



EXERCICES DE SÉCURITÉ CIVILE

GUIDE THÉMATIQUE D'EXERCICES SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET DANS LES GARES



**Direction Générale de la Sécurité Civile
et de la Gestion des Crises**



MINISTÈRE
DE
L'INTÉRIEUR

EXERCICES DE SÉCURITÉ CIVILE

GUIDE THÉMATIQUE D'EXERCICES SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET DANS LES GARES



**Direction Générale de la Sécurité Civile
et de la Gestion des Crises**

INTRODUCTION

La réalisation d'un guide d'exercice thématique a pour objet d'apporter une aide concrète et efficace aux personnes chargées de l'organisation des exercices au sein des départements et des zones. Cette aide passe d'une part, par la connaissance structurelle et opérationnelle des entités partenaires et d'autre part, par des exemples concrets, voire des modèles issus des différents retours d'expérience de gestion de crise en situation réelle ou d'exercice.

Le guide thématique "exercices sur le réseau ferré national et dans les gares" remplit ces deux objectifs.

Ainsi, la première partie est consacrée à l'organisation du réseau ferré national. En effet, le système ferroviaire français a énormément évolué ces dernières années : aux côtés de la Société Nationale des Chemins de Fer français (SNCF), opérateur historique, le Réseau Ferré National français (RFN) accueille de nouvelles sociétés de transport (entreprises ferroviaires) de marchandises et de voyageurs. Depuis janvier 2010, la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF) gère la circulation des trains sur le territoire, en veillant à l'équité de traitement entre les différentes entreprises ferroviaires. Cette description devrait permettre aux organisateurs d'exercices, non seulement de connaître le fonctionnement de l'entité partenaire, mais également, de maîtriser les interfaces dans le cadre de l'organisation des exercices.

La deuxième partie décline de façon relativement concrète la trame du "mémento en 10 points" en l'adaptant au milieu ferroviaire. S'appuyant sur les enseignements acquis des événements réels et le retour d'expérience des exercices, des conseils, exemples et procédés de bonnes pratiques y sont développés.

La section "exercices et retours d'expérience" du bureau de la planification, exercices, retour d'expérience de la sous direction de la planification et de la gestion des crises de la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises, en lien avec la direction des opérations et de la qualité des processus, la direction de la sûreté de la SNCF, ainsi que la direction de la circulation ferroviaire, se tient à votre disposition pour vous apporter tout l'appui nécessaire dans la conception des exercices.

PARTIE 1 PRÉSENTATION DU SYSTÈME FERROVIAIRE EN FRANCE

1	PRÉSENTATION FONCTIONNELLE ET INTERFACES ENTRE ACTEURS RESPONSABLES D'ORGANISATION D'EXERCICES	8
1.1	Le propriétaire du réseau et gestionnaire de l'infrastructure	8
1.2	Le Gestionnaire d'Infrastructure Délégué (GID) pour la maintenance et la circulation	9
1.3	La Direction de la Sûreté	10
1.4	Le gestionnaire de gares : Gares et Connexions	13
1.5	Les acteurs du transport : les Entreprises Ferroviaires (EF)	14
1.6	Le groupe SNCF	15
1.7	Les points d'entrée/assembleurs pour le montage d'un exercice	17
2	PRÉSENTATION OPÉRATIONNELLE ET INTERFACES ENTRE ACTEURS DE GESTION DE CRISE	18
2.1	La DCF	18
2.2	Les entreprises ferroviaires	21
2.3	Le gestionnaire de gares : Gares et Connexions	21
3	LA PRÉPARATION DES OPÉRATEURS FERROVIAIRES FACE AUX RISQUES ET MENACES	22
3.1	Les obligations des opérateurs ferroviaires en matière de sécurité civile	22
3.2	Le Plan d'Intervention et de Sécurité	22
3.3	Opérateurs ferroviaires et acteurs de gestion de crise : se préparer et se former ensemble	23
3.4	Le propriétaire du réseau et gestionnaire de l'infrastructure	23

PARTIE 2 LES EXERCICES SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET DANS LES GARES EN 10 POINTS

1	LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES	26
1.1	Textes de portée générale	26
1.2	Le plan d'intervention et de sécurité (PIS)	26
2	LA CLASSIFICATION DES EXERCICES	28
2.1	Selon l'échelon décisionnel	28
2.2	Selon le niveau de progression	29
2.3	Selon le niveau de jeu	29
3	LA PROGRAMMATION DES EXERCICES	30
3.1	Le cadre réglementaire	30
3.2	La programmation et les critères locaux	30
4	LES OBJECTIFS	31
5	LES DIFFÉRENTS ACTEURS	36
5.1	Les autorités	36
5.2	Les autres acteurs	36
5.3	Le DIREX, le DIRANIM, les groupes de travail	36
6	LE MONTAGE D'UN EXERCICE À THÉMATIQUE FERROVIAIRE	37
6.1	La programmation	37
6.2	Le rétro planning	37
6.3	Les dossiers d'exercice et d'animation	39
6.4	Les participants	40
6.5	La logistique	41
6.6	Le financement / assurances	41
6.7	Les conventions d'exercice	41
6.8	La sécurité	42
7	LA CONDUITE D'UN EXERCICE À THÉMATIQUE FERROVIAIRE	44
7.1	La durée de l'exercice	44
7.2	L'animation pendant l'exercice	44
7.3	L'évaluation	45
8	LA COMMUNICATION SUR L'EXERCICE ET DANS L'EXERCICE	46
8.1	La communication sur l'exercice	46
8.2	La communication dans l'exercice	46
8.3	La gestion des autorités ou autres visiteurs	77
9	L'APRÈS EXERCICES : LE RETOUR D'EXPÉRIENCE	48
10	ANNEXES	49



03732

WINDY HILL
CITY, MISSOURI 64414
LEADING 31

PARTIE 1

PRÉSENTATION DU SYSTÈME FERROVIAIRE EN FRANCE

- | | |
|--|-----------|
| 1. PRÉSENTATION FONCTIONNELLE
ET INTERFACES ENTRE ACTEURS
RESPONSABLES D'ORGANISATION
D'EXERCICES | 8 |
| 2. PRÉSENTATION OPÉRATIONNELLE
ET INTERFACES ENTRE ACTEURS
DE GESTION DE CRISE | 18 |
| 3. LA PRÉPARATION DES OPÉRATEURS
FERROVIAIRES FACE AUX RISQUES
ET MENACES | 22 |

1 PRÉSENTATION FONCTIONNELLE ET INTERFACES RESPONSABLES D'ORGANISATION D'EXERCICES

Le système ferroviaire est l'objet de fortes évolutions technologiques et institutionnelles tant au plan national qu'europpéen. De nouvelles infrastructures sont en projet, de nouveaux types d'exploitation se développent, de nouvelles entreprises spécialisées dans le transport du fret comme des voyageurs existent et de nouveaux opérateurs sont apparus aux côtés de SNCF, opérateur historique.

Le réseau ferroviaire français est composé :

- ◆ du Réseau Ferré National ¹ (RFN) : ensemble des voies principales et des voies de service dont Réseau Ferré de France (RFF) est propriétaire, y compris les premières parties des embranchements industriels et commerciaux (embranchements particuliers) ;
- ◆ du réseau hors RFN :
 - des voies de service nécessaires à l'activité des entreprises ferroviaires dont celles-ci sont propriétaires (dépôts, ateliers, voies de remisage...);
 - de lignes ferroviaires autres : voies appartenant à des tiers, deuxièmes parties des embranchements industriels et commerciaux (embranchements particuliers).

Le réseau ferré national est composé de 31 385 km de voies ferrées en service (dont près de 2000 km de lignes à grande vitesse) sur lesquelles circulent 17 000 trains par jour, transportant des voyageurs ou des marchandises.

1.1. LE PROPRIÉTAIRE DU RÉSEAU ET GESTIONNAIRE DE L'INFRASTRUCTURE

RFF est propriétaire du réseau ferré national et est chargé de sa gestion. Il est dénommé "gestionnaire d'infrastructure" ². Il est également propriétaire des quais, ascenseurs des quais, escaliers, rampes et souterrains qui les desservent. Il est sous tutelle du Ministère chargé des transports.

En tant que Gestionnaire de l'Infrastructure (GI), RFF a pour missions l'entretien et la maintenance des installations (lignes, gares, installations nécessaires à l'exploitation des services), la construction de nouvelles installations et la gestion des circulations ferroviaires.

Réseau Ferré de France a opté pour une organisation décentralisée en 12 directions régionales.

Pour un exercice nécessitant l'utilisation de l'infrastructure du RFN et de ses équipements, il est nécessaire d'anticiper la demande 6 mois, voire un an à l'avance. Cette attribution de capacité est un préalable à la poursuite de l'organisation de l'exercice.

A cet effet, le point d'entrée initial est RFF régional.

De son côté, RFF est également intéressé par les aspects de communication concernant ses équipements (passages à niveau, tunnels,...), ainsi que par la partie traitant du retour d'expérience et du plan d'actions associé.

¹ Décret n°2002-1359 du 13 novembre 2002 fixant la consistance du réseau ferré national.

² Arrêté du 12 août 2008 modifiant l'arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du RFN et l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le RFN.

Figure 1
Organisation RFF
en régions



1.2. LE GESTIONNAIRE D'INFRASTRUCTURE DÉLÉGUÉ (GID) POUR LA MAINTENANCE ET LA CIRCULATION

En qualité de "Gestionnaire d'Infrastructure Délégue" et pour le compte de RFF :

- ◆ la maintenance du réseau ferré national est assurée par la "branche infrastructure" de SNCF. Principalement contributeur, le GID "maintenance" participe à la sécurisation du site de l'exercice (voies et abords).

- ◆ la gestion du trafic et des circulations est confiée à la Direction de la Circulation Ferroviaire (DCF)³. La DCF est une entité autonome. Elle est notamment chargée, sur le RFN, pour le compte et selon les principes édictés par RFF, de :
 - l'allocation des capacités d'infrastructure ;
 - la gestion opérationnelle des circulations ;
 - la mise en œuvre des mesures propres à assurer leur fluidité, leur régularité et leur acheminement en toute sécurité ;
 - la mise en œuvre des dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la situation normale en cas de perturbation de la circulation.

Cette direction pilote 21 Etablissements Infrastructure Circulation (EIC) qui assurent ces missions, chacun sur un territoire déterminé. La gestion des circulations est assurée, sur le territoire de compétence de chaque EIC, par un Centre Opérationnel de Gestion des Circulations (COGC), et au niveau national, par le Centre National des Opérations situé au CNOF.

En sa qualité "d'assembleur ferroviaire", l'EIC est l'interlocuteur privilégié pour informer la préfecture des contributeurs ferroviaires utiles à l'exercice qu'elle souhaite réaliser. La préfecture sollicite alors les contributeurs concernés, RFF régional restant le point d'entrée initial pour toute réservation de capacité d'infrastructure. L'EIC est également intéressé à tester les organisations et les procédures de gestion de situations perturbées définies dans les PIS, PUI...

³ Loi n° 2009-1503 du 8 décembre 2009 relative à l'organisation et à la régulation des transports ferroviaires et portant diverses dispositions relatives aux transports : "au sein de la SNCF, un service spécialisé exerce, à compter du 1^{er} janvier 2010, pour le compte et selon les objectifs et principes de gestion définis par Réseau ferré de France, les missions de gestion du trafic et des circulations sur le réseau ferré national (...) dans des conditions assurant l'indépendance des fonctions essentielles ainsi exercées garantissant une concurrence libre et loyale et l'absence de toute discrimination". Un décret n° 2011-891 du 26 juillet 2011 relatif au service gestionnaire du trafic et des circulations (SGTC) et portant diverses dispositions en matière ferroviaire vient en application de la loi ORTF, désormais codifiée aux articles L.2123-4 et suivants du Code du transport pour ce qui concerne la gestion du trafic et des circulations.

