellement indépendant ; le directeur du DSAC/BEA est le seul à pouvoir communiquer sur l'avancement de l'enquête de sécurité, ceci en coordination avec l'enquête judiciaire.

Le DSAC/BEA peut demander à disposer d'un local dédié à l'enquête de sécurité ; ce local pouvant accueillir jusqu'à 20 personnes, devrait bénéficier d'une certaine confidentialité et être équipé de moyens de communication et d'équipements bureautiques.

Remarque: le DSAC/BEA est chargé de conduire les enquêtes de sécurité sur les accidents d'aviation civile. Les enquêtes de sécurité sur les accidents d'aviation militaire sont confiées au DSAC/BEA.

Le chef de service ou son représentant désigné, dès réception du message d'alerte:

- envoi des représentants au COZ et au PCO ;
- fournit le soutien technique, les moyens humains et matériels d'information et de communication nécessaires à l'activation du COZ ;
- fournit le soutien technique, les moyens humains et matériels d'information et de communication nécessaires à l'activation du PCO ;
- met en place et assure en toutes circonstances les liaisons entre le COZ et le PCO (téléphonie, radiophonie, messagerie informatique..) ;
- sur demande du COZ, met en place le matériel de la CIP au bureau de la sécurité civile de l'EMIZ et active le numéro unique de crise (NUC) (0810 090 973) de la CIP ;
- sur demande DOS ou de son représentant, met en place et assure le bon fonctionnement des outils de communication opérationnels (téléphonie satellite, radiophonie...) nécessaires aux structures opérationnelles déployées ;
- en mesure de mettre en fonctionnement une audio ou une visioconférence au profit du COZ ;
- en mesure d'aider à la mise en place des moyens de la cellule « communication » ;

Equipement:

Pour un accident en ZA, les transmissions radiophoniques du PCO sont assurées par un mat externe à 3 antennes 80Mhz, installé à l'extérieur du bâtiment ;

- une antenne pour les échanges SAMU-DSM ;
- une antenne pour les échanges SDIS-COS ;
- une antenne pour les échanges PCO-COZ.

Pour un accident en ZVA, ces transmissions seront assurées par un dispositif à déployer dès décision d'activation du PC.

Dès réception du message d'alerte, le chef SRCI ou son représentant se place à la disposition du préfet ou de son représentant et prend aussitôt les dispositions nécessaires pour:

- mettre en place une cellule de gestion des médias ;
- élaborer, en liaison avec l'autorité préfectorale, les conditions de la communication ;
 - personnes autorisées à communiquer ;
 - teneur des messages et autorité validant les contenus ;
 - fréquence des communiqués ;
 - organisation des points presse ;
 - traitement des demandes d'interview ;
- mettre en place l'organisation matérielle et humaine nécessaire à la communication: circuits d'information, logistique des points de presse, rédaction et envoi des communiqués après validation.....
- prendre contact avec les services de communication des organismes impliqués: exploitant de l'aéroport, compagnie aérienne concernée, Gendarmerie, FAG, SDIS.

Présidé conjointement par le préfet (DOS) et le procureur de la République, le CLAV est chargé du suivi de la prise en charge et de l'indemnisation des victimes résidant dans le département.

Sur décision du DOS et du Procureur de la république, le CLAV :

- se réunit ;
- s'appuyant sur le schéma local d'aide aux victimes, il veille à :
 - la mise en œuvre des dispositifs d'information et d'indemnisation des victimes ;
 - la prise en charge juridique et sociale des victimes et à leur accompagnement dans les démarches administratives ;
- identifie des locaux susceptibles d'accueillir les victimes et leurs proches, notamment au niveau du centre d'accueil des familles et des attendants ;
- veille à l'articulation du dispositif d'urgence avec les structures locales d'aide aux victimes et l'agence régionale de santé ;
- assure la transmission des données relatives au suivi des victimes d'accident collectif au ministre chargé de l'aide aux victimes et au secrétariat général à l'aide aux victimes, à l'exception des données de santé ;
- facilite la résolution des difficultés portées à sa connaissance pour les situations individuelles de victimes ou de leurs proches bénéficiant d'une prise en charge dans le département ;
- veille le cas échéant à la conclusion d'un accord-cadre d'indemnisation amiable, à l'exception des accidents médicaux, des affectations iatrogènes et des infections nosocomiales entrant dans le champ de compétence de l'office mentionné à l'article L142-22 du code la santé publique ;
- encourage les initiatives en matière d'aide aux victimes dans le département.

 <p>PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE <i>Liberté Égalité Fraternité</i></p>	PLAN P.S.S. 973- D.G.
	ANNEXES

Annexe 2.2.1 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.

Message d'état d'alerte

Le contrôleur tour prévient le SSLIA en précisant:

- La nature des ennuis
- La nature de la cargaison transportée

Message alerte d'accident

Le contrôleur tour prévient le SSLIA en précisant:

- La nature des ennuis
- La position du lieu de l'accident: carroyage,azimut/distance de la Tour

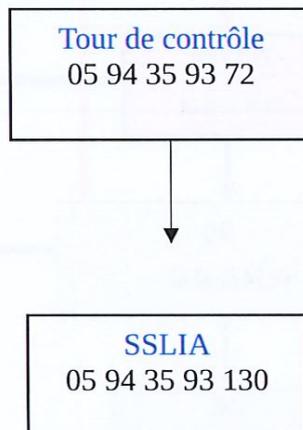
Message prérenseigné état d'accident
<p>Le message d'alerte sera adressé par téléphone aux services extérieurs suivant le schéma de diffusion d'alerte.</p> <p>Il débutera systématiquement par la phrase:</p> <p style="text-align: center;"><u>Accident d'aviation sauvetage vies humaines</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - Type d'aéronefs/Marque et type des moteurs: - Immatriculation et n° de vol : - Propriétaire: - Date et heure de l'accident: - Lieu de l'accident: <ul style="list-style-type: none"> En clair: En coordonnées quadrillage: En précisant la zone (Z.A ou Z.V.A): - Aérodrome de départ et de destination : - Nature de l'accident/incident: - Nom et prénom du CDB, nombre de personnes à bord (si connu) ou capacité de l'aéronef: - Existence ou non d'un incendie à bord: - Existence de risque particulier: - Conséquences : - Divers

Annexe 3.1.1 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué - version 2018.

Transmission de l'alerte surveillance locale (état de veille)

L'état de veille est déclenché si un pilote signale, ou si l'on soupçonne, des défaillances à bord, mais qui ne sont pas susceptibles d'entraîner des difficultés graves pour la conduite du vol ; lors de mouvements d'aéronefs en essais (vol de contrôle) ; de vols d'entraînement aux procédures d'urgence ; etc.

Mise en alerte des moyens S.S.L.I.A. (équipes embarqués, moteurs tournants), sans déplacement.

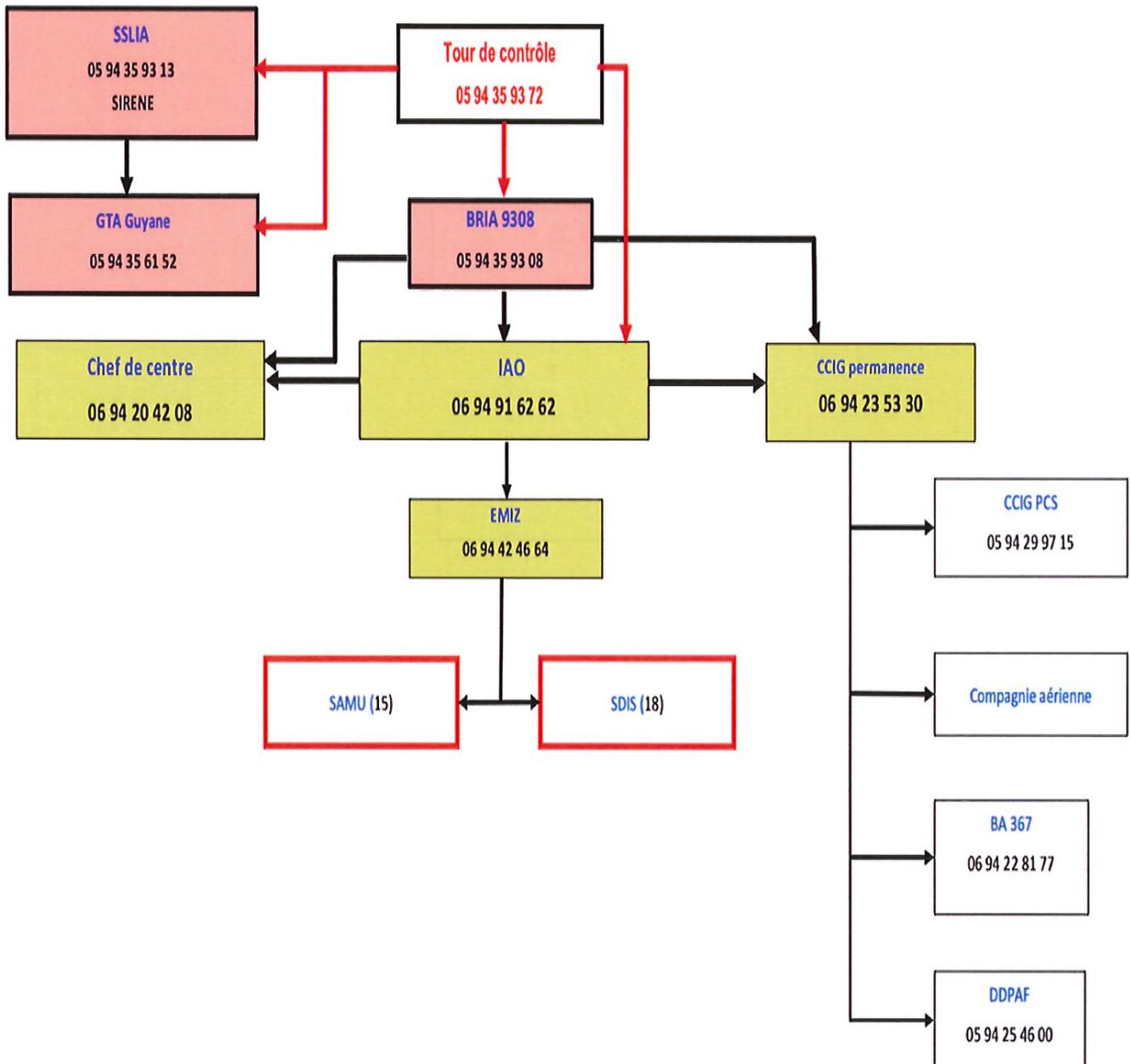


Annexe 3.1.2 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.

Transmission de l'état d'alerte

L'état d'alerte est déclenché s'il a été signalé ou si l'on soupçonne qu'un aéronef a subi, ou risque de subir une défaillance de nature à entraîner un risque d'accident (fuite d'huile, baisse de pression hydraulique, problèmes au niveau du train d'atterrissage, fumée n'entraînant pas une intoxication ou une odeur anormale dans l'aéronef, alarme incendie allumée, etc.).

