

LES PLANS D'URGENCE
POUR PROTÉGER LES PARISIENS



PARIS-CATASTROPHES

Radiations nucléaires sur Paris, incendie à l'Opéra, inondation place de la Concorde, déraillement du TGV gare de Lyon, explosion dans une usine de produits chimiques, attentat dans le métro... A Paris, les scénarios-catastrophes s'accumulent. Hervé Liffra n'a enquêté auprès de tous les services concernés, des pompiers (évidemment) à la préfecture en passant par la Sécurité civile, l'armée et les différents ministères. Voici tous les "plans rouges" et les "plans A" censés contrer les pires catastrophes. Il y a parfois de quoi s'inquiéter...

Quatre octobre 1985, 10 heures du matin. Le RER n° 55 quitte Gare du Nord pour Châtelet-les Halles. A son bord, quelques centaines de voyageurs pressés les uns contre les autres, comme d'habitude. Deux minutes trente plus tard, lancé à 80 km/h, le train percute de plein fouet un bloc de pierre qui vient de rouler sur la voie. Crisements, fracas, bruit horrible : plusieurs wagons s'écrasent contre les parois du tunnel. In extremis, le conducteur du train qui arrive en sens inverse a le temps de stopper sa rame, et donne l'alerte par un téléphone de tunnel. 10 h 04 : au poste de commandement de la RATP, l'inspecteur de permanence décroche la ligne directe, une sorte de téléphone rouge spécial accident.

Chaque trimestre, la R.A.T.P. simule une catastrophe

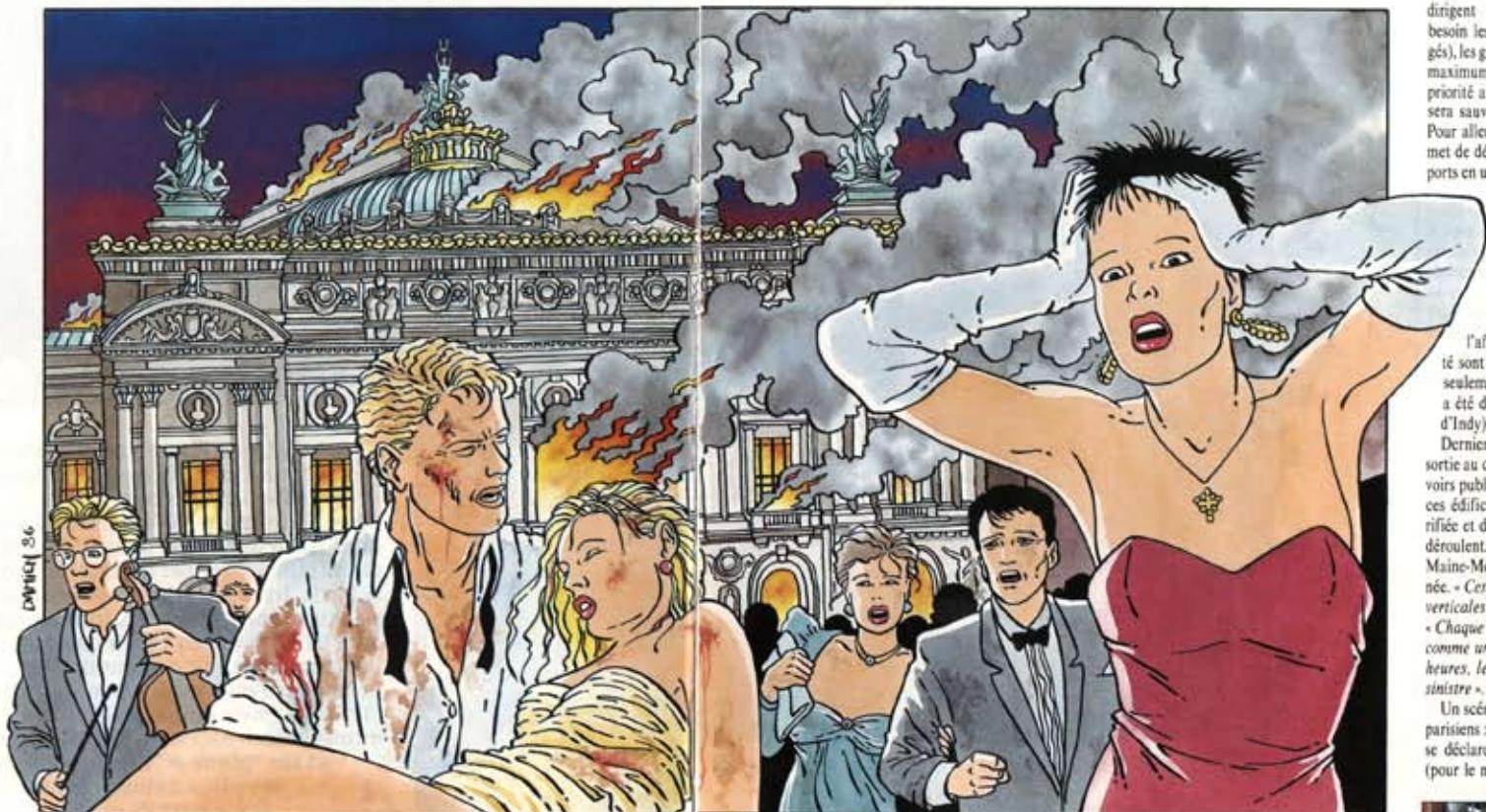
A l'autre bout du fil : le CCOT, Centre de coordination des opérations de transmissions de la brigade des sapeurs-pompiers de Paris. Immédiatement, l'officier de garde déclenche le « Plan rouge-accident de chemin de fer », et « sonne » les casernes les plus proches du drame. Vue la gravité de l'accident, une quinzaine de véhicules (engins-pompes, camions équipés pour les déraillements, etc.), plus les ambulances et plusieurs centaines de sauveteurs se précipitent toutes sirènes hurlantes vers les lieux du sinistre.