■ Le Service de la Surveillance Générale (SUGE)

SNCF participe, dans le cadre de la police des chemins de fer, au maintien du bon ordre et à la tranquillité publique, sur l'étendue du territoire dont elle a la charge et pour le patrimoine qu'elle gère (pour son compte ou pour celui de RFF). À ce titre, SNCF est autorisée à disposer d'un service interne de sécurité. Ce dernier, dénommé Surveillance Générale, assure des missions de prévention.

Ainsi, la loi lui a dévolu la mission "de veiller à la sécurité des personnes et des biens, de protéger les agents de l'entreprise et son patrimoine et de veiller au bon fonctionnement du service, dans les entreprises immobilières nécessaires à l'exploitation du service géré par l'établissement public et dans ses véhicules de transport public de voyageurs, dans le cadre d'une mission de prévention ⁴".

Les agents de la Surveillance Générale ont également pour rôle de constater les infractions à la Police des chemins de fer.

La SUGE contribue à la mise en sûreté du périmètre de l'exercice. Elle peut très bien jouer également le rôle qui lui incombe dans l'exercice (appui des forces de l'ordre, canalisation des flux).

■ Le Poste de Commandement National Sûreté (PCNS)

Le Poste de commandement national sûreté traite les événements sûreté SNCF :

- ◆ il recueille les données, et assure la circulation des informations en temps réel entre les agents de la Sûreté ferroviaire (Surveillance Générale), les services de police et de gendarmerie, ainsi que tous les autres acteurs concernés ;
- ◆ il coordonne les actions des équipes de la Surveillance Générale (SUGE) sur le terrain ;
- ◆ il déclenche les demandes d'intervention auprès des forces de l'ordre.

■ La collaboration de la direction de la sûreté SNCF avec les services de l'État dédiés à la sécurité nationale

La direction de la Sûreté de la SNCF travaille en partenariat avec les services de sécurité publique et de sécurité civile (Police, Gendarmerie, SDIS, préfectures, zones de défense et de sécurité, ministères...). Son organisation territoriale est calquée sur celle de l'État avec, notamment, une parfaite adéquation au niveau des zones de défense et de sécurité.

Dans ce contexte, la direction de la Sûreté de SNCF a désigné des responsables "sûreté" à l'échelon des régions SNCF et des zones de défense, correspondants "défense" des services de l'État. Il s'agit respectivement des "Responsables Régionaux Sûreté (RRS)" et des "Directeurs Zonaux Sûreté (DZS)".

Leurs missions principales sont :

- ◆ **intervenir** sur des dossiers relevant de la sécurité civile, de la sécurité publique ou de la défense ;
- ◆ **s'assurer** de l'application locale des plans d'alerte et de prévention (Vigipirate...) ;
- ◆ **s'assurer** de la rédaction des plans particuliers de protection et de leur transmission aux services préfectoraux ;

⁴ Loi n° 2001-1062 du 15 novembre 2001 relative à la sécurité quotidienne, complétant la loi n° 83-629 du 12 juillet 1983 sur les activités de sécurité privée (article 11-1).

- ◆ prendre part à la préparation et la réalisation des exercices de sécurité civile ou relatifs à la sécurité nationale ;
- ◆ piloter l’instruction du processus d’habilitation défense.

1.4. LE GESTIONNAIRE DE GARES : “GARES ET CONNEXIONS”

La branche SNCF “Gares & Connexions” assure la gestion des gares “voyageurs”⁵. Elle a pour missions de maintenir, d’aménager et de développer les 3 000 gares françaises “voyageurs” en partenariat avec les collectivités locales.

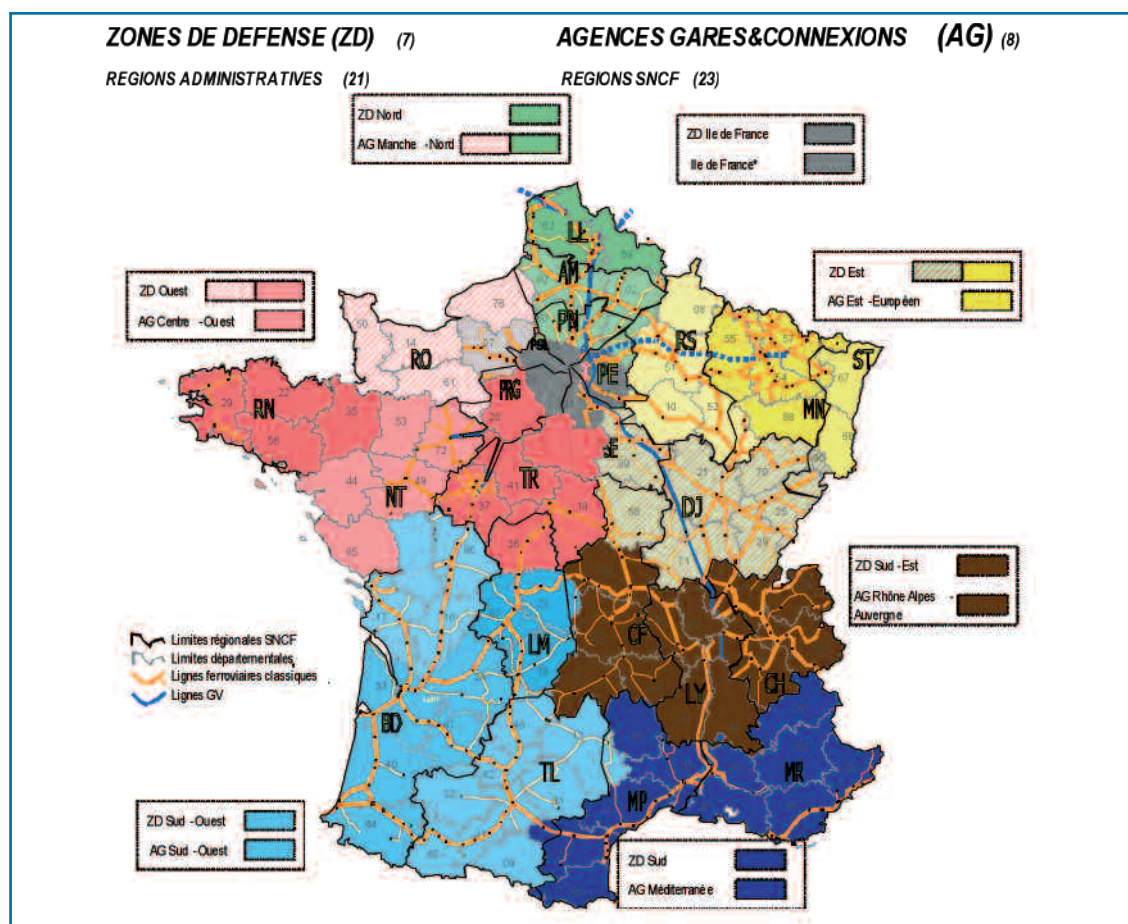


Figure 3 - Carte Gares et Connexion

Lorsque l’exercice se déroule dans les bâtiments voyageurs (hall, salle des pas perdus...) sans impact sur la circulation, “Gares et Connexions” est le point d’entrée.

⁵ L’article 18 de la loi d’orientation des transports intérieurs, modifié par la Loi n° 2009-1503, spécifie “La SNCF a pour objet (...) de gérer, de façon transparente et non discriminatoire, les gares de voyageurs qui lui sont confiées par l’État ou d’autres personnes publiques”. Un décret n° 2012-70 du 20 janvier 2012 relatif aux gares de voyageurs et autres infrastructures de services du réseau ferroviaire définit les conditions d’accès des entreprises ferroviaires aux gares de voyageurs et autres infrastructures de service du réseau ferroviaire.

Les contacts Gares & Connexions

En Ile de France :

- ◆ le Directeur du Département des Grandes Gares ⁶ de Paris ;
- ◆ le Directeur de la Direction Déléguée des Gares Transiliennes ;

En province : les Directeurs d'Agence

AGENCE G&C	ADRESSE
Centre Ouest	22, Boulevard Beaumont - 35 000 RENNES
Manche Nord	Le Forum – 33, Avenue Charles St Venant - 59 800 LILLE
Est Européen	14, Viaduc Kennedy - 54 042 NANCY Cedex1
Rhône Alpes - Auvergne	217, Cours Lafayette - 69 006 LYON
Bourgogne - Franche-Comté	6, Cour de la Gare - 21 000 DIJON
Sud-ouest	Gare de Bordeaux-St-Jean - 33 080 BORDEAUX Cedex
Méditerranée	Esplanade St Charles - 13 232 MARSEILLE Cedex1

1.5. LES ACTEURS DU TRANSPORT : LES ENTREPRISES FERROVIAIRES (EF)

Les entreprises ferroviaires sont des entreprises assurant des prestations de transport voyageurs ou marchandises sur le réseau ferré national. Il en existe plusieurs en France, agréées pour la circulation sur le RFN ⁷. (Exemples : CFL Cargo, Colas rail, Eurostar International Limited : La liste peut être obtenue auprès de RFF).

Impliquer une autre EF que SNCF dans l'exercice ou même, avoir plusieurs EF contributrices peut être intéressant à plusieurs titres : test des interfaces, test des spécificités de chacune d'elles, répartition des coûts...

Informé des EF potentiellement contributrices, le demandeur peut "inviter" celles-ci à faire connaître leurs possibilités en terme d'exercice. S'il s'agit d'organiser un exercice sur les installations propres de l'EF, celle-ci sera directement sollicitée.

Nota : quelle que soit l'EF, les modalités d'intervention pour les services de secours et d'enquête restent identiques

⁶ Il s'agit de Paris-Austerlitz, Paris- Montparnasse, Paris-Gare-de-Lyon, Paris-Nord, Paris-Est, Paris-St- Lazare, Marne la vallée, Massy TGV et CDG2 (TGV) 16 Avenue d'Ivry ,75013.

⁷ Les entreprises ferroviaires sont des "personnes titulaires d'une licence d'entreprise ferroviaire assurant la traction ferroviaire pour la fourniture de services de transport de marchandises ou de voyageurs" (Arrêté du 12 août 2008 modifiant l'arrêté du 26 août 2003 relatif aux modalités d'exploitation du RFN et l'arrêté du 23 juin 2003 relatif à la réglementation de sécurité applicable sur le RFN).

1.6. L'EF SNCF

■ Les régions SNCF :

Le territoire de la SNCF se découpe en 23 "régions SNCF". Chaque région SNCF est chargée de la gestion de crise sur son territoire et des relations institutionnelles.