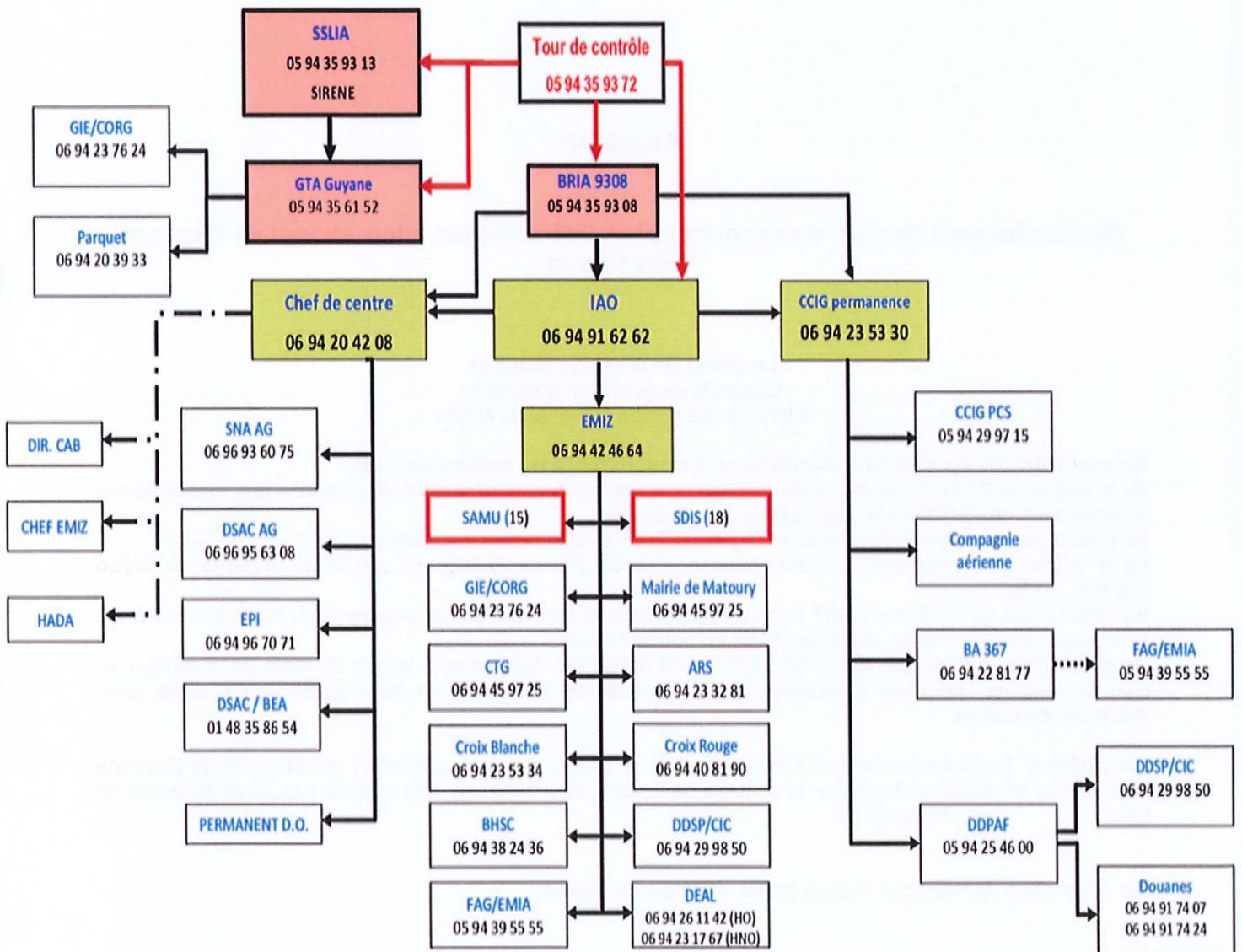
Mise en position préventive des moyens S.S.L.I.A.



Annexe 3.1.3 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué - version 2018. Transmission de l'état d'accident

Cette procédure s'applique en cas d'accident constaté ou de présomption d'accident, ou lorsqu'un aéronef est dans une situation telle que l'accident est inévitable.

Mobilisation des moyens S.S.L.I.A. et des moyens extérieurs.





**PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

PREFET DE LA REGION GUYANE

Arrêté N°

**Déclenchement du plan de secours spécialisé aéroport international de Cayenne
Félix-Éboué**

**Le préfet de la région Guyane,
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite**

Vu la loi 2004-811 du 13 Août 2004 relative à la modernisation de la Sécurité Civile ;
Vu le décret 84-26 du 11 janvier 1984, abrogé le 1^{er} décembre 2014 portant organisation des recherches et du sauvetage des aéronefs en détresse en temps de paix ;
Vu le code de l'aviation civile modifié le 11 janvier 2018 et notamment les articles L 213-2 et R 213-6 ;
Vu le décret du 2 août 2017 portant nomination de Mr Patrice FAURE en qualité de préfet de la région Guyane, préfet
Vu l'instruction du 23 février 1987 portant organisation et fonctionnement des services de recherche et de sauvetage des aéronefs en détresse (SAR) en temps de paix ;
Vu la circulaire interministérielle n°99 - 575 du 10 novembre 1999 mise à jour le 22 mars 2013 relative au plan de secours spécialisé aéroport pour les accidents d'aéronefs en zone d'aérodrome ou en zone voisine d'aérodrome;

considérant le déclenchement de l'alerte accident du plan de secours spécialisé de l'aéroport de Cayenne Félix-Éboué annoncé par le centre de contrôle de la navigation aérienne; à la suite de l'accident d'aéronef de type..... , immatriculé.....

Sur proposition de monsieur le sous-préfet, directeur de cabinet ,

ARRETE

Article 1 : le plan de secours spécialisé de l'aéroport de Cayenne Félix-Éboué est déclenché ce jour à heures.

Article 2 : les destinataires du présent arrêté sont chargés, chacun en ce qui le concerne de l'application des dispositions prévues par le plan.

Le Préfet,

Dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la décision de l'administration, les recours suivants peuvent être introduits :

un recours gracieux adressé à :

*M.le Préfet de la Guyane, Cabinet,
État-major interministériel de zone, bureau sécurité civile,
préfecture de la Guyane – rue Fiedmond – B.P 7008 – 97307 Cayenne Cedex*

un recours hiérarchique adressé à :

M. le Ministre de l'intérieur

Dans les deux cas, le silence de l'administration vaut rejet implicite au terme d'un délai de 2 mois.

Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai de recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un des deux recours. Un recours contentieux

adressé au :

*Président du Tribunal administratif
BP, 5030, 7 rue, Schoelcher, 97305 Cayenne Cedex*

Annexe 2.2.4 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.

FICHE CONTACT POUR LA RECHERCHE D'UNE PERSONNE

Nom de l'agent qui receptionne la fiche:.....

Date et heure de l'appel:.....

1- Identification de la personne à l'origine de la demande

Motif de l'appel:

Monsieur Madame Nom Prénom

Fonction:

Société / Organisation:

« A quel numéro de téléphone peut-on vous rappeler ?

Tel:

Fax:

Email:

Relation avec la personne recherchée (lien de parenté)

2- Identification de la personne recherchée

Genre	Mr	Mme	Mlle	Mineur
Sexe	Masculin		Féminin	
Statut	Au sol	Passager	Membre d'équipage	Autre
Nom de famille	Prénom		Nationalité	
Nom de jeune fille	Date de naissance			
Adresse complète			Langue maternelle :	
Code postale :				
Ville :				
Pays :				
Numéro de téléphone domicile :			Code pays :	
Numéro de téléphone portable :				
Numéro de téléphone travail :				
Informations complémentaires (signes particuliers...)				

3- Pour action cellule de crise

Demande prise en charge par:

.....

Date:.....

Heure:.....

Suites données(rappel, message laissé, actions réalisées)

Schéma des postes de commandement et des fonctions opérationnelles

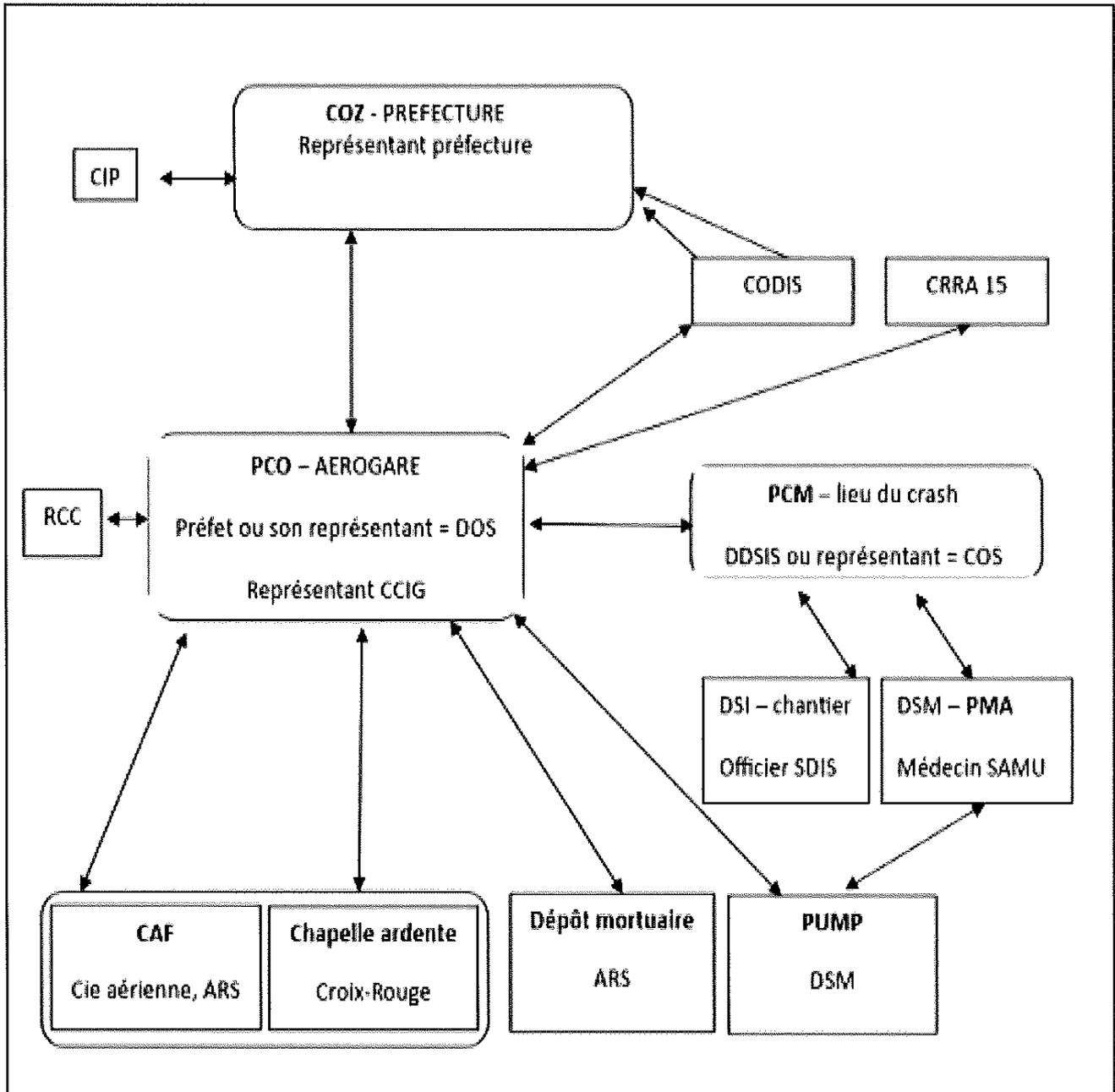
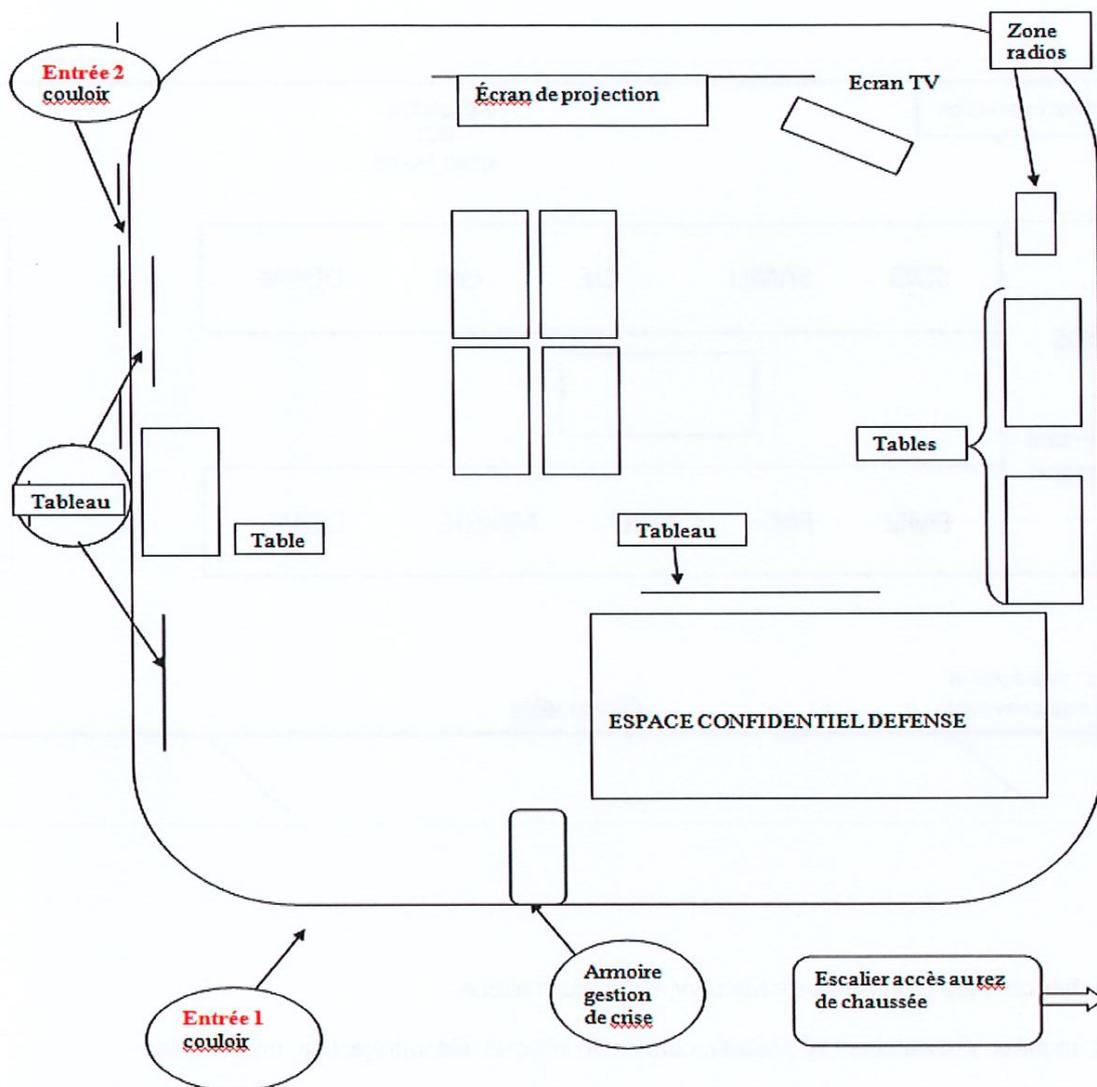