Pour s'en approcher le plus possible, les hommes utilisent une entrée de secours, comme on en trouve tous les 800 mètres dans les tunnels du RER. Par ce puits, ils descendent les extracteurs de fumée, le matériel de désincarcération des blessés et tout l'équipement médical nécessaire. L'évacuation des victimes, elle, s'effectue grâce à un train spécial, réquisitionné par le général des pompiers qui dirige en personne les opérations, comme pour tout événement de cette ampleur.

Une catastrophe effrayante, exceptionnelle, et qui est pourtant restée totalement inconnue des Parisiens. Normal : il ne s'agissait en fait que de l'un des exercices d'alerte qui se déroule chaque trimestre dans les tunnels du métro. Une simulation grandeur nature, qui permet de faire réagir les services concernés à tous les types de catastrophes possibles, criminels ou accidentels.



PANIQUE A L'OPÉRA : L'INCENDIE



Le Palais Garnier représente (avec la faculté de Jussieu) le plus gros « souci » des pompiers, problématique que n'importe où ailleurs. La proie sinistrement idéale d'un incendie gigantesque.

Premier octobre 1985, un garni pour travailleurs immigrés est détruit par un incendie : 8 morts, 25 blessés. 6 juillet 1986, dans un petit immeuble du Sentier, le feu qui prend dans les poubelles gagne très vite l'immeuble tout entier : 5 morts.

Le 3 septembre dernier, un violent incendie ravage en quelques instants un immeuble vaste du 20^e arrondissement : 7 morts, 13 blessés. Des bilans très lourds pour Paris, qui compte encore 20 000 logements insalubres, proies idéales pour les grands sinistres.

Aujourd'hui, même si les énormes brassiers de jadis, comme celui qui, le 4 mai 1897, enflammait, rue Jean-Goujon, tout le Bazar de la Charité (brûlant vives 135 personnes, toutes appartenant à la fine fleur de l'aristocratie française réunie pour une vente de bienfaisance...), ou ceux qui pouvaient réduire

en cendres des quartiers entiers, sont théoriquement impossibles – selon les pompiers – certains endroits restent sensibles. En tête, évidemment, tous les lieux publics. Les Parisiens gardent en mémoire le terrible incendie qui dévasta le collège Edouard-Pailleron en 1973, causant la mort de 24 enfants.

Maintenant, pour faire face à toutes ces situations particulières, la brigade des sapeurs-pompiers s'est dotée du « Plan rouge » (cf. plus haut), et possède les plans de plus de 1 500 établissements répertoriés comme recevant beaucoup de monde ou travaillant avec des matières dangereuses. A cela s'ajoute une quinzaine de « plans A », la catégorie qui regroupe les lieux les plus difficiles et les plus importants de la capitale. Tous sont dotés d'un plan spécifique d'intervention et de sauvetage : on y retrouve les grands magasins, le Louvre, les Invalides, l'Opéra, le Trocadéro, la faculté

RA : L'INCENDIE

de leur propre avou. En raison de la configuration même des lieux, y combattre le feu serait plus que.

de Jussieu, le Palais-Bourbon, le Sénat et l'Hôtel de ville. « Nos plus gros soucis », explique le lieutenant-colonel Bignan, chef du bureau opération, « ce sont l'Opéra et la faculté de Jussieu, deux sites où l'évacuation et le combat contre le feu se présentent très mal. »

Un établissement apparaît comme surprotégé : le Louvre. Il est vrai que ce bâtiment gigantesque en vaut la peine : 300 000 chefs-

d'œuvre y sont entassés et 10 000 visiteurs y passent chaque jour. Un détachement des pompiers (commandé par un colonel) y demeure en permanence et dans les deux minutes qui suivent l'alerte au feu, plusieurs centaines d'hommes et 47 véhicules (dont un bateau-pompe) partent à toute allure. Grâce aux schémas préparés, chaque homme sait déjà où se placer. Pendant que les sauveteurs se



L'alerte parvient au central du 16 avant de déclencher l'intervention. Pompiers toujours prêts !



dirigent vers le sinistre (empruntant au besoin les anciens passages secrets réaménagés), les gardiens s'activent ; objectif : sauver le maximum de merveilles. Bien sûr, un ordre de priorité a été préalablement fixé : la Joconde sera sauvée avant les toiles de second ordre. Pour aller plus vite, un dispositif spécial permet de déverrouiller les tableaux de leurs supports en un clin d'œil. Seul problème, pour une évidente question de poids, rien n'a été prévu pour la Vénus de Milo ou la Victoire de Samothrace.

Côté bâtiments scolaires, l'extrême prudence reste de mise. Depuis l'affaire Pailleron, les normes de sécurité sont fort sévères, mais c'est l'été dernier seulement que l'ultime collège de ce type a été démolé dans la capitale (rue Vincent-d'Indy).