Correspondances entre régions SNCF et EIC

RÉGION SNCF	EIC
PICARDIE (Amiens)	Paris Picardie
AQUITAINE (Bordeaux)	Aquitaine Poitou Charente
ALPES (Chambéry)	Alpes
AUVERGNE (Clermont-Ferrand)	Auvergne Nivernais
BOURGOGNE (Dijon)	Bourgogne Franche-Comté
NORD-PAS-DE-CALAIS (Lille)	Nord-Pas-de-Calais
LIMOUSIN (Limoges)	Limousin
RHONE-ALPES (Lyon)	Rhône-Alpes
PROVENCE-ALPES-CÔTE-D'AZUR (Marseille)	Provence-Alpes-Côte-d'Azur
LORRAINE (Metz-Nancy)	Lorraine
LANGUEDOC-ROUSSILLON (Montpellier)	Languedoc-Roussillon
PAYS-DE-LA-LOIRE (Nantes)	Pays-de-la-Loire
IDF PARIS RIVE-GAUCHE (Paris rive-gauche)	Paris Rive-Gauche
IDF PARIS ST-LAZARE (Paris St-Lazare)	Paris Saint-Lazare
IDF PARIS SUD-EST (Paris Sud-Est)	Paris Sud-Est
IDF PARIS EST (Paris Est)	Paris Champagne-Ardenne
IDF PARIS NORD (Paris Nord)	Paris Picardie
CHAMPAGNE-ARDENNE (Reims)	Paris Champagne-Ardenne
BRETAGNE (Rennes)	Bretagne
HAUTE-NORMANDIE (Rouen)	Normandie
ALSACE (Strasbourg)	Alsace
MIDI-PYRENEES (Toulouse)	Midi-Pyrénées
CENTRE (Tours)	Centre

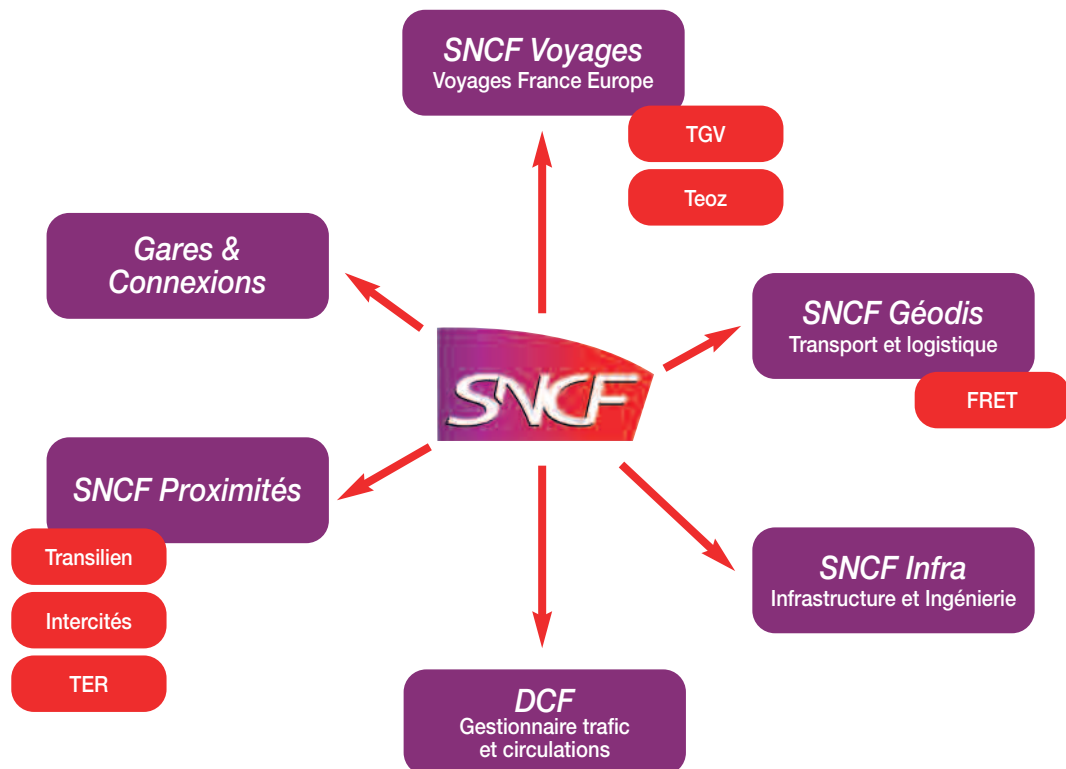
L'Entreprise Ferroviaire SNCF

L'EF SNCF est composée de :

- ◆ la branche VOYAGES (voyages France / Europe) ;
- ◆ la branche PROXIMITE (transports de proximité à l'attention des voyageurs (Transilien, TER et Intercités) ;
- ◆ la branche GEODIS (transport de logistique, fret) ;
- ◆ la branche SNCF infrastructure ;
- ◆ la branche Gares et Connexions.

Dans le cadre des exercices, l'EF SNCF est intéressée à tester ses procédures et son organisation liées :

- ◆ à l'adaptation du plan de "transport" ;
- ◆ à la prise en charge et l'information des voyageurs ;
- ◆ aux relations avec les médias.



Le groupe SNCF

1.7. LES POINTS D'ENTRÉE / ASSEMBLEURS LORS DU MONTAGE D'UN EXERCICE

Les exercices sont élaborés selon deux critères :

- ◆ le lieu paraissant le mieux approprié pour les acteurs et la thématique de l'exercice ;
- ◆ les objectifs assignés.

Comme vu précédemment, le lieu déterminera le point d'entrée.

En outre, deux grandes typologies d'exercice sont à identifier :

- ◆ les exercices impactant la circulation en ligne et mobilisant des moyens matériels (locomotives, rames,...) et humains (conducteurs, équipage, agents de terrain...);
- ◆ les exercices sans impact sur la circulation (dans un bâtiment, sur une voie de service...).

L'assembleur ferroviaire sera ainsi défini en fonction de ces critères. Il indique au demandeur les contributeurs potentiels. Le demandeur sollicite alors chacun d'entre eux sur ses possibilités de contribuer à l'exercice. Sur cette base, l'assembleur associe les contributeurs définis (par exemple : RFF régional, EIC, EF etc...).

Ci-dessous, un tableau indicatif permettant de définir à priori un point de contact :

TYPE D'EXERCICE	POINT D'ENTRÉE
Tester une infrastructure ferroviaire du RFN ou des capacités d'intervention au sein de cette infrastructure.	EIC concerné. RFF tant que l'infrastructure n'a pas été mise en exploitation (exemple : construction d'une ligne à grande vitesse).
Tester les dispositions d'un Plan d'Intervention de sécurité.	EIC concerné.
Tester les capacités à réagir à un événement survenu dans le périmètre d'une gare (hall, salles d'attente,...) sans impact sur les voies du RFN et la circulation.	Gares et Connexions.
Tester un Plan Particulier de Protection.	Entité responsable du point d'importance vitale et du plan particulier de protection (gares et Connexions, etc...).
Exercice majeur à dominante Sûreté ou défense Civile : exercices de la famille PIRATE, NRBC, évacuations massives, etc. Ce type d'exercices implique la SNCF en tant qu'opérateur d'importance vitale.	EIC concerné avec l'entité zonale ou régionale de la Direction de la Sûreté.
Plan d'Urgence Interne (gare de triage principalement), Transport de Marchandises Dangereuses ou Radioactives.	EIC intéressé.
Plan Particulier d'Intervention.	EIC intéressé
Tester l'organisation de gestion de crise d'un transporteur.	(le plus souvent, il s'agira d'un sous objectif qui s'inscrit dans un des cas définis ci-dessus).

2 PRÉSENTATION OPÉRATIONNELLE ET INTERFACES ENTRE ACTEURS DE GESTION

EN CAS D'INCIDENT OU D'ACCIDENT :

2.1. LA DCF A POUR RÔLE :

- ◆ d'assurer la sécurité des usagers, des équipes de secours, des personnels, des tiers et des circulations ferroviaires ainsi que la protection de l'environnement ;
- ◆ d'informer les autorités ;
- ◆ de mettre en œuvre les dispositions nécessaires pour assurer le rétablissement de la circulation normale, et notamment :
 - l'interface avec les services de secours ou de l'État ;
 - le pilotage des incidents ;
 - l'information des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de gares ;
 - la définition des stratégies de la gestion de la perturbation et de retour à la situation nominale ;
 - la demande des moyens (de RFF, de la DCF, de la branche "Infrastructure" de la SNCF, des entreprises ferroviaires, et du gestionnaire de gares) prévus au PIS.

A cet effet, elle est organisée sur 3 niveaux :

2.1.1. Niveau local

Lors d'un incident se déroulant sur le Réseau Ferré National (RFN), la sauvegarde des personnes, des biens ou de l'environnement peut nécessiter que le COGC fasse appel aux moyens des services de secours.

Dans ce cadre, la réalisation des missions de ces personnels sur le RFN impose, à leurs côtés, la présence d'un dirigeant formé à cet effet. Cette intervention relève exclusivement des missions du GID. Le Coordonnateur du COGC désigne et dépêche sur les lieux d'un incident un Chef d'Incident Local (CIL).

Lors de la montée en puissance des moyens de secours, le Directeur des Opérations de Secours (DOS) peut décider de se rendre sur les lieux. Le Directeur de l'EIC (ou son représentant) désigne alors un interlocuteur du DOS : le Chef d'Incident Principal (CIP).

Les EF peuvent dépêcher sur site un représentant chargé de la mise en œuvre de mesures les concernant.

2.1.2. Niveau régional

Ayant pour mission d'alerter les services de secours et de l'État (sapeurs pompiers, police, gendarmerie, préfetures), le Coordonnateur du COGC est le correspondant désigné des responsables opérationnels de ces services. Il est l'interlocuteur unique des services de secours et d'enquête en l'absence de CIL sur les lieux d'un incident.

Chaque COGC dispose à cet effet d'une ligne téléphonique dédiée pour communiquer avec les services de secours.

Le Coordonnateur du COGC peut être conduit à déclencher l'activation du PIS de son territoire en transmettant aux préfets de département(s) et de zone les informations du message d'alerte extérieur.

Le directeur de l'EIC (ou son représentant) met les moyens du PIS à disposition des services concernés de l'État et tente de renforcer la prise en compte des intérêts ferroviaires.

Le directeur d'EIC (ou son représentant) assure l'interface avec les autorités de l'État (préfetures, procureurs) pour toute intervention en rapport avec la circulation ferroviaire. La salle de crise opérationnelle (dénommée également salle des opérations ferroviaires) peut être activée pour gérer les situations perturbées.

A la demande de l'autorité préfectorale, le COGC envoie au Centre Opérationnel Départemental (COD) ou au Centre Opérationnel Zonal (COZ) un détaché de liaison. Pour mémoire, le préfet peut également, et de façon distincte, solliciter une Entreprise Ferroviaire pour obtenir un tel détaché de liaison.