Schéma du poste de commandement opérationnel (PCO) en ZA



Localisation : aérogare, premier étage.

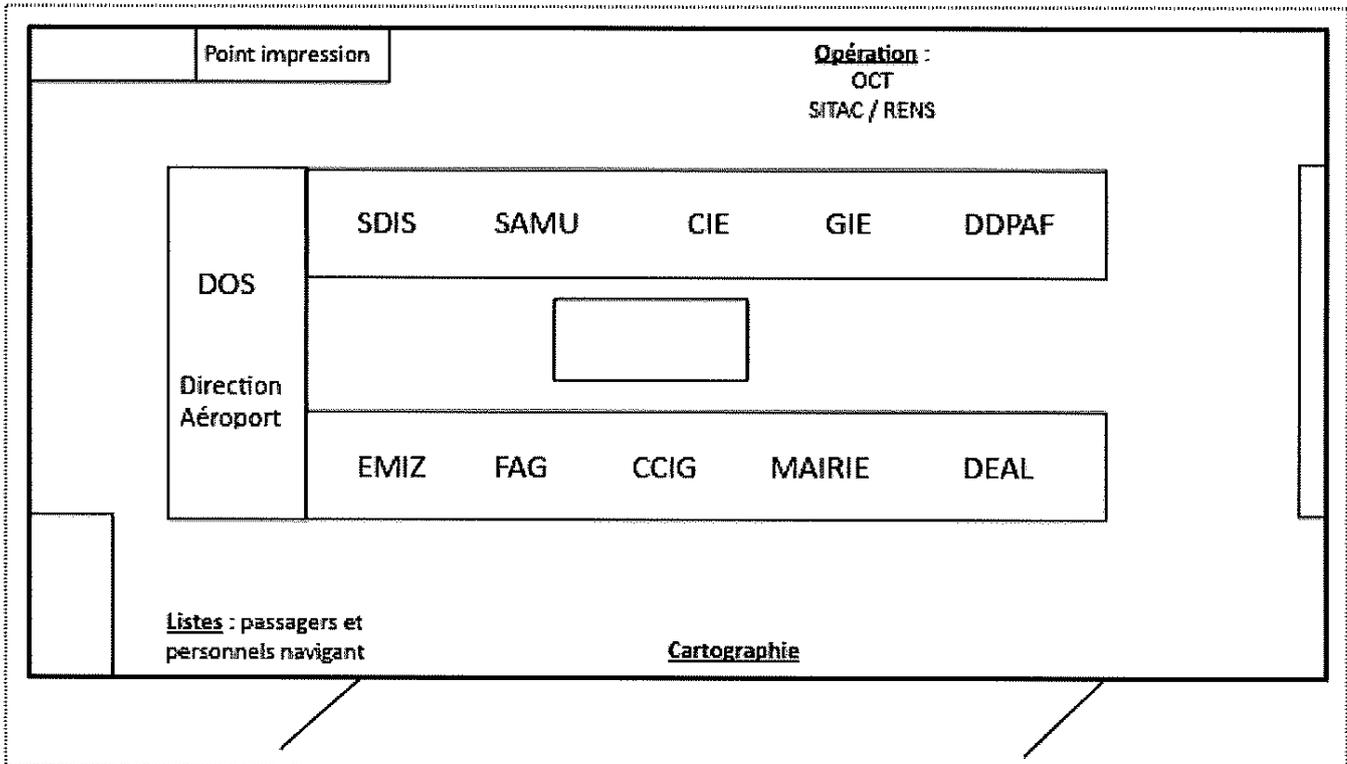
Équipement : mobilier, téléphonie fixe (5 postes) , wifi et internet filaire.

Voici les 5 postes fixes qui ont été installés qui seront attribués en fonction des services présents.

- PCO 1 05 94 29 97 75
- PCO 2 05 94 29 97 76
- PCO 3 05 94 29 97 77
- PCO 4 05 94 29 97 78
- PCO 5 05 94 29 97 79

Services : DGTM, SAMU, SDIS, MAIRIE, FAG, DDPAF, CCIG, CIE, EMIZ, DOS, direction Aéroport, GIE.

Schéma du poste de commandement opérationnel (PCO) en ZVA



Localisation: bibliothèque municipale de Matoury, salle informatique.

Équipement: mobilier, ordinateurs (10 postes), connexion internet, vidéoprojection, imprimante.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

RÉFET DE LA RÉGION GUYANE

Arrêté N°

**portant réquisition du Palais Régional Omnisport Georges Théolade
géré par la Collectivité Territoriale de Guyane, implanté sur la commune de Matoury**

Le préfet de la région Guyane,
Chevalier de la Légion d'Honneur
Chevalier de l'Ordre National du Mérite

VU le code général des collectivités territoriales, notamment l'article L 2215-1, 4°,

VU la loi n°2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile, notamment les articles 27 et 28,

VU le décret n°2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif aux plans ORSEC et pris pour application de l'article 14 de la loi n°2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile,

VU le décret du 02 août 2017 portant nomination de M. Patrice FAURE, administrateur civil hors classe, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane,

VU l'arrêté préfectoral R03-2018-01-22-002 du 22 janvier 2018 portant délégation de signature à M. Olivier GINEZ directeur de cabinet du préfet de la région Guyane et à ses collaborateurs,

VU l'arrêté portant détachement de M. Félix ANTENOR-HABAZAC, colonel hors classe de sapeurs-pompiers professionnels sur l'emploi fonctionnel de directeur départemental du service d'incendie et de secours, du 04 octobre 2017

Considérant que toutes les mesures urgentes doivent être prises pour assurer la sécurité des biens et des personnes à la suite d'un accident d'aéronef en zone d'aérodrome ou en zone voisine d'aérodrome

Considérant que le Palais Régional Omnisport Georges Théolade (PROGT) présente de bonnes conditions pour l'accueil des familles, et attendant ou pour la mise en place d'une chapelle ardente,

Sur la demande du commandant des opérations de secours,

ARRETE

Article 1: le Palais Régional Omnisports Georges Theolade (PROGT), géré par la collectivité territoriale de Guyane, implanté sur la commune de Matoury est réquisitionné à compter du à partir de afin de mettre à la disposition du commandant des opérations de secours, l'ensemble des infrastructures, parkings et accès nécessaires à la gestion de l'événement.

Article 2: La réquisition est exécutoire dès réception du présent ordre et jusqu'au ... / pour X jours

Article 3 : Le présent ordre de réquisition sera notifié à Mr le Président de la Collectivité Territoriale de Guyane.

Article 4 : Le secrétaire général de la préfecture, le directeur de cabinet, le chef d'état major de la zone de défense ainsi que les chefs de service et les organismes concernés sont chargés de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la Préfecture.

Le préfet,

Dans un délai de deux mois à compter de la date de notification de la décision de l'administration, les recours suivants peuvent être introduits :
un recours gracieux adressé à :
M.le Préfet de la Guyane, Cabinet,
État-major interministériel de zone, bureau sécurité civile,
préfecture de la Guyane – rue Fiedmond – B.P 7008 – 97307 Cayenne Cedex
un recours hiérarchique adressé à :
M. le Ministre de l'intérieur
Dans les deux cas, le silence de l'administration vaut rejet implicite au terme d'un délai de 2 mois.
Après un recours gracieux ou hiérarchique, le délai de recours contentieux ne court qu'à compter du rejet explicite ou implicite de l'un des deux recours
Un recours contentieux adressé au :

Annexe 3.3.3 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué - version 2018.