Dernier grand souci : les tours. Depuis la sortie au cinéma de *La Tour infernale*, les pouvoirs publics se sont penchés sur la sécurité de ces édifices. Toute leur conception a été vérifiée et d'importants exercices de sécurité s'y déroulent. Bien évidemment, la tour Maine-Montparnasse est la première concernée. « Ces édifices sont conçus comme des rues verticales », explique le commandant Viger. « Chaque compartiment d'étage est considéré comme une maison séparée et doit tenir deux heures, le temps nécessaire à l'extinction du sinistre. »

Un scénario très habituel pour les pompiers parisiens : chaque année, quelque 1 100 feux se déclarent dans les tours de la capitale et (pour le moment) aucun n'a dégénéré.



PARIS CATASTROPHES

●●●

Une préparation minutieuse pas forcément superflue : dans la réalité, on estime que Paris échappe chaque jour à un nombre impressionnant de catastrophes. Parfois d'extrême justesse...

Parmi les 250 000 interventions effectuées l'an dernier par les sapeurs-pompiers dans la capitale et la proche banlieue, on a pu relever, par exemple, pas moins de 18 000 incendies, 60 000 sinistres dus au gaz, à l'électricité ou aux dégâts des eaux, 351 alertes à la pollution, quatre accidents dans le transport de matières toxiques ou dangereuses et une dizaine d'interventions des équipes radiologiques... Bien sûr, les Parisiens sont privilégiés par rapport au reste de la planète : l'activité volcanologique et sismique de la région est nulle, les typhons et autres cyclones y sont inconnus, et un météore a une chance sur des milliards de fondre sur nous. Mais Paris offre une concentration de lieux vulnérables et une abondance de scénarios catastrophes à nulle autre pareille : 2 200 000 habitants, une trentaine de ministères, 130 ambassades et le siège de la quasi-totalité des administrations et des grandes sociétés françaises.

Depuis longtemps, les autorités ont réfléchi au problème, mais les mesures de prévention ne sont jamais efficaces à 100 %. Par exemple, si la traversée de Paris est interdite à tous les transports de matières toxiques ou radioactives, de tels déplacements ne sont pas proscrits sur les parties découvertes du périphérique et à l'intérieur même de la capitale où des laboratoires doivent être ravitaillés. De même, s'il n'y a aucune usine à haut risque dans Paris, une dizaine d'installations de ce type ont été recensées dans la région parisienne par la directive Seveso du ministère de l'Environnement, et des milliers de transformateurs au pyralène sont toujours en service en Ile-de-France. A partir de 1988, la centrale de Nogent-sur-Seine sera une source de tracas supplémentaires. D'autant que, depuis Tchernobyl, les technocrates, inquiets, s'interrogent sur le degré de protection de leurs équipements naguère réputés d'une sûreté totale.

Autre problème quasi insoluble, celui des chutes d'avion. Pour prévenir les accidents, le survol de Paris est strictement interdit à moins de 2 000 mètres. Une mesure qui n'est en fait qu'une pieuse intention, comme on a pu le voir récemment

●●●

CONCORDE ENGLLO



Paris-engloutie, Paris-Atlantide. Improbable ? Ce serait oublier

Les colonnes de Buren noyées, le forum des Halles envahi par les flots, les barques à fond plat place de la Concorde et les pédalos remplaçant les scooters et les bicyclettes... Science-fiction ? Pas forcément : la capitale a déjà été transformée en cité lacustre en 1910. A l'époque, la Seine était montée jusqu'à 8,62 mètres de hauteur - record absolu... C'est en janvier 1982 que Paris a connu un deuxième grand frisson. La Seine atteint la cote fatidique de 6 mètres (réputée impossible pour tout le monde) et le célèbre zouave-témoin fut mouillé jusqu'en haut des cuisses.

Panique générale un peu partout, et tout particulièrement chez les heureux propriétaires des pavillons de banlieue construits - très imprudemment - en peines zones inondables dans les années soixante-dix (juste après une longue période de basses eaux qui avait endormi l'attention de tous). La Seine frôlait le premier étage des maisons, et toutes les retenues d'eau (800 millions de mètres cubes au total...), implantées en amont de Paris, n'y

pouvaient pas grand-chose (c'est-à-dire que le niveau a baissé de dix centimètres...). Résultat : le système D, ou presque.

Les services municipaux ont dû couler en catastrophe (évidemment) des tonnes de béton pour fermer toutes les brèches des quais. Pire : on s'est aperçu que - malgré les travaux précédents - les égouts continuaient à déverser les eaux d'orage dans le fleuve. D'où la construction de digues de brique isolant toutes les bouches d'égout situées dans les « quartiers bas » de la ville. Juste avant le retour (in extremis) du soleil, la ligne C du RER venait d'être coupée, et la crypte de Notre-Dame noyée à son tour...