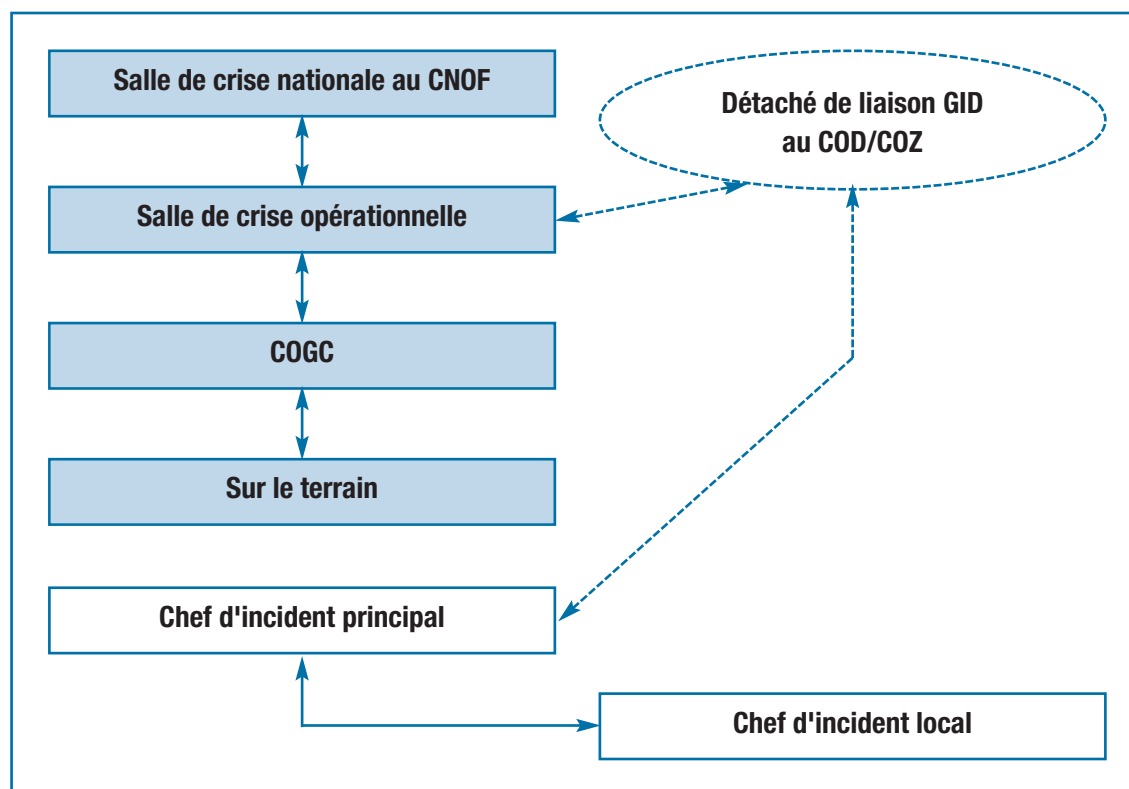


Figure 4 - Macro organisation de gestion des situations perturbées

2.1.3. Niveau national

Le CNO C est chargé du suivi global des circulations, du plan de transport et de la gestion des incidents sur le RFN. Il accueille sur un plateau commun les différentes activités de SNCF et des représentants d'autres entreprises ferroviaires. Le CNO C dispose en son sein d'une "salle de crise".

Le CNO C effectue une veille permanente sur tous les trafics, supervise l'état du réseau et de la circulation, et s'assure de la fluidité du trafic sur les axes principaux.

En situation perturbée, il gère en interne les incidents ayant une répercussion nationale et favorise les échanges entre les acteurs. Il détient le pouvoir de décision pour rediriger les trains en cas d'anomalie de la circulation. Il estime les prévisions de retard et anticipe les conséquences, définit les moyens à mettre en œuvre pour rétablir rapidement le trafic.



Figure 5 - Interfaces entre les services de secours et les entités du gestionnaire du trafic et des circulations

2.2. LES ENTREPRISES FERROVIAIRES

Elles sont chargées de :

- ◆ l'information, l'avitaillement ou l'évacuation des voyageurs ;
- ◆ l'organisation et les modalités d'information et de prise en charge des familles et attendants ;
- ◆ la mise à disposition auprès du gestionnaire du trafic et des circulations de locaux, moyens humains, matériels et techniques.

Lors d'accidents ferroviaires complexes, l'EF SNCF peut déployer à proximité du lieu de l'accident une équipe dédiée avec un "Poste de Crise Terrain (PCT)". Le PCT assure une liaison permanente avec les salles de crise régionales.

SNCF peut également activer un numéro vert "urgences accidents" à destination des familles et des proches en cas d'accident.

2.3. LE GESTIONNAIRE DES GARES : GARES ET CONNEXIONS

Il est chargé de la sécurité et de la sûreté dans les gares.

Son organisation doit également prévoir :

- ◆ un dispositif complémentaire permanent mis en œuvre notamment pour informer les voyageurs en gare et leur porter assistance ;
- ◆ des dispositifs destinés à l'accueil des services de secours en gare ;
- ◆ des locaux pouvant être mis à disposition des services d'intervention et de secours.

3 LA PRÉPARATION DES OPÉRATEURS FACE AUX RISQUES ET MENACES

Les opérateurs ferroviaires s'inscrivent dans l'organisation de gestion de crise, et doivent préparer leur propre réponse interne à un événement indésirable.

Ils doivent également se prémunir et se préparer face à d'éventuelles menaces que peuvent subir leurs installations et infrastructures.

3.1. LES OBLIGATIONS DES OPÉRATEURS FERROVIAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ CIVILE

Une réponse globale de sécurité civile implique que chaque acteur s'approprie les missions relevant de sa compétence et les décline dans son organisation interne.

Aussi, chaque opérateur ferroviaire, dans le cadre de la mission de protection générale des populations, doit ⁸ :

- ◆ Désigner en son sein un responsable correspondant du représentant de l'État :
“les exploitants des réseaux ferroviaires, doivent, afin de favoriser le retour à un fonctionnement normal en cas de crise, désigner aux préfets de département et de zone un responsable au sein de leur organisation” ⁹ ;
- ◆ être en mesure d'assurer en permanence les missions qui lui sont dévolues dans le cadre de la protection générale des populations par le préfet de département, le préfet de zone ou par le préfet maritime ;
- ◆ préciser les dispositions internes lui permettant de recevoir ou de transmettre l'alerte ;
- ◆ préparer sa propre organisation de gestion des événements ;
- ◆ recenser, détailler, et tenir à jour les moyens et informations dont il dispose pouvant être utiles dans le cadre de la mission de protection des populations.

Les organisations internes des opérateurs doivent être compatibles et coordonnées entre elles.

3.2. LE PLAN D'INTERVENTION ET DE SÉCURITÉ

Voir Partie 2, chapitre 1 : “les textes réglementaires”.

⁸ Décret n° 2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif au plan ORSEC.

⁹ Loi de modernisation de la Sécurité Civile du 13 août 2004, article 6, II.

3.3. OPÉRATEURS FERROVIAIRES ET ACTEURS DE GESTION DE CRISE : SE PRÉPARER ET SE FORMER ENSEMBLE

Pour être pleinement efficace, il est nécessaire d'intégrer au plus vite en amont de la préparation de l'exercice les besoins respectifs de chacun (objectifs généraux et intermédiaires).

Le choix du thème de l'exercice émanant de ces objectifs est arrêté par le préfet en concertation avec les différents acteurs concernés, sur la base notamment des retours d'expérience (exercices et incidents) et en cohérence avec les textes réglementaires.

La sollicitation n'est pas toujours unidirectionnelle : les acteurs du système ferroviaire peuvent être conduits à solliciter la participation des services de l'État ou des collectivités dans certains exercices.

3.4. SE PROTÉGER DES MENACES EXTÉRIEURES : LES OBLIGATIONS DES OPÉRATEURS FERROVIAIRES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ NATIONALE

Le dispositif ORSEC s'intègre dans le dispositif global de lutte contre les menaces extérieures. Chacun étant acteur de sa propre sécurité, les grands opérateurs ferroviaires doivent donc, non seulement organiser leur propre réponse interne opérationnelle à une crise, mais également savoir se protéger des risques ou menaces susceptibles de les atteindre. Dès 2006, dans une démarche de sécurité globale codifiée ¹⁰, l'État a identifié des secteurs essentiels pour le fonctionnement du pays et a désigné douze "**Secteurs d'Activités d'Importance Vitale**" (SAIV), parmi lesquels le secteur des transports. Les activités d'importance vitale sont des activités essentielles et difficilement substituables ou remplaçables qui peuvent présenter un danger grave pour la population ou visent à produire et à distribuer des biens ou des services indispensables. Au sein de chaque SAIV, l'État a désigné des opérateurs essentiels, publics ou privés, comme "**Opérateurs d'Importance Vitale**" (OIV).

L'État donne aux OIV des consignes de sécurité, les "**Directives Nationales de Sécurité**" (DNS) qu'ils sont chargés de mettre en œuvre à travers un "**Plan de Sécurité Opérateur**" (PSO) qui définit la politique générale de protection. Le PSO comprend l'organisation en temps de crise permettant le fonctionnement en mode dégradé, les plans de continuité et de reprise d'activité.

Les opérateurs ferroviaires désignés comme d'importance vitale doivent identifier et protéger leurs établissements, ouvrages ou installations névralgiques, contre toute menace. Ce sont les "**Points d'Importance Vitale**" (PIV).

¹⁰ Articles L.1332-1 à L.1332-7 puis R.1332-1 à R.1332-42 du code de la défense.

Chaque PIV (ou zone d'importance vitale)¹¹ est doté d'un "Plan Particulier de Protection (de zone)" (PPP) par l'opérateur, et d'un "Plan de Protection Externe" (PPE) par le préfet.

Les opérateurs d'importance vitale doivent désigner des délégués pour la défense et la sécurité (DLDS). Ces derniers représentent l'opérateur auprès de l'autorité administrative pour toutes les questions relatives à la sécurité des installations et aux plans de sécurité. Ils doivent être habilités "confidentiel défense".

L'ensemble des plans (organisation interne intégrée au dispositif ORSEC, dispositif de sécurité de l'opérateur d'importance vitale, plan de continuité d'activité) s'inscrit dans une même logique de gestion de crise. Les plans doivent être compatibles entre eux et entre opérateurs.

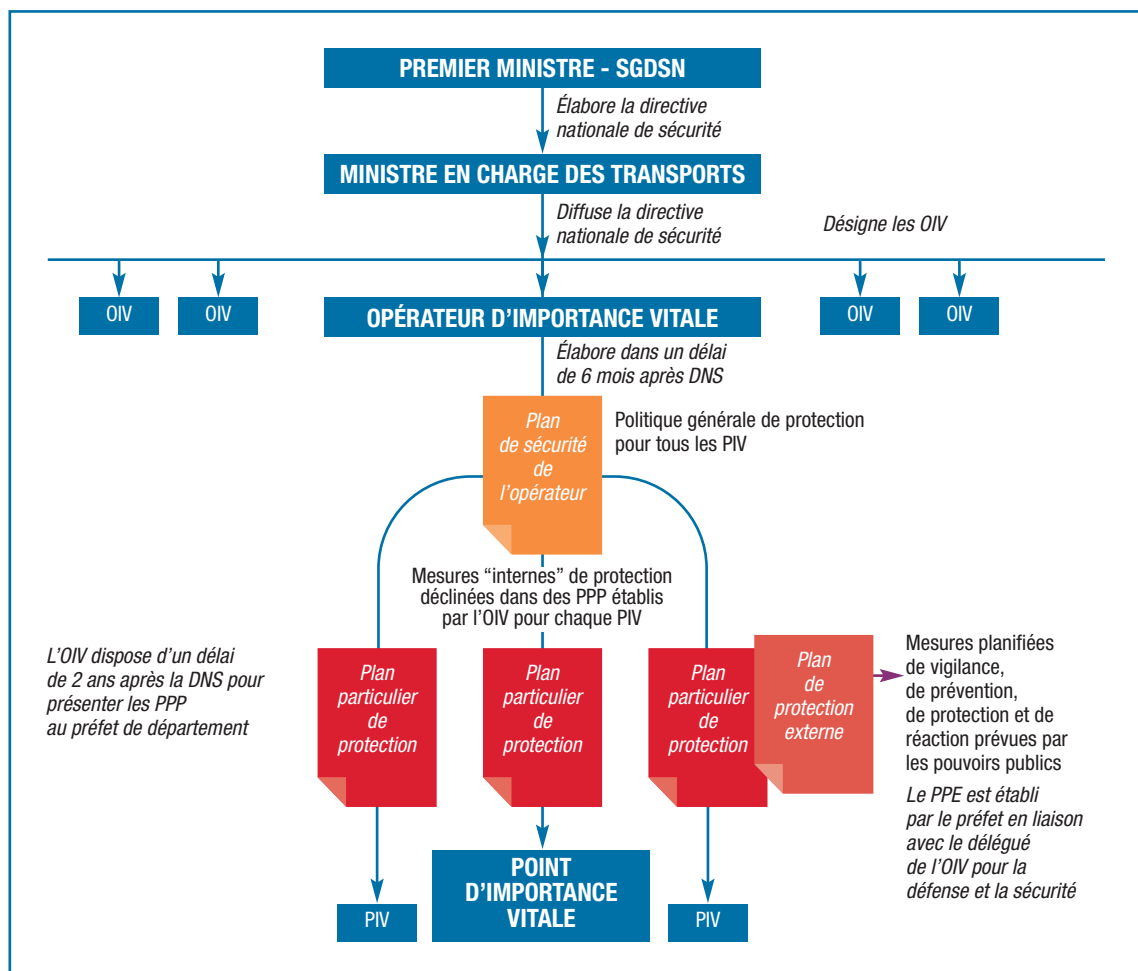


Figure 6 - Opérateurs d'importance vitale

¹¹ Lorsque dans une zone géographique continue sont implantés plusieurs PIV relevant d'opérateurs différents et interdépendants, le préfet peut la désigner "zone d'importance vitale". Lorsque cette zone s'étend sur plusieurs départements au sein d'une même zone de défense ou sur plusieurs zones de défense, un préfet de département coordonnateur est désigné. Les OIV désignent en commun un délégué pour la défense et la sécurité. Ils communiquent son nom au préfet de département ou au préfet de département coordonnateur.