Sites de gestion de crise – accident en ZA

Principe : trois sites distincts : PCO-PMA-CAF-Chapelle ardente ; dépôt mortuaire

Structures	Implantations	Coordination sur place	Organismes et services associés
PCO	Aérogare, 1 ^{er} étage	DOS ou représentant, COS EMIZ, CCIG	EMIZ, CCIG, SNA, SAMU, GIE, DDPAF, compagnie aérienne, FAG, Parquet, BEA
PRM	Portail accès PARIF Ouest (stationnement coté ville)	SDIS	GIE, SNA
PRV	Proximité immédiate accident	DSM	SAMU, SDIS, CROIX-BLANCHE
PMA (pouvant évoluer en CME)	Hangar Air Guyane	DSM	SAMU, SDIS, CROIX-BLANCHE
PUMP et accueil des occupants impliqués (sortie chaîne santé)	Centre restauration BdD, BA 367 éventuellement local de l'aérogare pour les membres d'équipages ?	DSM	CUMP, CROIX-ROUGE, Compagnie aérienne, GIE, FAG
CAF, accueil familles et attendants	T1) Hall aérogare (regroupement) T2) Matoury : maison des arts martiaux	Compagnie aérienne, ARS	CUMP, CROIX-ROUGE, Municipalité Matoury, CCIG, GIE, DDPAF, SDIS, EMIZ
Chapelle ardente	Matoury : gymnase Paul Émilie Bienvenue	Croix-rouge	CROIX-ROUGE, CUMP, ARS, Municipalité Matoury, GIE, représentants des cultes
Dépôt mortuaire	BA 367	ARS	BA 367, services d'enquête judiciaire, parquet, prestataires (CMA-CGM, Marfret, EDF)
Stockage des bagages et du fret	Hangar assistants (aéroport)	Parquet, BEA, BEAD	Compagnie, CCIG, Gendarmerie
Stockage de la carcasse de l'aéronef	Bas-côté des pistes, aéroport	Parquet, BEA, BEAD	Compagnie, CCIG, Gendarmerie, FAG

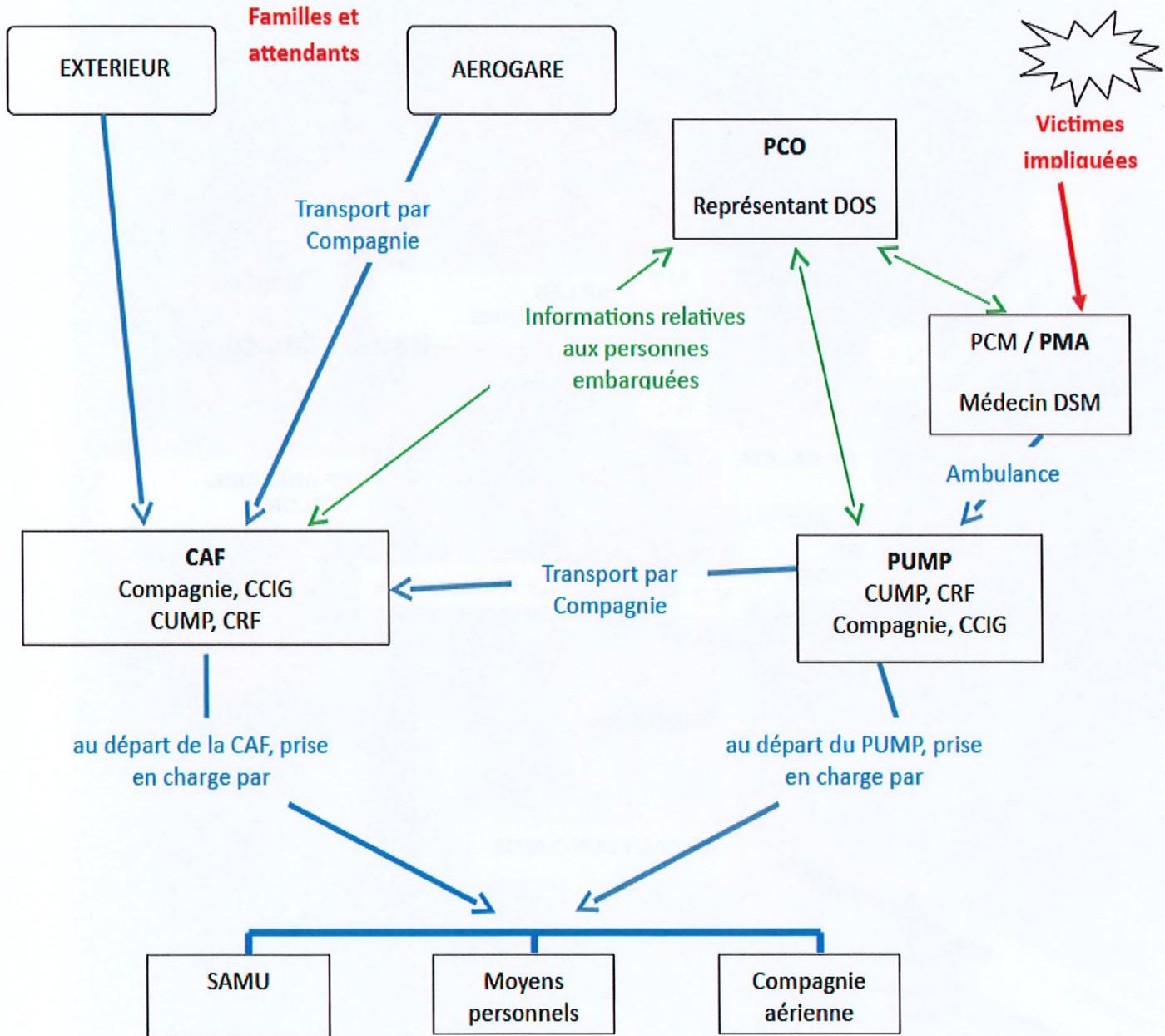
Annexe 3.3.4 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué -version 2018.

Sites de gestion de crise – accident en ZVA

Structures	Implantations	Coordination sur place	Organismes et services associés
PCO	Matoury: bibliothèque (salle informatique)	DOS ou représentant, COS, EMIZ, CCIG	EMIZ, CCIG, SNA, SDIS, SAMU, GIE, DDPAF, compagnie aérienne, mairie de Matoury, FAG, Parquet, BEA
PRM	Matoury: aire stabilisée à proximité du terrain de foot	SDIS	Gendarmerie, Municipalité Matoury
PRV	Proximité immédiate accident	DSM	SAMU, SDIS, CROIX-BLANCHE
PMA (pouvant évoluer en CME)	Matoury: maison des arts martiaux <i>éventuellement</i> structure modulaire SDIS	DSM	SAMU, SDIS, CROIX-BLANCHE, mairie de Matoury
PUMP et accueil des occupants impliqués (sortie chaîne santé)	Matoury: centre socioculturel (salle de réunion) <i>ou</i> maison des arts martiaux, avec PMA	DSM	CUMP, CROIX-ROUGE, Compagnie aérienne, GIE, mairie de Matoury
CAF, accueil familles et attendants	T1) Hall aéroport (regroupement) ; T2) PROGT (CTG sur réquisition): salle des concerts	Compagnie aérienne, ARS	CUMP, CROIX-ROUGE, CTG, CCIG, GIE, DDPAF, SDIS, EMIZ
Chapelle ardente	PROGT, CTG (sur réquisition): salle polyvalente	Croix-Rouge	CROIX-ROUGE, CUMP, ARS, CTG, GIE, représentants des cultes
Dépôt mortuaire	BA 367	ARS	BA 367, services d'enquête judiciaire, Parquet, prestataires (CMA-CGM, Marfret, EDF)
Stockage des bagages et du fret	Hangar assistants (aéroport)	Parquet, BEA, BEAD	Compagnie, CCIG, Gendarmerie
Stockage de la carcasse de l'aéronef	Sur place, le temps de l'enquête	Parquet, BEA, BEAD	Compagnie, CCIG, Gendarmerie, FAG

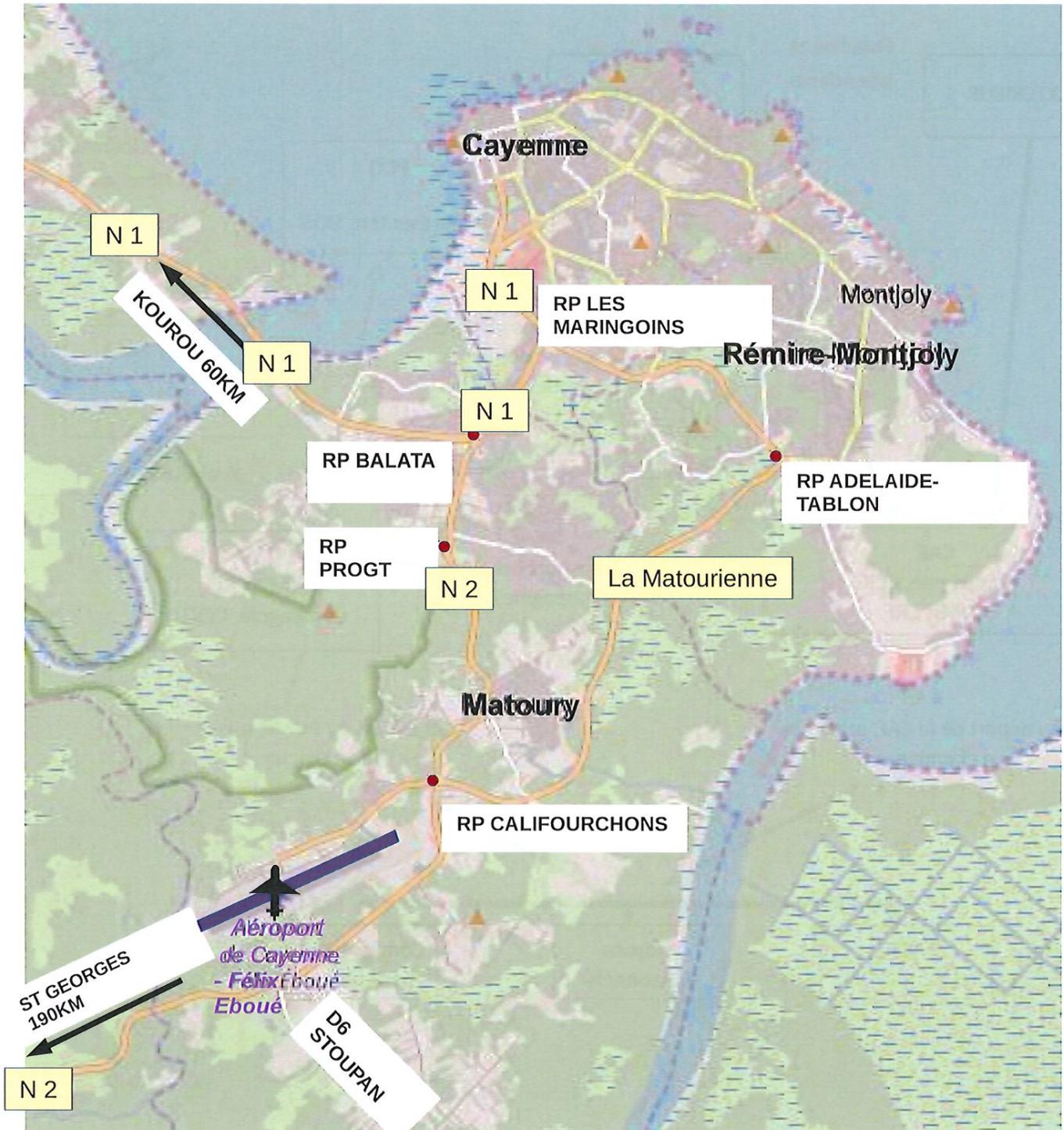
Principe: trois sites distincts: PCO-PMA-CAF-Chapelle ardente ; dépôt mortuaire