Aujourd'hui, les pouvoirs publics se veulent rassurants. Un nouveau barrage (« Aube ») doit être mis en service en 1988 : d'une capacité, à lui seul, de 175 millions de mètres cubes, il devrait « mettre pour toujours Paris à l'abri des débordements », assurent les autorités. Les services de la navigation, eux, restent plus réservés : selon eux, le barrage est construit beaucoup trop loin de la capitale pour être

UTIE : LE DÉLUGE



L'incroyable inondation de 1910 et la chaude (mais humide) alerte de 1982. Le zouave de l'Alma se mouille souvent...

réellement efficace. Les eaux du Loing, de l'Yonne, du Petit et du Grand Morin (affluents réputés indomptables), par exemple, lui échapperont. « De plus, rappellent les spécialistes, tout barrage - aussi grand soit-il - peut se trouver très vite saturé en cas de crue à répétition ». Comme on a, depuis le début du siècle, déboisé, urbanisé, goudronné des kilomètres et des kilomètres d'autoroutes et remembré des champs, l'eau n'est plus aussi bien retenue par les sols qu'auparavant : elle part directement dans les fleuves. Et finit par se retrouver sur nos trottoirs...

Des bouleversements écologiques lourds de conséquences : en décembre 81, les riverains de la Garonne en ont déjà fait les frais... Haroun Tazieff, le spécialiste des risques naturels, ne voit qu'un seul moyen d'empêcher toute inondation grave : « reboiser systématiquement le pays, aménager les terrains et les petits ruisseaux... »

Seul problème : c'est un travail gigantesque, de longue haleine - et cher... La plupart des

responsables actuels n'ont pas l'air vraiment chauds : « Après tout », expliquent-ils en substance, « une crue catastrophique deux à trois fois par siècle justifie-t-elle des investissements aussi lourds ? » Evidemment, c'est toute la question...

En attendant, les quarante barques à fond plat des pompiers de Paris attendent sagement à Villeneuve-Saint-Georges la prochaine crue du siècle. Et les Parisiens peuvent toujours commencer à réserver leurs bouées...



La brigade fluviale : « Fluctuat, nec... ».



1910, Paris devient cité lacustre.

●●●

à la prison de la Santé ou sur les Champs-Élysées. De toute façon, une fois qu'un hélicoptère ou un petit piper survole la capitale (et rien ne peut réellement fermer l'accès aérien), aucun avion de chasse, aucune batterie de DCA ne pourra l'empêcher de s'écraser sur la ville, si tel est son bon plaisir de terroriste. De même, en cas de guerre nucléaire ou d'accident atomique grave chez nos voisins, aucune précaution, aucune loi ne pourra interdire au nuage radioactif d'être rapidement chez nous.

Alors, en cas de catastrophe, sur qui peut-on compter ? Chapitre « gros accidents-inondations-déraillements », les Parisiens sont parés grâce au « Plan rouge » mis au point par les pompiers. Déclenché dès que le nombre de victimes atteint la dizaine, il a déjà été utilisé une trentaine de fois depuis sa mise en place il y a dix ans. Les pompiers, ce sont 7 500 hommes à bord de 1 000 véhicules qui veillent depuis 1811 à la sécurité des Parisiens par l'intermédiaire (aujourd'hui) du fameux standard du 18. Bien que mise à la disposition du préfet de police, cette unité a toujours un statut militaire. Rattachée à l'arme du génie, elle est commandée par un général de brigade.

Chapitre « grosse catastrophe », c'est le « plan Orsec » (Organisation des secours). Bien qu'il n'ait jamais été déclenché dans la capitale, il existe quelque part dans un tiroir de la Préfecture de Police avec ses différentes sous-catégories : Orsec-Rad, Orsec-tox, Orsec-inondations...

De plus, Paris est doté d'une direction de la Sécurité civile, placée sous l'autorité de Jean Rigotard, préfet délégué auprès du préfet de police. Son autorité s'étend aux départements de la petite couronne et même, en cas de conflit, à toute la zone de défense de Paris (la première région militaire). Et ce n'est pas tout ! A la direction de la Sécurité civile, à Levallois, on coordonne les moyens de secours à l'échelle du pays entier. Un centre qui a autorité sur les unités d'instruction de la Sécurité civile (les UISC) qui peuvent, le cas échéant, se porter en renfort dans la capitale (480 hommes stationnés à Nogent-le-Rotrou dans l'Eure-et-Loir).

Au niveau de l'Etat, les choses ne sont pas simples non plus. Chacun s'occupe de son domaine : les transports de matières dangereuses sont sous la tutelle du mi-



DUBOIS 86

Le T.G.V. peut-il défoncer ses butoirs ? Non, non et non, répliquent les ingénieurs, ordinateurs : le facteur humain. Cette donnée impondrable était, on s'en souvient,

Comme l'an dernier, nous préparons un déraillement pour octobre », expose sereinement M. Mouzet, directeur de la sécurité de la Régie des transports parisiens. Auto-sabotage ? Non. Il s'agit de simulation, le meilleur moyen d'explorer les hypothèses de catastrophes, d'étudier et de roder les interventions adéquates. La RATP reste donc en alerte. Même si la seule catastrophe d'envergure - 84 morts au métro Couronnes - remonte au 10 août 1903. Après une longue période (1942-1980) sans aucun drame à déplorer, 1981, année noire avec deux tués et des collisions en série, a rappelé que le danger existe toujours.