PARTIE 2

LES EXERCICES SUR LE RÉSEAU FERRÉ NATIONAL ET DANS LES GARES EN 10 POINTS

1. LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES	26
2. LA CLASSIFICATION DES EXERCICES	28
3. LA PROGRAMMATION DES EXERCICES	30
4. LES OBJECTIFS	31
5. LES DIFFÉRENTS ACTEURS	36
6. LE MONTAGE D'UN EXERCICE À THÉMATIQUE FERROVIAIRE	37
7. LA CONDUITE D'UN EXERCICE À THÉMATIQUE FERROVIAIRE	44
8. LA COMMUNICATION SUR L'EXERCICE ET DANS L'EXERCICE	46
9. L'APRÈS EXERCICES : LE RETOUR D'EXPÉRIENCE	48
10. ANNEXES	49

1 LES TEXTES RÉGLEMENTAIRES

1.1. TEXTES DE PORTÉE GÉNÉRALE

Le code de la sécurité intérieure et le décret n° 2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif au plan ORSEC définissent la doctrine de planification des secours. L'ancienne appellation de "Plans de Secours Spécialisés", dont le PSS pour les accidents ferroviaires, a fait place au terme "ORSEC accident ferroviaire". Cependant, si le terme "PSS" a disparu, les dispositions contenues notamment dans l'instruction interministérielle (n°01-105 du 27 mars 2001) relative aux plans de secours spécialisés pour les accidents ferroviaires restent d'actualité.

La réglementation ORSEC définit l'organisation générique et intersectorielle de gestion de tous les événements touchant gravement la population, quelle qu'en soit l'origine : catastrophe naturelle ou technologique, attaque terroriste, crise sanitaire ...

Ces dispositions ORSEC se composent de deux volets :

- ◆ les dispositions générales définissant les mesures permettant de s'adapter à tout type de risque ;
- ◆ les dispositions spécifiques propres à certains risques particuliers préalablement étudiés.

Les risques ferroviaires sont clairement mentionnés dans le cadre des dispositions spécifiques ORSEC. A ce titre, l'article 4 du décret précise que "des exercices permettent de tester les dispositions générales et spécifiques du dispositif opérationnel et impliquent la participation périodique de la population (...). Des exercices communs aux dispositifs opérationnels ORSEC de zone et départementaux et, le cas échéant, aux dispositifs opérationnels maritimes doivent y être inclus".

Le décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif à la sécurité des circulations ferroviaires et à l'interopérabilité du système ferroviaire qui définit notamment les gestions des situations d'urgence, constitue également un texte important dans le domaine de la gestion de crise. Il précise notamment les responsabilités de chaque entité lors d'accident ou incident grave.

1.2. LE PLAN D'INTERVENTION ET DE SÉCURITÉ (PIS)

Le PIS est défini par arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 relatif au PIS sur le réseau ferré national.

La Direction de la Circulation Ferroviaire est associée à la planification opérationnelle inscrite dans le code de la sécurité intérieure. Elle doit se doter d'une organisation permettant de gérer, en liaison avec le(s) préfet(s) concerné(s), les situations d'incident ou d'accident grave ¹².

La description de cette organisation figure dans un document rédigé par chaque Établissement Infrastructure Circulation (EIC): le Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) ¹³. Si la DCF

¹² "Le gestionnaire d'infrastructure délégué gère les situations d'urgence en liaison avec le préfet territorialement compétent. Il établit à cet effet, en concertation avec les autorités administratives compétentes et le gestionnaire de l'infrastructure, des plans d'intervention et de sécurité" (l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif au PIS sur le réseau ferré national).

¹³ Arrêté du 12 août 2008 pris en application de l'article 13 du décret n° 2006-1279 du 19 octobre 2006 et relatif aux plans d'intervention et de sécurité sur le réseau ferré national.

est le rédacteur et l'assembleur des organisations dans le cadre du PIS, la réponse opérationnelle est l'affaire de tous, notamment, pour chaque entreprise ferroviaire, dans l'adaptation aux exigences de ces plans et dans la description des organisations mises en place (organisation pour informer les passagers et leur porter assistance).

Le plan d'intervention et de sécurité est un document interne décrivant l'organisation à mettre en place en cas de survenance d'événements de sécurité ferroviaire sur le territoire d'un EIC. Il doit permettre, au moyen de procédures prédéterminées, d'accélérer le retour à la normale après un incident.

Le PIS définit le rôle et les responsabilités de l'ensemble des personnels concernés en tenant compte des particularités locales. Il permet de coordonner l'action de ces personnels et de préciser les modalités d'information du préfet dans le respect, le cas échéant, des dispositions spécifiques ORSEC correspondantes.

Dans le milieu ferroviaire, lorsqu'un incident ou une succession d'incidents provoquant un ou plusieurs dommages aux personnes, aux biens, ou à l'environnement survient, on parle "d'événement de sécurité".

- ◆ Lorsque les exploitants ferroviaires peuvent gérer l'incident avec leurs moyens propres, on parle d'événement de sécurité de type 1.

Exemple : personne blessée à la suite d'un accident individuel.

- ◆ Lorsque l'incident dépasse les capacités des exploitants ferroviaires et nécessite le concours des services de secours, voire d'informer le préfet du département ou de zone de défense et de sécurité, on parle alors d'événement de sécurité de type 2.

Exemple : accident ferroviaire avec marchandises radioactives.

Les PIS sont élaborés par les EIC en concertation avec les préfets territorialement compétents et RFF, et après consultation des entreprises ferroviaires et du gestionnaire de gares. Ils prennent en compte les modalités d'alerte des services de secours et doivent être en cohérence avec les dispositifs susceptibles d'être mis en œuvre par chacun des préfets de département.

Les PIS comprennent notamment :

- ◆ une description du système ferroviaire accompagnée d'une cartographie simplifiée des lignes situées sur le territoire de compétence de l'EIC ;
- ◆ les modalités d'alerte des secours ;
- ◆ un descriptif de la mise en œuvre du PIS ;
- ◆ les organisations mises en œuvre par le gestionnaire du trafic et des circulations, les entreprises ferroviaires et le gestionnaire de gares pour gérer les situations perturbées ;
- ◆ le recensement et les modalités de la mise en œuvre des moyens pour gérer les situations perturbées ;
- ◆ des annexes reprenant les points particuliers (tunnels, viaducs ...) ;
- ◆ le recensement des installations et ouvrages situés sur le territoire de compétence de l'EIC pour lesquels a été prescrit un PPI, ainsi que l'organisation et les missions du COGC concerné en cas d'accident relevant de l'une de ces installations (modalités d'alerte et procédures à mettre en œuvre).

L'arrêté du 12 août 2008 relatif aux plans d'intervention et de sécurité établit une obligation d'exercices ferroviaires internes pour valider tout ou partie des procédures du PIS. L'EIC intéressé pourra trouver avantage à intégrer cette validation aux exercices des préfetures.

2 LA CLASSIFICATION DES EXERCICES

Les personnes chargées d'un exercice ferroviaire doivent prendre en compte des contraintes inhérentes à la thématique :

- ◆ **contraintes techniques** : l'exploitation ferroviaire laisse peu de marge aux acteurs de secours pour les exercices ou entraînements. En général, ceux-ci se déroulent de nuit, dans des créneaux horaires restreints ;
- ◆ **contraintes de délais** : ces exercices associent en général de nombreux acteurs et nécessitent de mobiliser des moyens importants. Un consensus sur une date d'exercice est parfois difficile à trouver. En tout état de cause, les délais de préparation doivent être largement anticipés : au minimum, 6 mois ;
- ◆ **contraintes financières** : le réalisme de tels exercices nécessite la mise en place de moyens publics ou privés plus ou moins importants qui représentent un coût financier certain.

Chaque année, de nombreux exercices sont annulés, avant leur réalisation, avec de courts préavis. Les raisons invoquées sont très diverses (volonté préfectorale, mouvements sociaux, évènements réels...) et certainement justifiées. Cependant, il importe de rappeler à chacun que le montage d'un exercice demande un investissement important de la part de tous les organisateurs et contributeurs, en termes de ressources humaines et financières et de moyens matériels mis en œuvre. Passé un certain délai avant la date de l'exercice, une annulation a des impacts conséquents : ressources financières engagées, commandes spécifiques, temps perdu, démotivation des personnels...

2.1. SELON L'ÉCHELON DÉCISIONNEL

De manière générale, le niveau d'un exercice à thématique ferroviaire implique **un échelon interdépartemental ou zonal**. En effet, les enjeux et leurs effets dépassent les limites d'un seul département. L'intérêt de jouer des exercices à ce niveau est de pouvoir concentrer les efforts et les moyens de plusieurs départements en un même lieu et au même moment et de tester ainsi les synergies interdépartementales.

Lorsque le thème de l'exercice concerne des infrastructures particulières (tunnels, gares, viaducs...), l'exercice revêt en général un caractère technique qui est en priorité destiné à l'entraînement des services de secours et du SDIS notamment. Ces exercices de terrain, ciblés, n'entraînant pas généralement l'activation d'un COD et sont joués à l'échelon local.

Enfin, dans les cas particuliers où l'exercice se déroule sur une zone frontalière, le niveau zonal avec implication du niveau national est recommandé.

2.2. SELON LE NIVEAU DE PROGRESSION

Le “mémento en 10 points” différencie les exercices généraux des exercices partiels.

Les exercices généraux “simulent la réalité par le biais de la mise en œuvre de l’ensemble du dispositif de gestion d’un événement, en déployant tous les moyens humains et matériels de l’échelon considéré”. L’exercice général combine une phase cadre et une phase terrain qui doivent être abordées afin de vérifier la cohérence de leur enchaînement et la pertinence globale du dispositif de gestion de crise.

L’exercice partiel se caractérise par une limitation du nombre des procédures à mettre en œuvre et/ou du nombre de participants.