Schéma de prise en charge des impliqués, des familles et des attendants



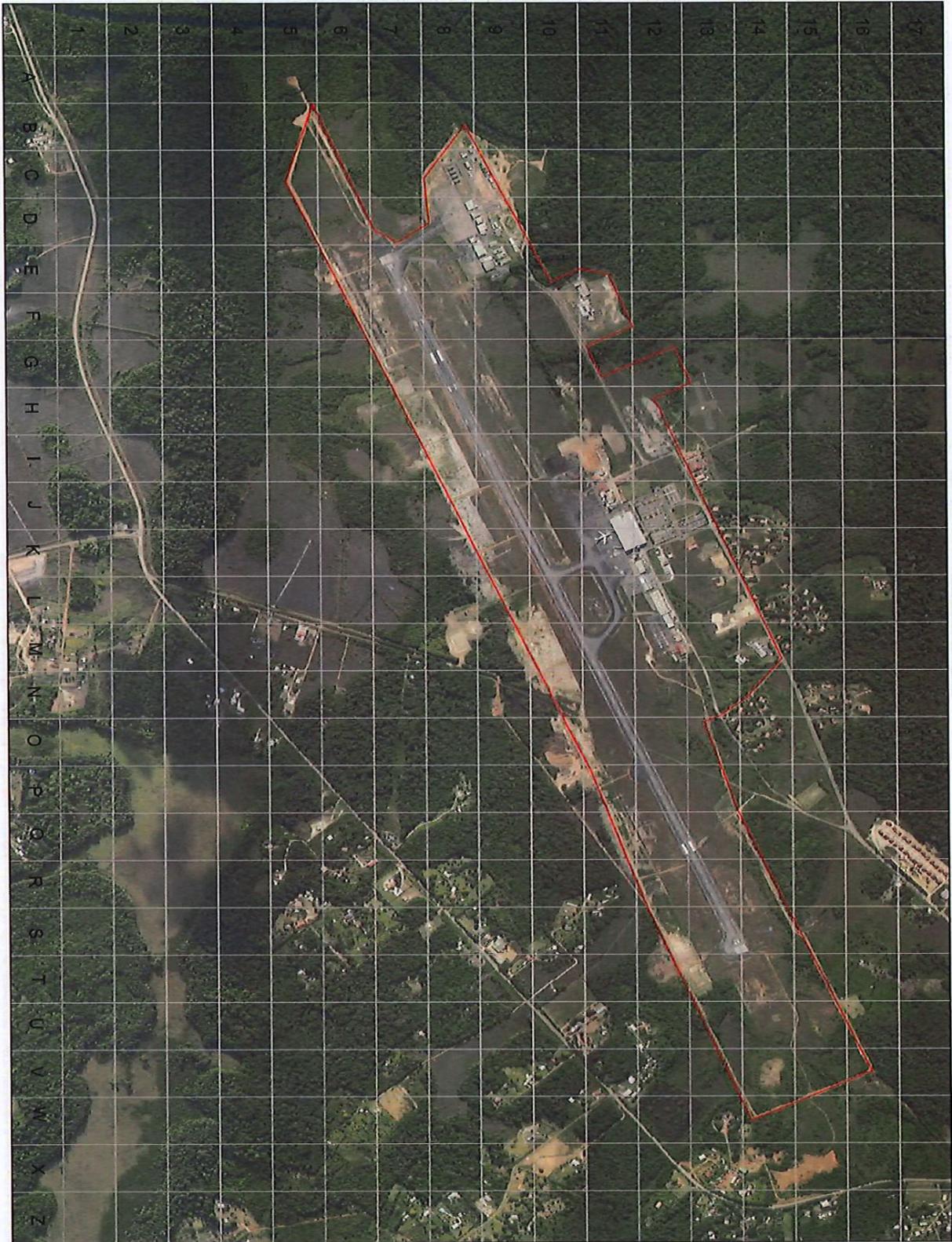
Annexe 4.4.1 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.

Ile de Cayenne: axes routiers et directions, agglomérations, distances.



Annexe 4.4.2 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.

Plan de secours spécialisé de l'aérodrome Félix Eboué.



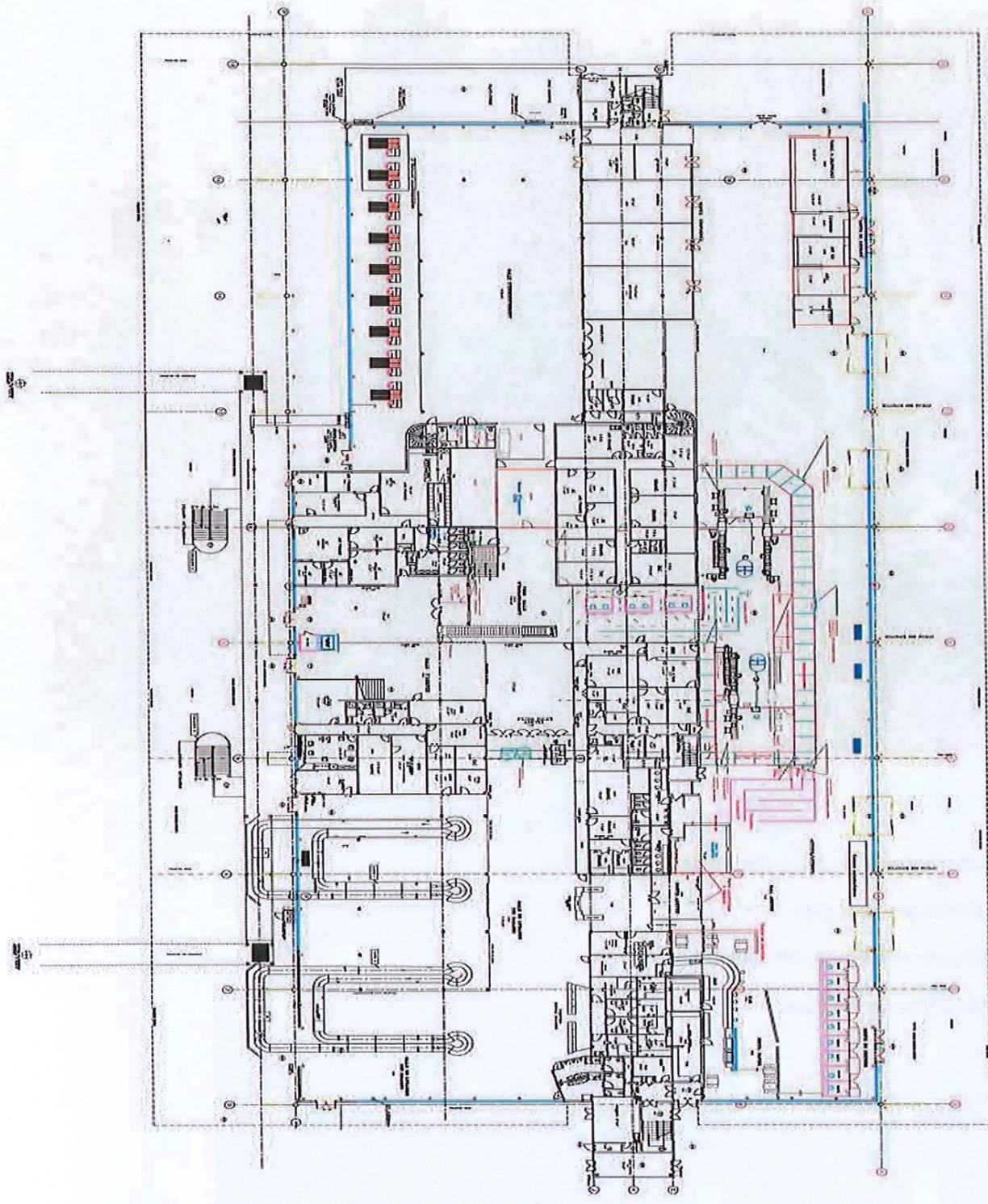
 limite de la zone aérodrome 2021

Annexe 4.4.3 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.

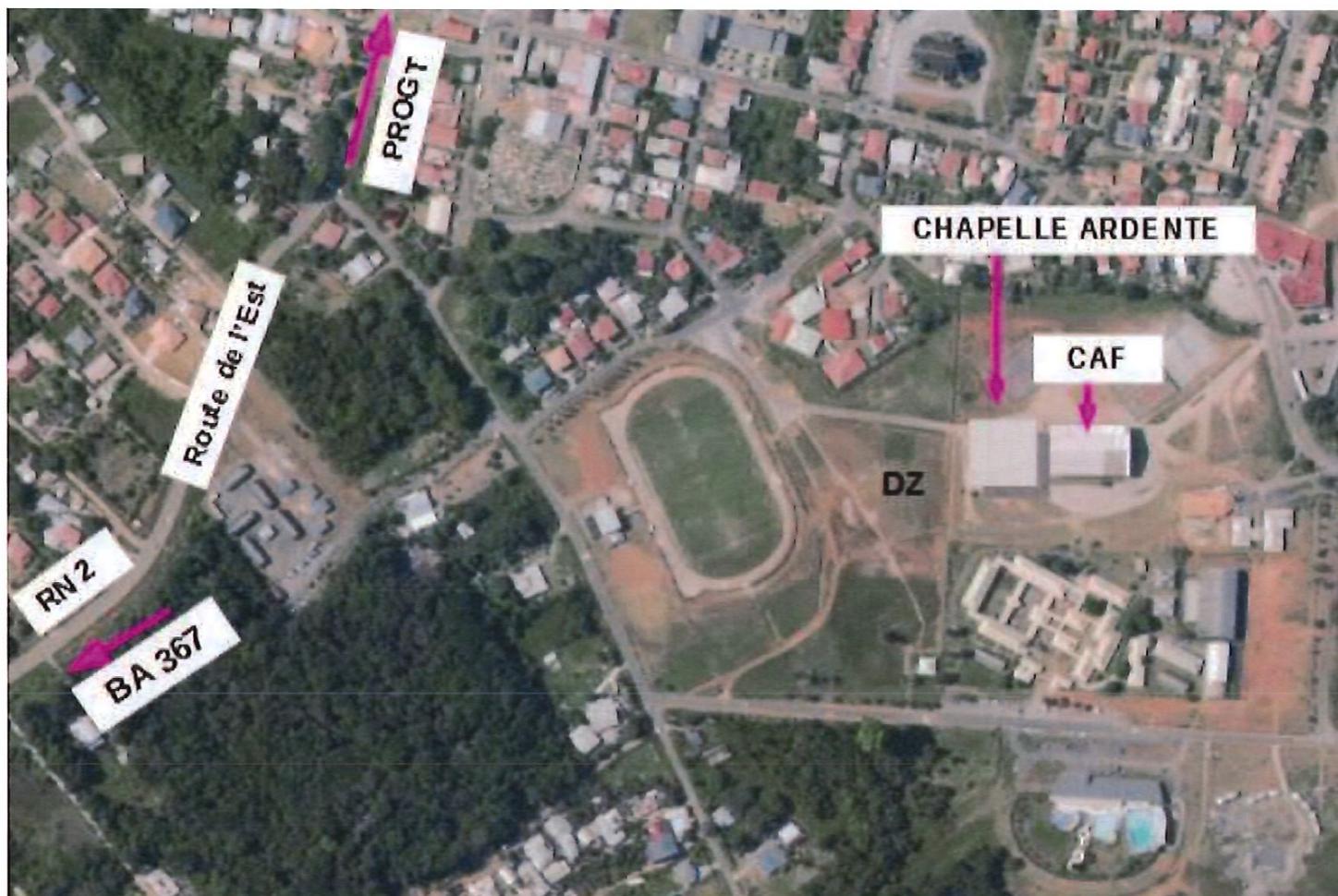
Aéroport Cayenne Félix-Eboué: désignation des bâtiments et accès.



REZ-DE-CHAUSSEE aéro gare Cayenne Félix Eboué



Accident ZA: plan d'accès des secours, implantations opérationnelles.



- dépôt mortuaire BA 367 / - PUMP local BA 367
- PCO bâtiment aérogare
- PRM portail accès PA RIF Ouest
- PMA hangar fret aéroport

Annexe 4.4.5 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.

Accident ZA: plan d'accès des secours, implantations opérationnelles, circuit grandes norias.



Accident ZVA: implantations opérationnelles.