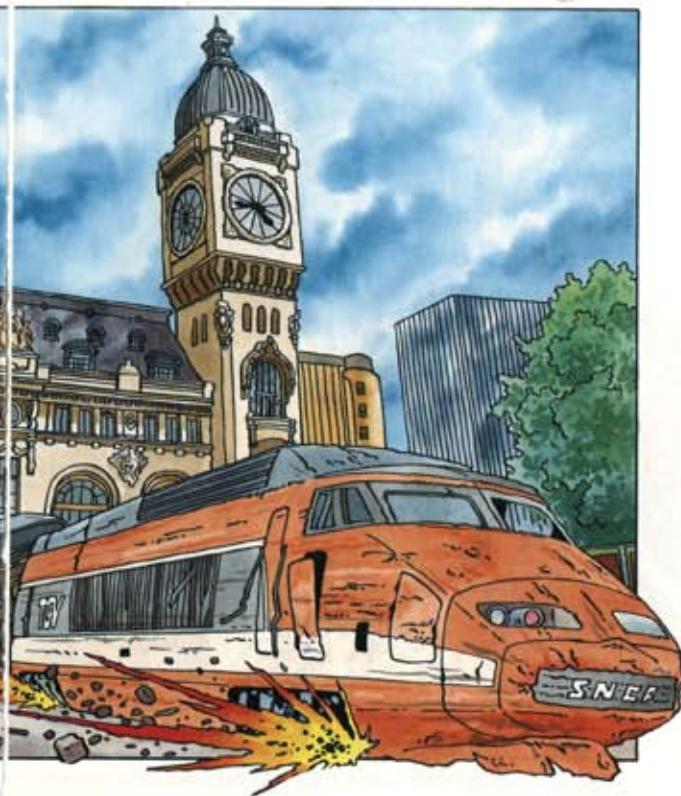
Mais le pire ennemi de la prévision, de la prévention et de tous les dispositifs de sécurité demeure le facteur humain. Ou pour appeler un chat un chat : la négligence. Exemple, une rame s'est écrasée contre les butoirs parce que son conducteur avait l'habitude de s'épargner

un peu de marche à pied. La règle veut que le machiniste attende l'arrêt au terminus afin de gagner la motrice de queue et repartir en sens inverse - « faire le trottoir », en jargon maison. L'imprudent préférer descendre en marche, laisser défiler le convoi et sauter - toujours en marche - dans la dernière voiture. Jusqu'au jour où, la portière étant verrouillée, il n'a pu qu'assister impuissant à l'accident...

Autre type de catastrophe pris en compte par les responsables RATP : l'incendie. « Notre gros problème, c'est la fumée. Elle envahit rapidement les galeries et les stations voisines asphyxiant les voyageurs et gênant les sauveteurs. Heureusement nous disposons de puissants systèmes de désenfumage », explique M. Mouzet. Ils ont démontré leur efficacité lors d'un récent exercice : quatre minutes ont suffi pour absorber 7 500 m³ de fumée produits par des bombes.

TRAIN KAMIKAZE :

LE DÉRAILLEMENT



arguments technologiques en mains. Reste ce que l'on ne peut intégrer dans les à l'origine des catastrophes ferroviaires de l'été 1985.

Point critique également, la résistance au feu des matériaux. En 1973, on a découvert, à la suite d'un acte de malveillance, que les rames actuelles pouvaient se transformer en autant de mini-Pailleron ». Illico, l'équipement des wagons a été changé. A présent, l'attention se porte sur les câbles et plus précisément leurs gaines plastiques. Ils sont inflammables et peuvent dégager des vapeurs toxiques. Remplacement en cours.

Ultime risque en cas d'incendie, négligé par les scénarios car jugé improbable, les émanations de pyralène. Pourtant, SOS-Environnement a révélé dernièrement la présence assez importante de ce produit ultra-toxique dans les rames nouveau modèle du RER et des lignes 2, 8 et 13 du métro. Une menace qui planera encore au moins dix ans, le temps de changer les installations concernées...

Après le feu, l'eau. Elle est omniprésente dans un réseau construit pour une grande part

sous la nappe phréatique. Il faut donc pomper en permanence les inévitables infiltrations.

Deux cents pompes sont réparties sur les treize lignes. Mais en cas de violent orage ou de crue de la Seine, c'est l'inondation. En 1910, on se déplaçait en barque aux stations Odéon et République et en 1982, la station Porte de



Nouveau : le camion premiers secours-inondation de la R.A.T.P. Il peut pomper 1 400 m³/heure.

Pantin fut noyée au point que les trains stationnés se mirent à flotter ! Pour faire front, la régie s'est dotée de tout un système de portes étanches, dans les lieux les plus menacés, et d'un équipement volant : un camion de premier secours-inondation capable d'assécher 1 400 mètres cubes d'eau à l'heure. Dernière précaution, les stations du RER construites - comme celle de la gare de Lyon - en plein milieu de la nappe phréatique, ont été solidement amarrées par des tirants d'acier : les mouvements de l'eau risquaient de faire descendre et remonter la gare comme un simple bouchon...

Autre souci permanent : la solidité des 215 kilomètres de tunnels. Menacés par les mouvements de terrain et le percement de galeries nouvelles, ils réservent parfois bien des surprises. Ainsi, il y a une quinzaine d'années au métro Argentine, le tunnel s'est effondré miné par les travaux du RER. Pour prévenir ces « pépins », il faut sans arrêt injecter du béton dans les parois et surveiller les témoins d'argile qui permettent de suivre le mouvement des fissures. Angoisse !

Enfin, toujours au rayon déraillement, mais en surface, il faut se souvenir des dernières grandes catastrophes ferroviaires à Paris : en 1895, une locomotive à vapeur continuait sa route, traversait laarrière de la Gare Montparnasse et atterrissait sur le boulevard. Version 86, le TGV peut-il faire exploser la Gare de Lyon ? Non, répond (comme d'habitude) la SNCF. Seule possibilité : le conducteur fou, qui relance la machine à l'entrée de la gare.