En raison des contraintes inhérentes à de tels exercices, des moyens déployés mais également des créneaux horaires réservés permettant de simuler la réalité, l’organisation d’exercices généraux est souhaitable.

2.3. SELON LE NIVEAU DE JEU

Le “mémento en 10 points” distingue les exercices “cadres et d’état-major”, “état-major et terrain” ou “état-major, terrain et associant la population”. Dans la mesure du possible, les exercices généraux étant privilégiés, **le niveau “état-major, terrain et associant la population” est à rechercher en priorité**. Il permet en effet d’obtenir une gestion globale interservices et intersectorielle de la gestion de crise en renforçant les liens : autorité préfectorale / gestionnaire de l’infrastructure. L’association de la population au travers de l’activation de PCS par exemple, ou de figurants, constitue une occasion de développer l’esprit général de la gestion de crise.

Dans le domaine ferroviaire, les exercices sont majoritairement annoncés à l’avance car de nombreux acteurs sont impliqués. En revanche, cette information ne signifie pas que tous les éléments doivent être connus des acteurs. Le caractère inopiné, préparé par un comité restreint et tenu “secret”, répond essentiellement à une logique de test final des capacités de réaction des personnes ou des organisations en temps réel.

Afin de familiariser les participants à la gestion d’événements inattendus et en fonction de leur expérience dans le domaine de la gestion des crises, il est conseillé, dans un premier temps, de réaliser des exercices annoncés. Une fois les équipes aguerries, les exercices inopinés permettent de tester la bonne réactivité des personnels. Pour ce type d’exercices, seule la date et éventuellement la zone géographique concernée sont divulguées.

3 LA PROGRAMMATION DES EXERCICES

3.1. LE CADRE RÉGLEMENTAIRE

Actuellement, l'instruction technique du 27 mars 2001 relative au plan de secours spécialisé pour les accidents ferroviaires traite des fréquences de programmation des exercices de type ferroviaire : "la périodicité recommandée pour les **exercices partiels est de un an**, et pour les **exercices de portée générale, de cinq ans**".

Le décret du 13 septembre 2005 relatif au plan ORSEC propose un cadre général : "les exercices permettent de tester les dispositions générales du dispositif opérationnel et impliquent la participation périodique de la population. Chaque préfet de département, préfet de zone ou préfet maritime arrête **un calendrier annuel ou pluriannuel d'exercices généraux ou partiels** de mise en œuvre du dispositif opérationnel ORSEC".

Comme cela a été souligné précédemment, l'organisation de tels exercices est conséquente et leur préparation demande un lourd investissement. En raison des contraintes d'organisation et de la nature même de la thématique, il est souhaitable que ces exercices soient communs à plusieurs départements afin de "rentabiliser" au maximum la préparation.

Ce travail peut être mené sous l'égide de la zone tel que le précise l'article 4 du décret ORSEC : "des exercices communs aux dispositifs ORSEC de zone et départements doivent être inclus à la programmation".

D'autre part, l'interface entre les préfetures, les services de secours et l'exploitant peut être réalisée au travers des exercices prévus dans le cadre du PIS qui instaure la tenue d'un exercice interne annuel.

Enfin, la circulaire annuelle relative à la politique nationale d'exercice peut également constituer un support à la programmation.

3.2. LA PROGRAMMATION ET LES CRITÈRES LOCAUX

Outre les aspects réglementaires, la programmation doit également tenir compte des critères locaux.

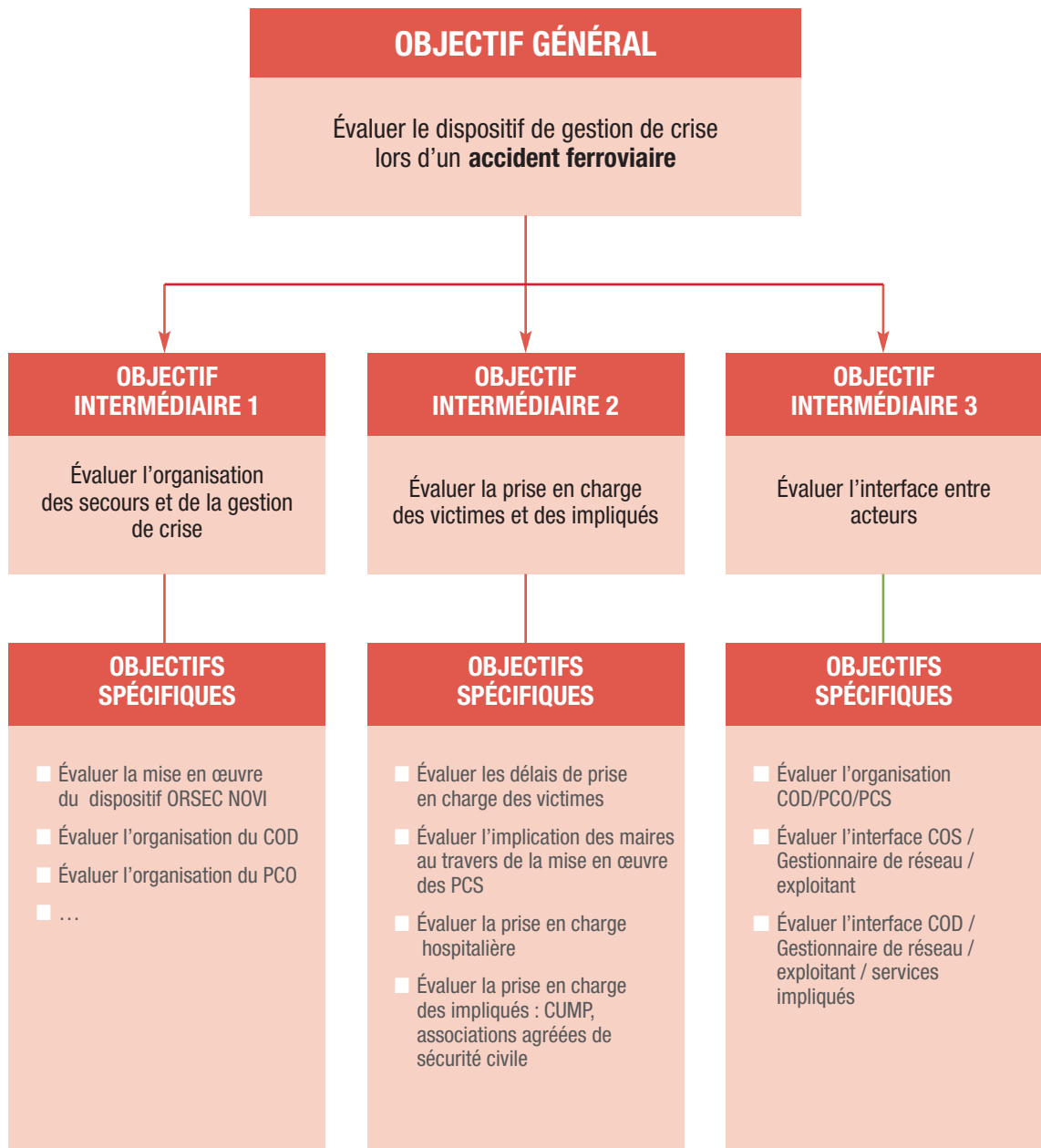
Parmi ceux-ci, les tunnels ferroviaires doivent faire l'objet d'une attention particulière compte tenu notamment des difficultés d'accessibilité des services de secours. L'instruction technique ministérielle (n° 98-300 du 11 juin 2002) ne propose pas de programmation particulière mais présente un cadre sécuritaire de référence qui peut constituer un support pour les objectifs à se fixer lors d'un exercice.

4 LES OBJECTIFS

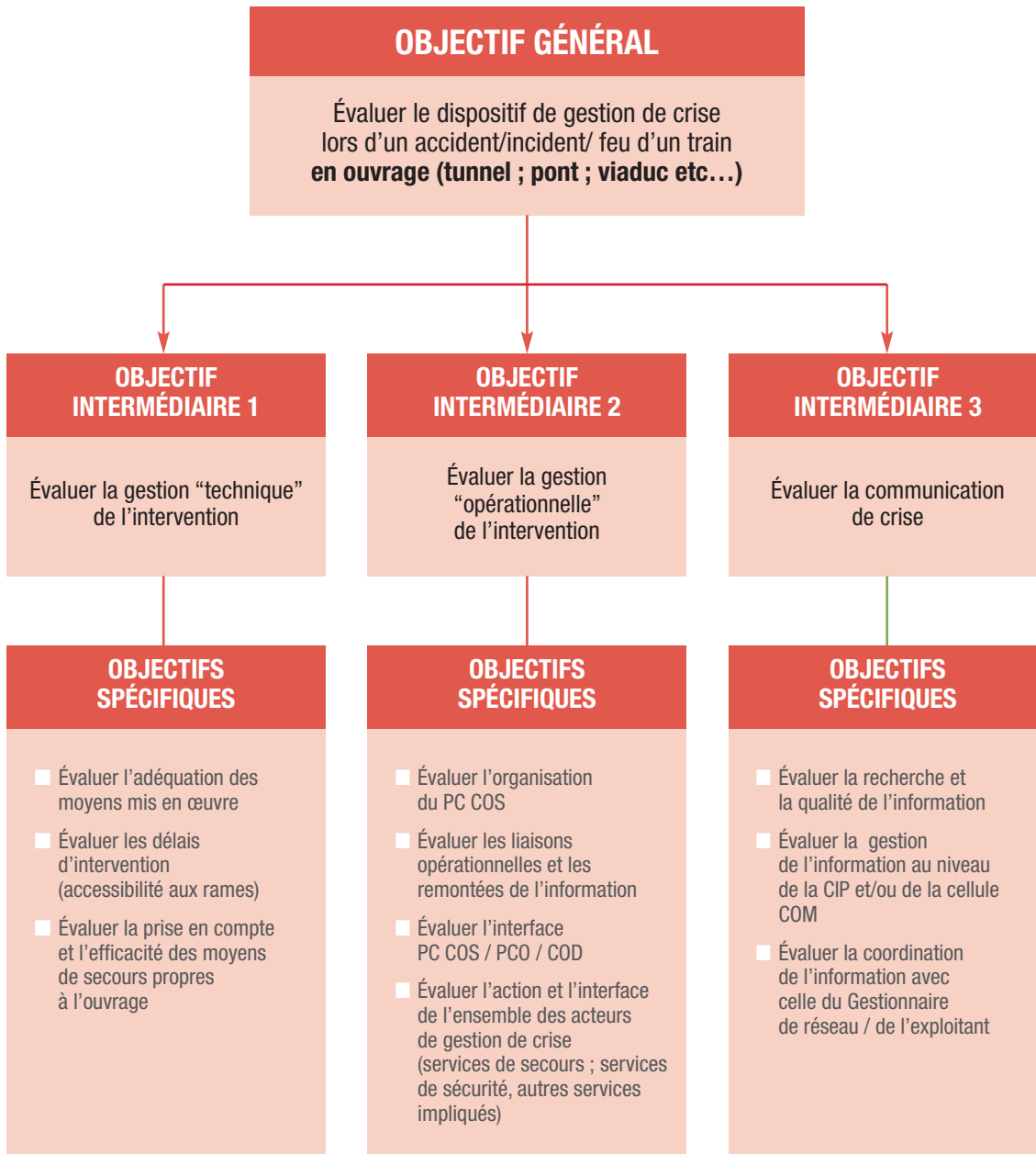
La définition des objectifs constitue le fondement de tout exercice. Les objectifs, déterminés en amont, servent de support à l'évaluation. La justesse de leur libellé doit faire l'objet d'une attention particulière. Ils doivent être clairs, réalistes et mesurables. A titre de rappel, l'objectif général de l'exercice se décline en objectifs intermédiaires qui eux mêmes se décomposent en objectifs particuliers.