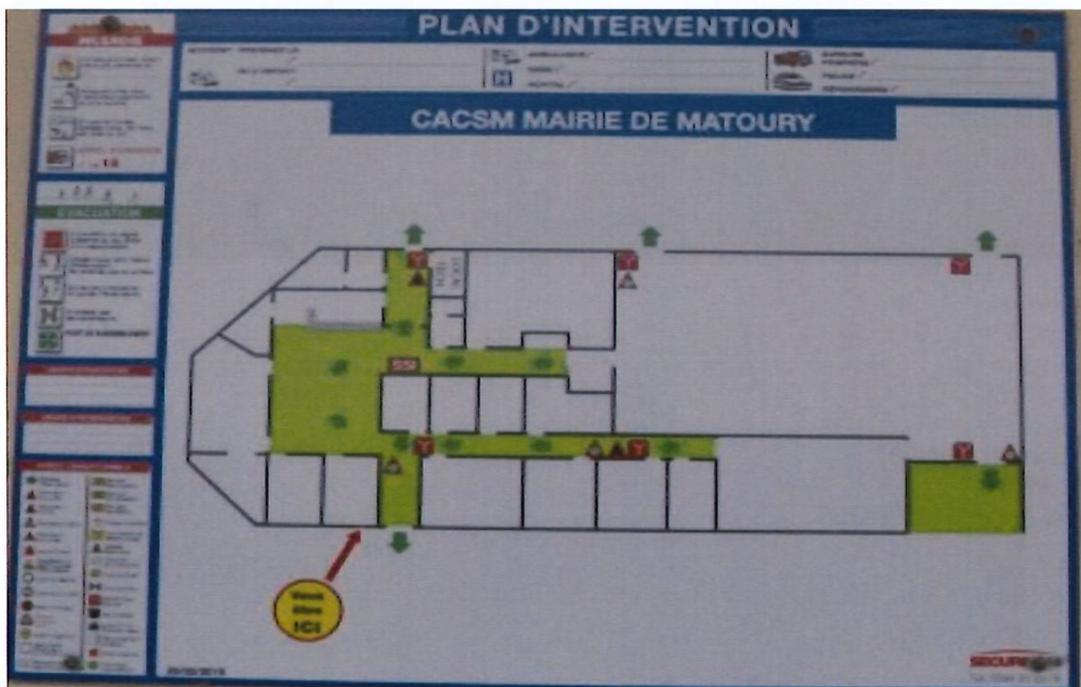
- dépôt mortuaire BA 367
- PUMP Matoury
- PCO Matoury
- PRM Matoury
- PMA Matoury

Accident ZVA: implantations opérationnelles.

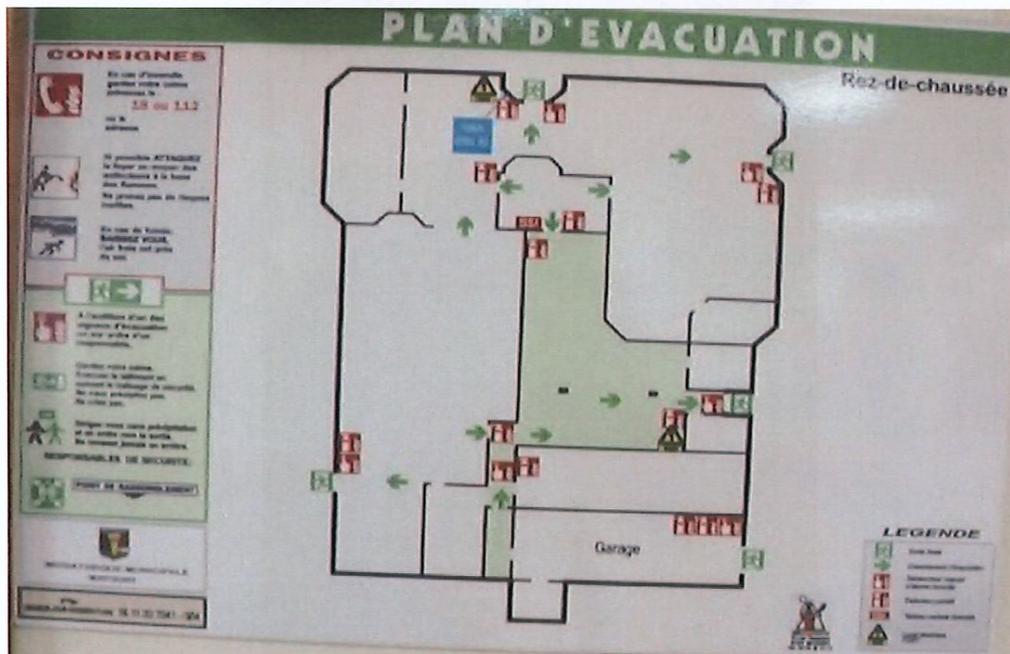


- dépôt mortuaire BA 367
- CAF au PROGT
- Chapelle Ardente au PROGT

Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Centre socio-culturel de Matoury

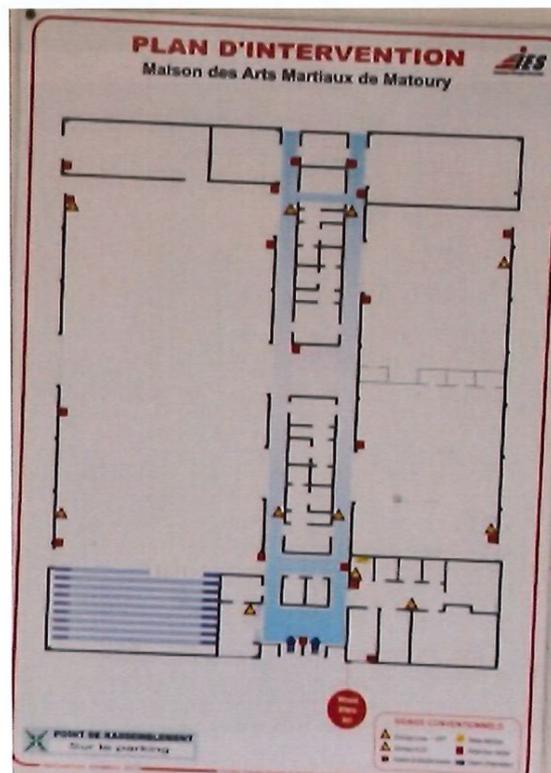


Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Médiathèque de Matoury.

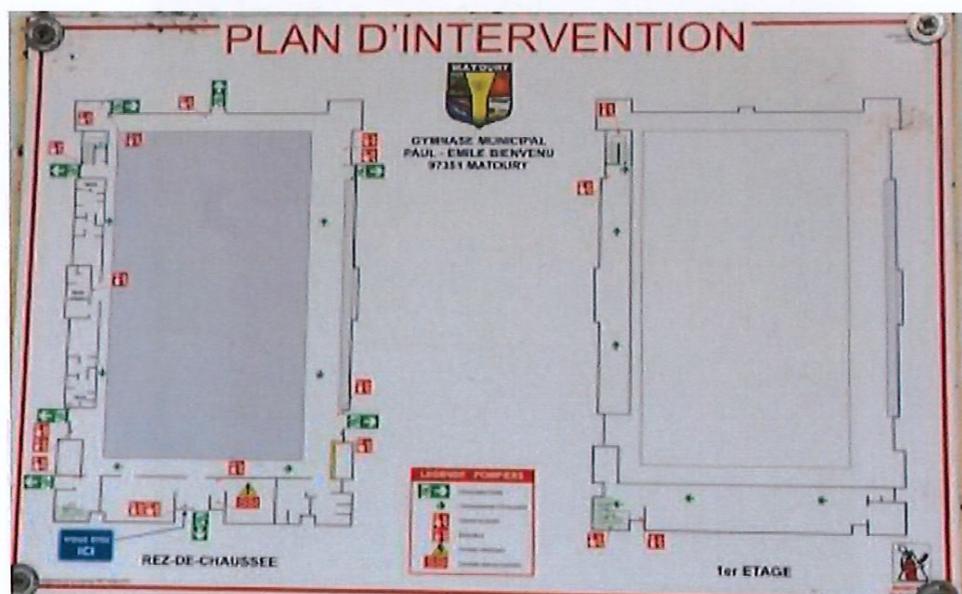


Annexe 4.4.6 au PSS aéroport international Cayenne Félix Éboué version 2018.

Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Maison des Arts Martiaux Lucie Décosse de Matoury.



Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Gymnase Paul Emile BIENVENU de Matoury.

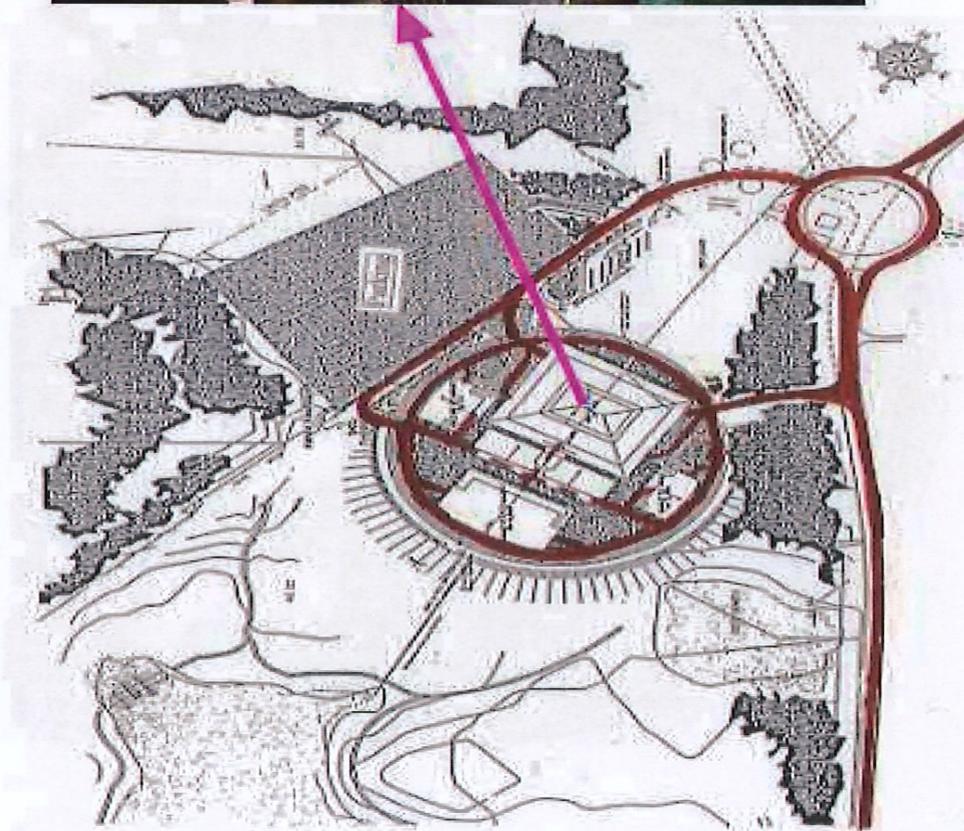


Infrastructures de gestion de crise en ZVA: Hall du collège La Canopée de Matoury.