Un accident qui paraît toujours incroyable... 90 ans après.

PARIS CATASTROPHES

ministère des Transports, les substances toxiques dépendent du ministère de l'Industrie et de l'Environnement, les questions atomiques sont réglées par une dizaine de services, etc. Certes, il existe des missions de coordination. Encore faut-il que les interlocuteurs jouent le jeu...

Scandale : personne n'a été informé du passage du nuage de Tchernobyl !

« Plan rouge », « plan Orsec », Sécurité civile, Préfecture de Police... les Parisiens ne savent plus à quel secours se vouer. Les pompiers, eux, sont catégoriques : « Le fait que nous soyons des militaires avec une organisation hiérarchique nous donne une rigueur dont sont incapables les civils », se plaint à souligner le commandant Viger, chef du bureau de relations publiques de la brigade. « Dans les faits, c'est nous qui décidons et le Préfet de police entérine », renchérit un officier avec un plaisir évident. Un avis qu'on ne partage pas à la préfecture. Pour Jean Rigotard, pas de discussion : en cas de catastrophe, tout doit être centralisé à la préfecture de Police, qui coordonne les actions comme les textes le prévoient. « Pas du tout », rétorque-t-on à la direction de la Sécurité à Levallois où l'on tient à chapeauter l'ensemble des moyens de secours. Une immense salle de commandement y a même été installée : le centre opérationnel de la direction de la Défense et de la Sécurité civile (CODISC), prête à accueillir journalistes et spécialistes en cas de drame en province ou à Paris.

A ce combat des chefs, il faut ajouter les différents services plus ou moins autonomes qui tiennent chacun à préserver leurs prérogatives. Un exemple particulièrement angoissant : le SCPRI (Service central de protection contre les rayonnements ionisants) du professeur Pellerin n'a informé ni le pompier ni la Sécurité civile de Paris que le nuage de Tchernobyl allait traverser l'agglomération parisienne...

Le summum du ridicule est atteint avec les sirènes d'alerte, que l'on entend tous les premiers mercredis du mois. Réparties sur 400 toits haut perchés de la région parisienne, si elles retentissaient « pour de vrai », personne ne saurait ce qu'il faut faire. Personne ne connaît la signification

TCHERNOBYL-SUR-SEINE: L'APOCALYPSE



L'apocalypse en aerosol : un nuage de mort (nucléaire, bactériologique ou chimique).

d'origine civile ou militaire, étouffe la ville. C'est l'évacuation, l'exode ni planifié, ni contrôlé, ni contrôlable. Pire qu'en 1940.

Danyel

Saint-Cloud, centre de secours des sapeurs-pompiers de Paris. Dans cette modeste caserne de banlieue, la CMIR (Cellule mobile d'intervention radiologique) veille à la sécurité nucléaire (mais également chimique et biologique) des Parisiens. Deux équipes de cinq hommes spécialement entraînés à Mururoa en atmosphère contaminée « pour de vrai » s'y relayent pour assurer des gardes de soixante-douze heures.

Dans leurs véhicules, on y trouve, bien sûr, les fameuses tenues NBC (nucléaire-biologique-chimique) des pompiers de Paris, mais aussi des détecteurs sonores de seuil de radiation, une centrale de contrôle de la contamination de l'air, des appareils de mesure de rayonnement, etc. Un matériel imposant mais qui n'a qu'une efficacité limitée : la CMIR ne peut en effet neutraliser que de petites sources de pollution et délimiter les périmètres contaminés.

En cas de grosses catastrophes, par exemple dans la future centrale de Nogent, on serait vite débordé malgré l'aide des techniciens du Laboratoire central de la Préfecture de Police.

Les responsables des secours devraient alors mobiliser le CEA (Centre d'étude atomique) et le SCPRI (Service central de protection contre les radiations ionisantes) qui sont les seuls à disposer des moyens suffisants. Entre autres, le SCPRI dispose depuis peu d'un ex-wagon-restaurant réaménagé pour pouvoir contrôler jusqu'à 5 000 personnes par jour, et le CEA est doté de robots capables d'intervenir jusqu'au cœur des centrales. Néanmoins, en cas de grosses pollutions, voire de conflit nucléaire et bactériologique, le problème numéro un reste l'évacuation des populations concernées. Que se passerait-il, par exemple, si un cataclysme frappait l'usine Roussel-Uclaf de Romainville, l'usine la plus dangereuse de la région parisienne selon les responsables de la Sécurité civile ?

Le « directeur des secours » se trouverait, dans ce cas, vite confronté à un choix dramatique : décider l'évacuation ou le confinement des populations. Si la première solution risque d'exposer davantage les habitants au nuage toxique ou radiologique, la deuxième peut se révéler plus pernicieuse si, la pollution

s'aggravant, les gens restent piégés dans leurs appartements et leurs bureaux. En cas d'évacuation, pas trop de difficultés pour trouver les moyens de transport adéquats : le préfet de police peut réquisitionner autobus, métro et chemin de fer.