A titre d'exemple, 4 thèmes généraux d'exercice vous sont proposés et pour chacun d'eux, des objectifs ont été fixés :

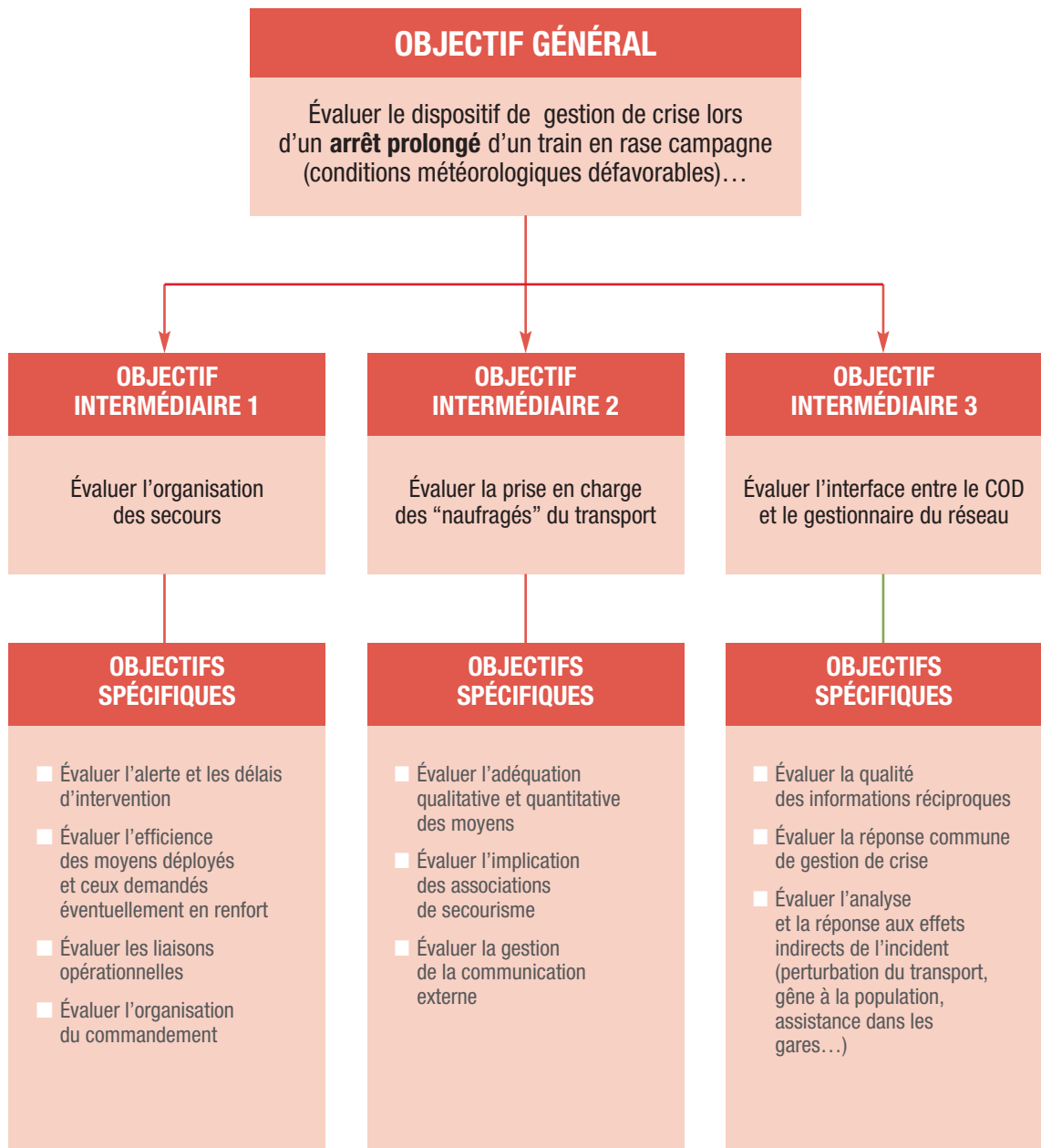
- ◆ **Thème n° 1 :**
incident sur ou dans un ouvrage : problème d'accessibilité et d'intervention des services de secours ;
- ◆ **Thème n° 2 :**
accident : problème d'interface entre la préfecture / les services de secours / les maires / le gestionnaire;
- ◆ **Thème n° 3 :**
naufragés des transports : incident technique en pleine voie par conditions climatiques difficiles ;
- ◆ **Thème n° 4 :**
incident TMD en milieu urbain : interfaces entre une multitude d'acteurs.



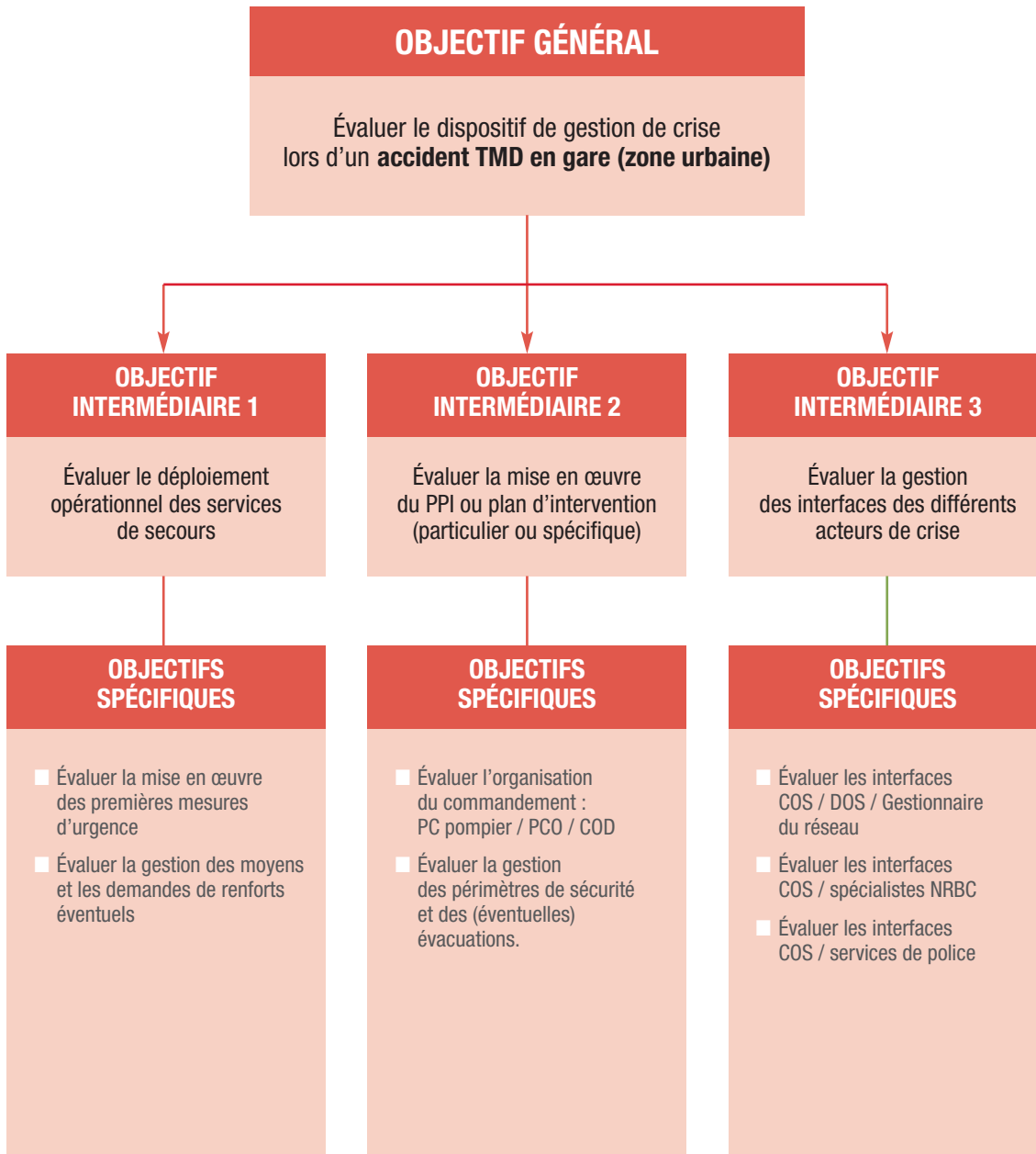
◆ Thème 1



◆ **Thème 2**



◆ Thème 3



◆ **Thème 4**

5.1. LES AUTORITÉS

En amont, l'implication des autorités préfectorales est essentielle pour la réussite de tels exercices qui demandent un long effort de préparation et pour lesquels la participation de multiples acteurs est requise. La désignation du directeur de l'exercice, le choix du thème et des objectifs doivent être soumis à la validation du Préfet.

Les maires sont également concernés par ces exercices en particulier dans le cadre de la mise en œuvre des Plans Communaux de Sauvegarde. Il faut autant que possible les impliquer dans la préparation.

5.2. LES AUTRES ACTEURS

Les principaux partenaires du SIDPC pour le montage des exercices ferroviaires sont :

- ◆ le représentant du gestionnaire réseau ;
- ◆ le SDIS ;
- ◆ le SAMU ;
- ◆ les services de police ;
- ◆ les municipalités concernées ;
- ◆ les associations agréées de sécurité civile.

5.3. LE DIREX, LE DIRANIM, LES GROUPES DE TRAVAIL

De manière générale, qu'il s'agisse d'un exercice cadre de terrain, il revient au préfet ou à un membre du corps préfectoral d'assurer la direction de l'exercice (DIREX). En général, il s'agit du directeur de cabinet.

La fonction de directeur de l'animation (DIRANIM) est principalement assurée, au niveau de la zone, par la personne de l'EMIZ en charge des exercices et au niveau du département, directement par le chef du SIDPC.

Des groupes de travail spécifiques à ce type d'exercice peuvent être mis en place. En nombre restreint, ce sont au minimum :

- ◆ le GT scénario / animation (pilote par la DIRANIM) ;
- ◆ le GT secours / santé / ordre public ;
- ◆ le GT logistique / technique ;

6 LE MONTAGE D'UN EXERCICE À THÉMATIQUE FERROVIAIRE

6.1. LA PROGRAMMATION

La programmation a pour but de fixer le calendrier prévisionnel de l'exercice. Trois étapes sont traditionnellement distinguées :

- ◆ la préparation, laquelle revêt un caractère particulièrement important car les étapes suivantes dépendent d'elle. Elle peut inclure un travail de sensibilisation, d'information voire de formation préalable des animateurs à la réalisation de l'exercice ;
- ◆ l'exercice proprement dit, "joué" conformément aux principes définis lors de la préparation ;
- ◆ le retour d'expérience, clôturant l'entraînement. Il permet de tirer tous les enseignements et de formaliser un plan d'actions à mettre en œuvre pour faire évoluer le dispositif.

Compte tenu des contraintes inhérentes aux exercices à thématique ferroviaire et de la nécessaire coordination à imposer, l'anticipation est un maître mot. Il faut prévoir un délai de préparation de plusieurs mois (6 mois minimum).

Un rétro planning servant de référence doit être établi au plus tôt.

6.2. LE RÉTRO PLANNING

Le nombre de réunions doit être limité au strict minimum. Cependant, certaines réunions sont indispensables, à savoir : la réunion de lancement, une réunion intermédiaire, la réunion de finalisation et celle de retour d'expérience.