Palais Régional Omnisports Georges Théolade

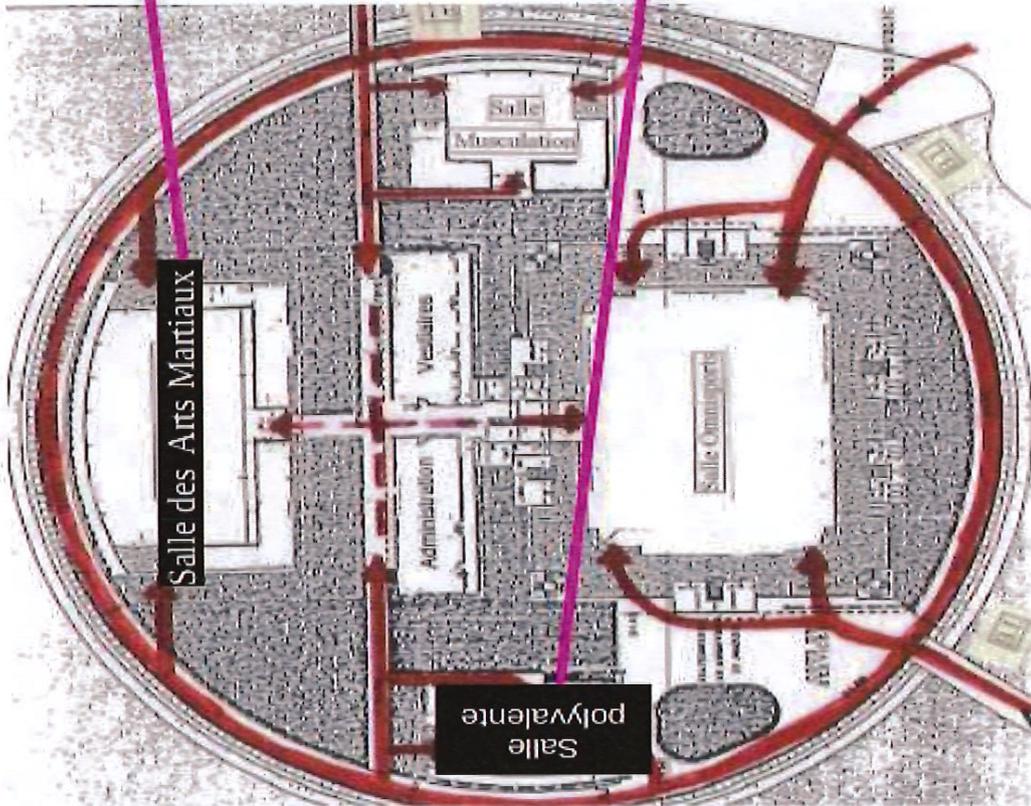
Salle Omnisports



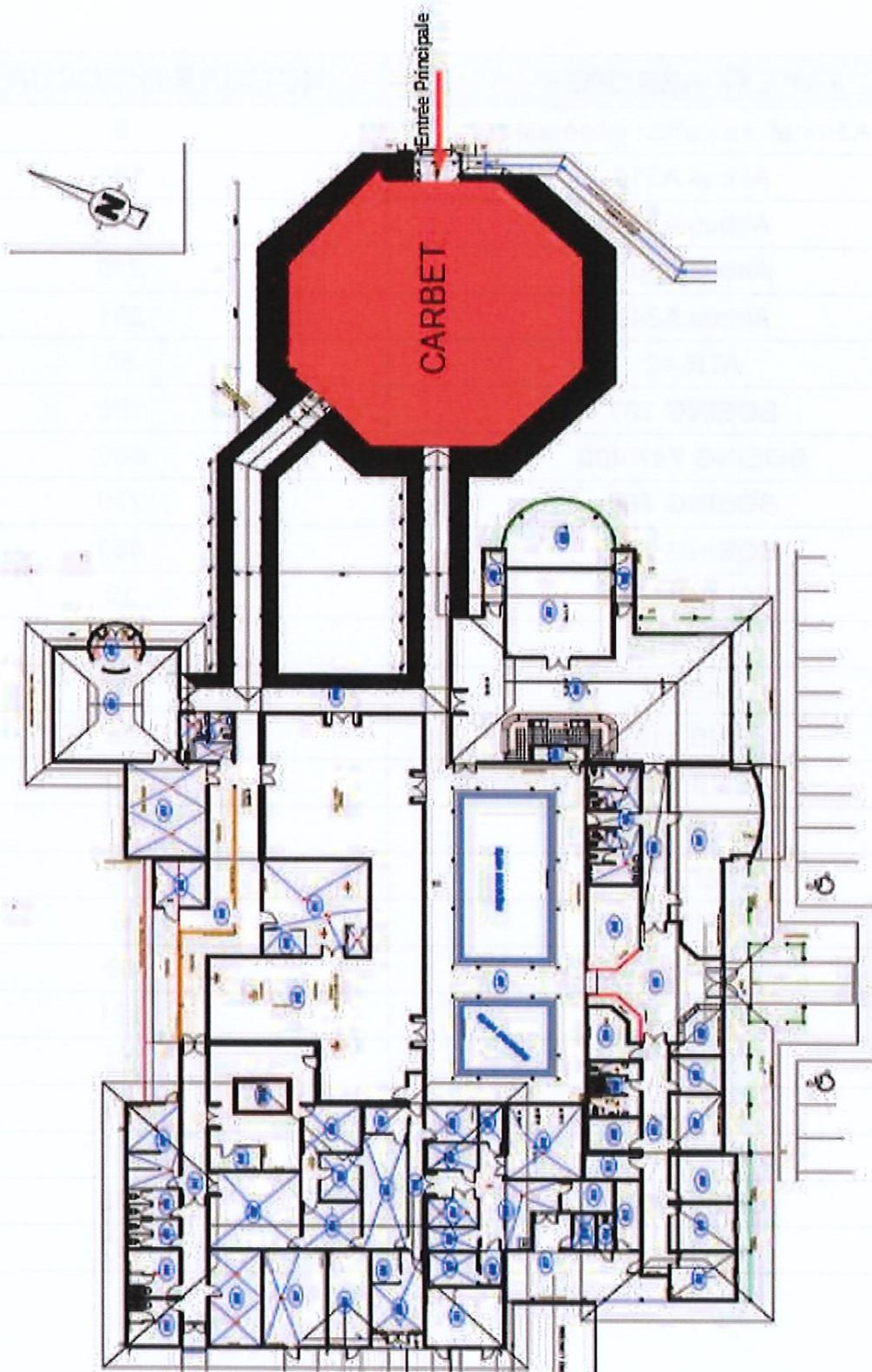
Salle des Arts Martiaux



Salle polyvalente



Plan de Masse: centre de restauration BA 367



Types d'aéronefs capacités de transport.

TYPE D' AÉRONEF	NOMBRE D'OCCUPANTS
Aéronef d'aviation générale	6
Airbus A310	181
Airbus A320	180
Airbus A330	280
Airbus A340	291
ATR 42	50
BOEING 737	150
BOEING 747/400	600
BOEING 767	270
BOEING 777	480
FALCON 50	10
DAUPHIN	8
DASH 7	50
EMB 110	20
EMB 120	30
EMB 145	80
EMB 175	70
FENNEC	6
PUMA	19
A 400 M	121
C 160	96
CN 235	46
C 130 H	97
C 130 H 30	133
C 135	107

Risques secondaires.

ENTITÉ	TYPE DE CARBURANT	CONTENANCE
GPAR	JET A1	70 000L
	AVGAS	50 000L
	SP 98	15 000L
AIR FRANCE	GASOIL	1000L
AIR GUYANE	GASOIL	1000L
BHSC	JET A1	15 000L
BA 367	JET A1	30 000L
SSLIA	GASOIL	5000L
YANKEE LIMA	JET A1	3000L
HDF	JET A1	5000L



**PRÉFET DE LA
RÉGION GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le Cabinet
mois 2022 à 00h00

Cayenne, le jour /

**Bureau de la
communication
interministérielle**

COMMUNIQUÉ N°1

N° /Cab/Com

Accident d'avion

La Préfecture de la région Guyane a activé les dispositions spécifiques « aéroport » du plan d'organisation de la réponse de sécurité civile (ORSEC)

Un accident d'avion de la compagnie.....assurant la liaison entre.....et.....
s'est produit à h..... sur la commune de Matoury.

La cellule de crise de la Préfecture de Guyane a été activée par le préfet.
Tous les moyens de l'Etat sont mobilisés.

Les opérations de secours s'organisent sous l'autorité du Préfet, autour d'un poste de commandement opérationnel et de coordination des actions, déployé à

Un premier bilan provisoire fait état de :

- décès ;
- blessés graves ;
- blessés légers et impliqués ;

Afin de faciliter les opérations des équipes d'urgence, il est expressément demandé à la population :

- de ne pas tenter de se rendre à l'aéroport (la route est fermée à partir du rond-point Califourchon) ;
- d'éviter de circuler sur les axes routiers conduisant à l'aéroport, notamment la Matourienne et la RN1 entre rond-point BALATA et rond-point Califourchon ;
- de limiter l'utilisation des téléphones mobiles (éviter la saturation des réseaux).



PRÉFET DE LA RÉGION GUYANE

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Le Cabinet
mois 2022 à 00h00

Cayenne, le jour /

**Bureau de la
communication
interministérielle**

COMMUNIQUÉ N°2

N° /Cab/Com

Accident d'avion

**La Préfecture de la région Guyane met en place un dispositif d'information et d'aide
des familles**

Suite à l'accident d'avion de la compagnie....., survenu à h, et alors que les opérations se poursuivent, le préfet de la région Guyane déploie un dispositif pour accompagner et soutenir les familles et les proches des victimes:

Un centre d'accueil des familles et des attendants (CAF) est ouvert à.....(commune de Matoury). Un accompagnement et une assistance psychologique ont été mis en place, sous le contrôle de l'ARS. Des personnels de santé, des spécialistes de la cellule d'urgence médicopsychologique du CHAR, des sapeurs-pompiers et des bénévoles de la Croix-Rouge sont mobilisés pour assurer une permanence physique.

La cellule d'information du public (CIP) de la Préfecture est mise en place, au numéro vert 0810 09 09 73.

Le comité local d'aide aux victimes pour le département de la Guyane (CLAV), présidé par le Préfet et le procureur de la république se réunira très prochainement pour veiller à la bonne prise en charge juridique et sociale des victimes ainsi qu'à leur accompagnement dans leurs démarches administratives d'indemnisations.

Afin de faciliter les actions des cellules d'aide et d'accompagnement ainsi que les investigations des services d'enquête, il est demandé aux personnes impliquées dans cet accident, qui auraient quitté spontanément le site sans se faire connaître, de prendre contact avec les services de police, de gendarmerie ou de la préfecture.

Annuaire téléphonique général

ORGANISMES	TELEPHONE	TELECOPIE	ADRESSE COURRIEL
Services Aéronautique			
Secrétariat Aviation Civile	05 94 35 93 02		
Centre contrôle de la navigation aérienne	05 94 35 93 00		
Chef du centre de contrôle de la navigation aérienne	06 94 20 42 08		
BRIA	05 94 35 93 08	05 94 30 41 24	
Centre de coordination recherche sauvetage (RCC)	05 94 35 73 00 IAO : 06 94 35 73 00	05 94 35 72 73	rcc-cayenne-bf@aviation-civile.gouv.fr
BA367	OPC : 06 94 23 90 86 SOPCO : 06 94 22 81 77	05 94 35 98 15	
Service navigation aérienne AG	06 96 70 51 47	05 96 30 05 19	sna-ag-cayenne-iao-ld@aviation-civile.gouv.fr
DSAC/BEA	01 48 35 86 54	01 49 92 72 03	
BEAD	06 16 26 52 86	01 72 78 54 22	
Direction de l'aéroport			
Directeur	05 94 29 97 35 secrétariat directeur 05 94 29 97 37	05 94 29 97 03	p.cheungalong@guyane.cci.fr
ASTREINTE SERVICE AEROPORT	06 94 23 53 30		
Système de gestion de la sécurité	05 94 29 97 55		v.perez@guyane.cci.fr
Service technique	06 94 41 01 08 05 94 29 97 94		e.othily@guyane.cci.fr
Service exploitation	05 94 29 97 07		g.sommer@guyane.cci.fr
Sécurité incendie (SSLIA)	côté avion 05 94 29 97 04 / 06 94 41 24 68 côté aérogare 05 94 29 97 91 / 06 94 28 58 38		r.zabeau@cci.fr
Chef manœuvre SSLIA	05 94 35 93 13		t.saint-helene@guyane.cci.fr
SSIAP	05 94 29 97 15		
Service sûreté	05 94 29 97 67		
Compagnies aériennes			
Air France	05 94 29 87 01 05 94 35 38 70		mymartineau@airfrance.fr
Air Caraïbes	05 94 28 07 72 06 94 40 21 99	05 94 28 07 72	
Air guyane	06 94 30 47 77		
Surinam Airways	05 94 29 30 00		
Services d'incendie et de secours			
CTA (Cayenne)	18 05 94 25 96 68	05 94 29 33 74	
Centre de secours de Matoury	18 05 94 25 20 70	05 94 35 73 03	
Sdis 973	05 94 28 80 30	05 94 30 56 05	