Reste un problème : les Parisiens qui s'enfuiraient par la porte d'Orléans auraient bonne mine (si l'on peut dire) si, le vent soufflant du nord au sud, les particules radioactives les poursuivaient dans leur fuite éperdue... C'est pourquoi, en principe, les pompiers préfèrent éviter l'évacuation. D'après eux, les immeubles parisiens et les stations de métro se prêtent assez bien au « confinement »... Reste à savoir si, même « confinés », les Parisiens supporteraient, sans le moindre abri, équipement ou même sans instructions particulières, les radiations.

Car une chose est claire : en cas de guerre atomique, Paris n'aura plus qu'à numérotter ses abattis. Seuls le Président de la République, le Premier ministre, le ministre de la Défense, son collègue des Finances, une brochette de généraux et quelques trouffions pourront es-

pérer s'en sortir grâce aux quatre quartiers généraux mis à leur disposition : la salle Jupiter sous l'Elysée, le centre opérationnel des Armées (enterré sous le ministère de la Défense), Taverny (dans le Val-d'Oise) et Mont-Verdun (près de Lyon). Pour le reste, tout le monde sera logé à la même enseigne. Contrairement à 1870, 1914 ou 1940, le Parlement et les grands corps de l'Etat ne peuvent disposer d'une ville sûre. Tours, Bordeaux ou Vichy ne sont pas à l'abri des bombes atomiques.

Certes, il existe bien un abri à l'Assemblée nationale, mais tout juste assez grand pour accueillir quelques personnes. Au Sénat, on est apparemment mieux loti : sous le Palais du Luxembourg se trouve l'ancien quartier général de la Luftwaffe. Mais il ne peut résister qu'au canon de 155 et n'est pas équipé contre les radiations. A 36 mètres de profondeur, il existe bien l'abri individuel de l'ancien commandant en chef de l'aviation allemande. Mais pour 317 sénateurs, cela risque d'être un peu étroit et là non plus, aucun filtrage de l'air n'a été prévu.

Mis à part la solution de l'abri personnel

(cf. plus haut), il reste une seule issue : la fuite. En langage militaire, ça s'appelle le « désengagement des populations ». Instruits par le précédent de l'exode de 1940, les autorités ont décidé dans les années cinquante de créer « au cas où » des compagnies d'hébergement, chargées de canaliser le sauve-qui-peut des civils. Fortes de 2 000 hommes (tous volontaires) et placées sous la tutelle du préfet de police, ces neuf compagnies ne disposent pour tout matériel que de quelques couvertures...



La C.M.I.R. : un matériel et des hommes ayant subi l'expérience d'une vraie contamination.

PARIS CATASTROPHES

de leur code. Pas même les pompiers, pas même la direction locale de la Sécurité civile, pas même la Préfecture de Police...

Inquiétant : dans tout Paris, une seule personne (le général) connaît le code des sirènes d'alerte...

Que dire alors de l'attitude des Parisiens en cas d'alerte ? Personne ne broncherait sans doute. Il est vrai que leur dernière utilisation remonte à 1944. Mais tout de même ! Pourtant, il existe une personne au courant du code des sirènes : le général Surville. Et pour cause : c'est le chef du « service de l'alerte ».

Paris-Magazine peut donc enfin vous révéler ce code « ultra-confidentiel » : cinq modulations en une minute : attaque chimique ou atomique, tout le monde aux abris. Cinq coups de sirène espacés : retombées radioactives, agir de même. Signal continu de trente secondes : fin d'alerte, retour possible à l'air libre. Mais attention, n'apprenez pas tout de suite ce code par cœur ; dans six mois, le service sera entièrement réorganisé, et le code simplifié. On entendra soit un signal modulé d'une minute (se mettre à l'abri), soit un signal continu (fin d'alerte). Surville pense également faire sortir ce code de l'anonymat (bonne idée !) « En cas de crise grave », explique-t-il, « nous le ferons connaître par voie de tracts et de radio. » Mais en cas de catastrophe type « Tchernobyl », le délai pour informer les habitants ne sera-t-il pas trop court ?...

Et puis, à quoi cela sert-il de dire aux gens de se mettre à l'abri, quand il n'y a pas d'abri (public) ? Si, pourtant, il y en a un, capable de résister aux radiations : celui du marché Saint-Honoré. Mais les places seront chères : deux cents en tout et pour tout. Quant aux caves et autres lieux souterrains susceptibles de résister au feu nucléaire, ils n'ont pas encore été recensés dans la capitale. Reste l'abri personnel ; encore faut-il disposer d'un jardin pour l'implanter (un privilège rare à Paris) et des moyens suffisants pour l'acquérir (de 25 000 à plusieurs centaines de milliers de francs). Dernière solution : utiliser Jupiter, le bunker blindé de l'Élysée. Mais aux dernières nouvelles, toutes les places sont déjà retenues...

HERVE LIFFRAN

CRASH SUR LA TOUR EI



Avion-suicide sur la Tour Eiffel : Phytosphère folle. Mais le Terrorisme nous a tellement habitué à d'autres actes aussi improbables...

FFEL : LE TERRORISME



Intervention en grandeur nature lors du récent attentat contre le poste de l'Hôtel de ville.