Services de santé			
SAMU	15 05 94 39 52 52	05 94 39 51 99	evasans.samu@ch-cayenne.fr
ARS	06 94 27 50 01 06 94 43 99 49 06 94 23 32 81	05 94 25 53 29	ars-guyane-direction-generale@ars.sante.fr ars-guyane-defense@ars.sante.fr
Responsable CUMP	05 94 39 53 49	05 94 39 50 69	
Centre hospitalier Andrée Rosemon	Standard 05 94 39 50 50	05 94 39 52 50	jean.pujo@ch-cayenne.fr pierre.sallerin@ch-cayenne.fr
Services de Police et de Gendarmerie			
DDSP	17 05 94 29 98 00	05 94 31 22 33	ddsp973-em@interieur.gouv.fr ddsp973-cic@interieur.gouv.fr
DDSP/CIC	05 94 29 98 50 05 94 29 98 09		
DDSP/STANDARD	05 94 29 98 00		
GTA	05 94 35 61 52 (24/24) 06 94 22 14 25	05 94 30 45 18	bgta.guyane-matoury@gendarmerie.interieur.gouv.fr
CORG	05 94 28 22 04	05 94 29 28 27	corg.boe.comgendgf@gendarmerie.interieur.gouv.fr
COMGEND	05 94 29 28 00	05 94 29 28 27	
DPAF	05 94 25 46 00	05 94 35 78 03	ddpaf973-secretariat@interieur.gouv.fr
PREFECTURE ASTREINTE EMIZ	06 94 42 46 64		emzd@guyane.pref.gouv.fr
PREFECTURE STANDARD	05 94 39 45 00		secretariat-dir-cab@guyane.pref.gouv.fr
PROCUREUR DE LA REPUBLIQUE	05 94 27 48 44		francis.nachbar@justice.fr
DEAL	06 94 26 11 42 (HO) 06 94 23 17 67 (HNO)		deal973.permanence@developpement-durable.gouv.fr
METEO FRANCE	05 94 35 35 36 05 94 35 35 37	05 94 35 35 45	christian.brevignon@meteo.fr philippe.aliaga@meteo.fr
CCIG	06 94 23 53 30		
MAIRIE MATOURY	05 94 35 32 32 06 94 45 97 25		cabinet@mairie-matoury.fr
EMIA FAG	HO : 05.94.39.57.15 / 05.94.39.57.02 / 06.94.38.52.13 / 06.58.98.95.42 HNO : 05.94.39.56.56 / 06.94.44.15.76 / 06.94.42.21.44		emia-guyane@intradef.gouv.fr comsup-guyane.off-permanence@intradef.gouv.fr roland.brazo@intradef.gouv.fr
DOUANES	06 94 91 74 07 06 94 91 74 22 06 94 91 74 24	05 94 29 74 52	dr-guyane@douane.finances.gouv.fr
CROIX ROUGE	06 94 41 47 88 06 71 47 32 75		dt.guyane@croix-rouge.fr
CROIX BLANCHE	06 94 23 53 34		croixblanche974@orange.fr marceldauphin@orange.fr
BHSC	05 94 25 07 77 06 94 38 24 36	05 94 35 56 54	gh-guyane@interieur.gouv.fr
CTG ASSISTANTE DIRECTEUR GENERAL	06 94 26 61 64 05 94 27 11 83 05 94 27 12 53		nadege.janvion@ctguyane.fr

Direction Générale des Territoire et de la Mer

R03-2022-03-31-00001

AP-projet d AEX (Autorisation d exploitation minière) « crique Saint Pierre » à Saint-Laurent-du-Maroni en application de l article R. 122-2 du Code de l environnement.



**PRÉFET
DE LA RÉGION
GUYANE**

*Liberté
Égalité
Fraternité*

Direction aménagement des territoires
et transition écologique
*Transition écologique et connaissance territoriale
Autorité environnementale*

**Direction Générale
des Territoires et de la Mer**

Arrêté N°

Projet d'AEX (Autorisation d'exploitation minière) « crique Saint Pierre » à Saint-Laurent-du-Maroni en application de l'article R. 122-2 du Code de l'environnement.

**Le préfet de la région Guyane
Chevalier de la Légion d'honneur
Chevalier de l'Ordre national du mérite**

VU la directive 2011/92/UE du Parlement Européen et du Conseil du 13 décembre 2011 codifiée concernant l'évaluation des incidences de certains projets publics et privés sur l'environnement, notamment son annexe III ;

VU le Code de l'environnement, notamment ses articles L. 122-1, R. 122-2 et R.122-3 ;

VU la loi n° 46-451 du 19 mars 1946 tendant au classement comme en départements, la Guadeloupe, la Martinique, la Guyane française et La Réunion ;

VU la loi n° 82-213 du 2 mars 1982 relative aux droits et libertés des communes, des départements et des régions modifiée, notamment son article 4 ;

VU la loi d'orientation n° 92-125 du 6 février 1992 relative à l'administration territoriale de la République ;

VU le décret n° 2010-146 du 16 février 2010 modifiant le décret n° 2004-374 du 29 avril 2004 relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'État dans les régions et départements ;

VU le décret n° 2010-1582 modifié, du 17 décembre 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État dans les départements et régions d'outre-mer, à Mayotte et à Saint-Pierre et Miquelon ;

VU le décret n° 2019-894 du 28 août 2019 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État en Guyane ;

VU le décret du 25 novembre 2020 portant nomination de M. Thierry QUEFFELEC, préfet, en qualité de préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

VU le décret du 15 septembre 2021 relatif à la nomination de M. Mathieu GATINEAU, sous-préfet hors classe, en qualité de secrétaire général des services de l'État responsable de la coordination des politiques publiques, auprès du préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

VU l'arrêté ministériel du 12 janvier 2017 fixant le modèle du formulaire de la « demande d'examen au cas par cas » en application de l'article R. 122-3 du code de l'environnement ;

VU l'arrêté n° R03-2020-05-14-004 du 14 mai 2020 portant organisation des services de l'État en Guyane ;

VU l'arrêté du 26 mai 2021 portant nomination de M. Fabrice PAYA, ingénieur des travaux publics de l'État hors classe, en qualité de directeur adjoint en charge de l'aménagement du territoire et de la transition écologique au sein de la direction générale des territoires et de la mer, auprès du préfet de la région Guyane, préfet de la Guyane ;

VU l'arrêté du 15 juillet 2021 portant nomination de M. Ivan MARTIN, ingénieur en chef des ponts, des eaux et forêts, en qualité de directeur général des territoires et de la mer de Guyane ;

Tél : 05 94 29 51 34
Mél : autorite-environnementale.guyane@developpement-durable.gouv.fr
Impasse Buzaré CS 97306 Cayenne cedex

VU l'arrêté n° R03-2021-10-04-00001 du 4 octobre 2021 portant délégation de signature à M. Mathieu GATINEAU, secrétaire général des services de l'État ;

VU l'arrêté n° R03-2022-03-21-00003 du 21 mars 2022 portant délégation de signature à M. Ivan MARTIN, Directeur Général des Territoires et de la Mer de Guyane ;

VU la demande d'examen au cas par cas déposée par la SARL LV Mines, représentée par Monsieur Richard LABONNE, relative au projet d'Autorisation d'exploitation minière (AEX) « crique Saint Pierre » à Saint-Laurent-du-Maroni et déclarée complète le 09 mars 2022 ;

Considérant que le projet, formé d'un rectangle de 1km², consiste à exploiter un gisement aurifère alluvionnaire de 10,7 ha en vue de l'extraction d'or libre ;

Considérant que l'accès au projet s'effectuera d'abord à partir des pistes existantes avec six points de franchissement de biefs puis nécessitera la création d'un layon de pénétration sur une distance de 6 km pour contourner la série PPGM (protection physique et générale des milieux et des paysages) du DFP (Domaine forestier permanent) qui englobe la partie aval de la crique Saint Pierre ;

Considérant que le projet, qui se développera en deux phases avec 35 chantiers d'exploitation, occasionnera le déboisement de 15 ha ;

Considérant que le projet nécessitera la déviation temporaire de la crique par tronçons successifs de 300 m, sur une longueur de 2 100 m, ;

Considérant qu'une chaîne de bassins de décantation aux dimensions adaptées sera mise en place ;

Considérant que, pour démarrer les travaux et travailler en circuit fermé, il sera prélevé 4 000 m³ d'eau dans le lit mineur de la crique pour constituer un stock et travailler en circuit fermé pendant les deux phases de développement du projet ;

Considérant que, pour les besoins de consommation, 1m³ par jour seront prélevés dans un puits ;

Considérant que la base de vie sera établie sur 1 ha ;

Considérant que le ravitaillement pour les besoins logistiques et en carburant s'effectuera par voie aérienne ;

Considérant que le secteur du projet est couvert par d'anciennes ARM (Autorisation de recherches minières);

Considérant que le projet est identifié en zonage 3 du SDOM (schéma départemental d'orientation minière), au SAR (Schéma d'aménagement régional) en espaces forestiers de développement, dans le DFP (Domaine Forestier permanent) aménagé, forêt Paul Isnard – secteur crique Mousse – série production et et limitrophe d'une série PPGM (protection physique et générale des milieux et des paysages) ;

Considérant que le pétitionnaire s'engage à travailler en circuit fermé, à éviter la série PPGM du DFP située à proximité, à limiter les facteurs d'érosion agressive des berges du cours d'eau en saison des pluies, à éviter tout rejet de boues dans le milieu environnant, à mener les travaux en alternant phase d'exploitation, phase de réhabilitation et phase de revégétalisation (30 % de la surface impactée par le projet), à combler les bassins de décantation dans l'ordre des horizons, à reblayer les canaux de dérivation et régaler les surfaces avec les andains stockés aux abords au fur et à mesure de la progression des travaux pour favoriser le reprofilage de la crique dans le lit majeur au plus près de son tracé initial, et à évacuer les déchets vers les organismes habilités ;

Considérant que, d'après les éléments du dossier et les mesures envisagées par le pétitionnaire, ce projet ne semble pas susceptible d'entraîner des impacts majeurs sur l'environnement.

Sur proposition du directeur général des territoires et de la mer de Guyane,

ARRÊTE :

Article 1^{er} - En application de la section première du chapitre II du titre II du livre premier du Code de l'environnement, la SARL LV MINES, représentée par Monsieur Richard LABONNE, est exemptée de la réalisation d'une étude d'impact pour le projet d' AEX(Autorisation d'exploitation minière) « crique Saint Pierre » à Saint-Laurent-du-Maroni.

Article 2 - La présente décision, prise en application de l'article R. 122-3 du Code de l'environnement, ne dispense pas des autorisations administratives auxquelles le projet pourrait être soumis.

Article 3 - Le secrétaire général des services de l'État et le directeur général des territoires et de la mer de Guyane sont chargés, chacun en ce qui le concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs de la préfecture de la Guyane.

Cayenne, le 3^e MARS 2022

Le Directeur Général des Territoires
et de la Mer



Ivan MARTIN

Voies et délais de recours

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois suivant sa publication :

* d'un recours administratif gracieux auprès du Préfet de la Guyane. L'absence de réponse du Préfet au terme de ce délai de deux mois vaut rejet implicite.

La présente décision peut faire l'objet, dans un délai de deux mois suivant le rejet du recours administratif gracieux :

* d'un recours contentieux déposé auprès du greffe du tribunal administratif de Cayenne (7, rue Schoelcher – BP 5030 – 97 305 Cayenne Cedex).

Tout recours contentieux doit être précédé d'un recours administratif, sous peine d'irrecevabilité du recours contentieux.