Huit septembre 1986, 19 heures : un colis piégé explose à la poste de l'Hôtel de Ville. Bilan : 1 mort, 12 blessés. Le CSPPA (Comité de soutien aux prisonniers politiques arabes) a encore frappé. Après la Galerie point Show, celle du Claridge et la librairie Gibert Jeune (entre autres...), l'addition commence à être lourde. De tous les scénarios-catastrophes, ceux qu'imaginent les terroristes sont les plus imprévisibles – et parfois les plus meurtriers... Pour le dernier en date, celui de l'Hôtel de Ville, ce sont les « Plan rouge » et « Plan A », les plus importants, qui ont été déclenchés : vingt-cinq véhicules, cent soixante pompiers répartis en groupes d'intervention ultra-efficaces...

Si, dans le cas d'attentats par bombes ou colis piégés, les autorités peuvent faire appel à la vigilance de tous les Parisiens, il est une voie qui reste quasi imparable : la voie des airs. Imaginons une seconde – rien qu'une – qu'un commando-suicide décide de détourner un Boeing et de la faire se précipiter sur la tour Eiffel (ou sur Matignon, ou sur l'Élysée...), personne n'y pourrait rien. Idem pour tous les appareils style hélicoptère, ULM ou piper d'aéroclub : si le survol de Paris est théoriquement interdit, il n'existe aucune batterie de DCA ni aucun Mirage 2000, qui soit capable (quand bien même les autorités oseraient prendre une pareille décision) d'abattre l'intrus au-dessus de, par exemple, le quartier des Halles, ou des Champs-Élysées...

De quoi donner des idées aux apprentis-kamikazes – sauf que le contrôle se développe évidemment en amont : aux aéroports, dans les aéroclubs, et dans les compagnies de location d'hélicoptères... Autre mode d'action : tenter de couper la capitale du reste de l'Hexagone – voire du monde. Difficile : côté électricité, la ville est

ceinturée par une véritable autoroute à (très) haute tension (400 000 volts), alimentée par plusieurs sources différentes et qui dessert toute une série de transformateurs dispersés dans Paris. Grâce à un système d'interconnexion, en cas d'accident sur l'un d'eux, les autres prennent le relais quasi instantanément.

Pourtant, un accident est survenu au cours de l'hiver polaire 84-85 : 20 000 habitants du quartier Beaubourg se sont retrouvés brusquement dans le noir et sans chauffage. Depuis, EDF a encore augmenté ses marges de sécurité et assure qu'aucun accident n'est plus possible. Dont acte.

Encore plus improbable : la panne totale de téléphone. Le nombre des centraux PTT est tel, l'interconnexion si développée qu'il est impossible d'envisager une désorganisation totale. Les communications internationales, par exemple, ne sont plus regroupées au seul central Archives, mais dispatchées entre plusieurs centres (à Bagnolet, à Archives et en province). En fait, la plus grosse panne possible, c'est la destruction totale d'un central : 40 000 abonnés privés de téléphone. Même avec le déclenchement – automatique – du plan « Cristel » (« Crise-Télécommunications »), il faudrait au moins huit jours pour tout réparer. Sauf pour les ambassades et les ministères, rétablis en une ou deux heures seulement grâce à la mobilisation des « Groupes d'intervention des PTT », sorte de GIGN du téléphone, capables d'interventions ultra-rapides.

Côté télévision, enfin, TDF résisterait à la destruction (par Boeing terroriste interposé, par exemple...) de la tour Eiffel. Les émissions reprendraient rapidement (le délai reste flou...) grâce aux réémetteurs de Sannois, de Montmartre et de Chennevières-sur-Marne. Seul problème : tous les Parisiens devraient réorienter leurs antennes. Pour celles qui se trouvent sur le toit du 32^e étage, de belles escalades sont à prévoir...



Déploiement des secours à la Défense : 160 hommes ultra-efficaces.



Le poste de commandement opérationnel du général des pompiers sur le site d'intervention à la Défense.

GAZ EN SOUS-SOL

Attention, danger : les rues de la capitale sont truffées de centaines de kilomètres de tuyaux à la merci du moindre pépin. Même si les plus grosses canalisations passent en dehors de Paris et si les gazomètres ont totalement disparu (le stockage se fait en rase campagne, sous terre), le danger subsiste. La preuve : le 17 février 1978, rue Raynouard, un mini-glissement de terrain provoque une formidable explosion. Bilan : 13 morts et 80 blessés. Une catastrophe qui peut encore arriver aujourd'hui.

Pire : si les anciennes carrières qui minent la Butte-Montmartre ou la Montagne-Sainte-Geneviève venaient à s'effondrer, cela pourrait provoquer (en imaginant une accumulation de gaz suffisamment importante) une gigantesque explosion capable d'engloutir en partie ou même en totalité des quartiers entiers... Un cas de figure qui, s'il ne peut être complètement exclu, reste quand même assez limité : l'Inspection des carrières de la Ville de Paris surveille de très près les moindres mouvements de sols et entreprend des travaux de consolidation à la moindre alerte.

Evidemment, il suffit d'une fois...

EAU-SECOURS...

Peut-on empoisonner Paris ? Théoriquement, ce n'est pas impossible. La capitale consomme chaque jour 850 000 mètres cubes d'eau de provenances diverses. En cas de pollution de la Seine ou la Marne (ce n'est pas les usines polluantes qui manquent, sans parler de la future centrale nucléaire de Nogent-sur-Seine), on ne pourrait plus compter que sur les antiques aqueducs pour l'alimentation de Paris. Dans ce cas, et sous réserve de rationner la consommation (en la réduisant de moitié...), la capitale ne disposerait que de vingt-quatre heures de réserve...

De quoi faire grimper en flèche la consommation de Vittef...