DATES	ÉVÉNEMENTS
J - 120 à 90	RÉUNION DE LANCEMENT (en présence du Préfet ou d'un représentant du corps préfectoral)
J - 90 à 30	RÉUNION(S) INTERMÉDIAIRE(S) (avec tout ou partie des organisateurs)
J - 30	RÉUNION DE FINALISATION (en présence du Préfet ou d'un représentant du corps préfectoral)
Jour J	EXERCICE
J + 30 maximum	RETOUR D'EXPÉRIENCE (en présence du Préfet ou d'un représentant du corps préfectoral)

6.2.1. Réunion de lancement

Cette réunion est menée conformément aux points mentionnés dans le mémento en 10 points. Elle fixe en particulier le calendrier, l'objectif principal et les objectifs intermédiaires, et définit la constitution des groupes de travail.

6.2.2. Première réunion de travail : définition du scénario

Le scénario est élaboré par le directeur de l'animation qui s'entoure d'experts. Un représentant de la Direction de la Circulation Ferroviaire ainsi qu'un représentant du (ou des) transporteur(s) concerné(s) peuvent être associés à son élaboration.

La détermination des objectifs commande le choix des incidents et des événements à injecter. Cette sélection peut être élaborée en fonction des points faibles connus de la zone concernée (déduits à partir du retour d'expérience), d'événements survenus précédemment sur une autre partie du territoire national ou de la complexité de certaines zones.

La capacité à être prêt à tout moment représente un enjeu majeur. La confidentialité fait donc partie intégrante de l'entraînement et contribue à la réussite de l'exercice

La date et la plage horaire peuvent être communiquées au préalable aux entités concernées. Cependant, le scénario et le lieu précis doivent être strictement tenus secrets jusqu'au dernier moment, en dehors du cercle restreint des personnes participant au montage de l'exercice.

Choisir le lieu de l'exercice

Le choix du lieu est particulièrement important. Il est intéressant de privilégier les zones d'interface : 2 départements, 2 zones, 2 régions SNCF, etc... Cela permet d'intégrer différentes entités joueuses à l'exercice pour plus de réalisme. Ces entités joueuses n'appartiennent pas seulement au monde ferroviaire (gares routières, gares intégrées à un aéroport, proches de sites PPI...). La cartographie ferroviaire (lignes, ouvrages d'art, gares, passages à niveau, points d'accès...) est supportée par une application informatique. Celle-ci comporte la description de tous les accès au réseau ferré national (Un site ne peut être considéré comme un accès que dans la mesure où il permet d'atteindre aisément le réseau ferré en utilisant un brancard). Cette cartographie est accessible via Internet aux utilisateurs externes habilités.

Le lieu de l'exercice est souvent déterminé afin de ne pas (trop) perturber le fonctionnement du service public ou des usagers. Il peut s'agir d'un endroit éloigné du trafic voyageurs, d'une voie de garage, d'une gare de triage ou d'un lieu défini par convention d'exercice.

Le choix d'un lieu ou d'un horaire peu approprié peut impacter de nombreux voyageurs et fragiliser la production des entreprises ferroviaires par les retards subis. Dès la première réunion de travail, cet aspect doit être examiné avec attention.

6.3. LES DOSSIERS D'EXERCICE ET D'ANIMATION

6.3.1. Le dossier d'exercice

Le dossier d'exercice est établi par le chef du SIPDC (ou le chargé d'exercices au sein de l'EMIZ), sous l'autorité du DIREX. Il s'appuie sur le cahier des charges de l'exercice. Sa structure est définie dans le "mémento en 10 points".

Il peut être complété par une documentation spécifique donnant des renseignements importants pour le jeu de l'exercice, particulièrement utile lors des exercices cadres. C'est par exemple une cartographie des lieux, un schéma de situation, des informations sur les trains circulant fictivement pendant l'exercice, les communications effectuées par les médias en amont de l'exercice, etc.

6.3.2. Le dossier d'animation

Le fondement du dossier d'animation repose sur la rédaction du chronogramme qui est le document où figure, ligne par ligne et minute par minute, l'intégralité des événements qui vont rythmer le déroulement de l'exercice.

S'appuyant sur le synopsis (cf. "mémento en 10 points"), la rédaction du chronogramme (ou fiche d'animation) s'articule essentiellement autour de l'incident (accident) majeur, objet de l'exercice.

On distingue trois grands types de réactions attendues et donc d'événements associés :

- ◆ les événements qui vont provoquer des réactions et des procédures opérationnelles (ORSEC NOVI, activation du PIS ; ORSEC dispositions ferroviaires ; plan blanc du CHU, activation des PCS, ...);
- ◆ les événements qui vont impliquer une remontée d'information (vers PCC ; vers COD ; vers COZ/COGIC) ;
- ◆ les événements qui vont entraîner des décisions de la part du préfet et qui constituent la réponse à la crise.

Le niveau de l'animation se détermine par rapport au niveau principal d'évaluation qui est ici le COD. Tout événement ou incident provenant des échelons inférieurs relève de l'animation basse (ANIBAS). Il s'agit essentiellement des informations "de terrain" émanant des services, entités, ou structures jouant l'exercice : sapeurs pompiers, services de police, population, mairies, PCS, PCO, gestionnaires de réseaux... Les autres informations ou événements reçus au COD constituent l'animation haute (ANIHAUT). Il s'agit en particulier des entités telles que le COZ, le COGIC, les médias, les structures de commandement des gestionnaires de réseaux.

Dans la mesure du possible, afin de simplifier l'animation, le chronogramme "ANIHAUT" est réalisé distinctement du chronogramme "ANIBAS".

6.4. LES PARTICIPANTS

6.4.1. Les joueurs

Une fois les objectifs et le périmètre de l'exercice définis, les organisateurs ciblent les services "joueurs".

Les services joueurs sont les entités impactées en cas d'événement réel. Le périmètre, le thème, le lieu, et l'ampleur de l'exercice sont déterminants dans le choix de ces services.

Les principaux joueurs sont :

- ◆ les préfetures (département ; zone);
- ◆ les mairies (PCS) ;
- ◆ les entités ferroviaires concernées (direction de la sûreté SNCF, entreprise ferroviaire, EIC, gestionnaire de gare) ;
- ◆ les services de secours et d'urgence (SDIS, SAMU)
- ◆ les services de police et de gendarmerie ;
- ◆ les associations agréées de sécurité civile ;
- ◆ les forces armées ;
- ◆ le conseil général ;
- ◆ DREAL, DDT, DIR, ARS...

6.4.2. Les figurants

Ce type d'exercice, afin d'assurer sa crédibilité, demande de trouver un nombre suffisamment représentatif de figurants. Il est important, dès les premières réunions, de se pencher sur ce problème pour pouvoir disposer d'une ressource suffisante le jour J.

Pour simuler les victimes, plusieurs pistes sont envisageables : sapeurs-pompiers, étudiants (infirmiers), personnels des associations agréées de sécurité civile, agents de l'entreprise ferroviaire... L'important est d'anticiper.

6.4.3. La population

L'intégration de la population doit constituer un objectif pour les organisateurs. Cependant pour ce type d'exercice, il est plus facile de l'associer en amont par une sensibilisation que directement au jeu de l'exercice (cf. paragraphe communication). En revanche, cette intégration peut être réalisée indirectement par l'intermédiaire des maires (par exemple pour tester la mise en œuvre de son Plan Communal de Sauvegarde).

6.5. LA LOGISTIQUE

6.5.1. Recherche du site

Le site de l'exercice est défini avec le gestionnaire du réseau.

6.5.2. Prise en charge des figurants

La prise en charge des figurants revêt deux notions : leur transport et leur soutien sur site. Concernant ce second aspect, en fonction des conditions météorologiques réelles sur le terrain, il faut prévoir une prise en charge adaptée : boissons chaudes, collation, couvertures de survie si le temps est très froid. En effet, installés souvent bien en amont du début de l'exercice, ils peuvent être amenés à attendre plusieurs heures.

6.6. LE FINANCEMENT / ASSURANCES

Voir mémento et circulaire annuelle relative à la programmation des exercices.

6.7. LES CONVENTIONS D'EXERCICE

Les conventions d'exercice définissent les actions jouées fictivement ainsi que les phases non jouées.

De manière générale, les conventions d'exercice peuvent par exemple préciser que :

- ◆ la phase évacuation des victimes n'est pas jouée ; les victimes sont transportées en zone de transit après avoir été sorties du Poste Médical Avancé (PMA) ;
- ◆ les moyens sont pré positionnés sur un point de transit ;
- ◆ le réseau de téléphonie portable est saturé.

Dans le cas des exercices à thématique ferroviaire, les conventions d'exercice concernent plus particulièrement les éléments suivants :

- ◆ **Le temps est "accélééré"** : le processus de montée en puissance d'un dispositif est préservé dans sa logique tout en étant "accélééré" (par exemple pour réduire le temps d'intervention des personnels d'astreinte, si ce n'est pas un des objectifs de l'exercice).
- ◆ **L'exercice se déroule fictivement le jour** : l'exercice a lieu le plus souvent de nuit mais il est possible d'établir par convention que les événements arrivent en journée (par exemple pour tester un accident avec prise en charge de nombreux impliqués).

6.8. LA SÉCURITÉ

Pour ce genre d'exercice, les règles de sécurité revêtent un caractère fondamental en raison du nombre de figurants et de participants, des conditions d'exercices (souvent de nuit), et également des risques inhérents à l'activité ferroviaire (rails sous tension, caténaires, trafic...). Dans la mesure du possible, la désignation d'un responsable sécurité de l'exercice doit être réalisée. Dans le cas d'exercices terrain de grande ampleur impliquant de nombreux acteurs, cette fonction est nécessaire. Celui-ci a pour mission notamment de suivre le montage et la mise en place de l'exercice. La présence d'un responsable de sécurité permet en outre d'attirer l'attention et la vigilance des personnels sur l'aspect sécuritaire.

Ce responsable de sécurité doit être assisté d'un expert ferroviaire pour tout ce qui concerne la sécurisation des aspects ferroviaires.

Concrètement, le responsable sécurité doit être vigilant en particulier sur les points suivants :

■ L'état des voitures et wagons utilisés

La tenue d'exercices "terrain" en milieu ferroviaire nécessite de se prémunir des risques liés au matériel ferroviaire : risques de coupures et de chutes ; risque lié à la présence d'amiante (le matériel choisi pour d'éventuelles opérations de découpe et de désincarcération doit être désamianté). Dans le cas contraire, toutes les mesures relatives au code du travail doivent être prises (formations, équipements de protection individuelle, surveillance médicale...).

A titre d'exemple, lors du passage d'une voiture à l'autre, il faut vérifier la présence en position "baissée" des plaques d'intercirculation ¹⁴.



■ La gestion de la circulation au périmètre de l'exercice

La prise en compte et la régulation des circulations routières sur et autour du terrain de l'exercice est importante dans le cadre d'un exercice "terrain" afin d'éviter tout accident. Il est nécessaire d'anticiper les voies routières de circulation à circonscrire pendant l'exercice, et de prévoir les itinéraires routiers de contournement.

Il faut donc toujours prévoir d'alerter et d'associer en amont les services concernés, à savoir, les forces de police et/ou de gendarmerie, La Direction Départementale des Territoires (et de la Mer) (DDT(M)), la Direction Interdépartementale des Routes (DIR), le conseil général et les mairies.

Enfin, pour éviter tout risque d'accident lors du déplacement, les joueurs peuvent être pré positionnés à proximité de la zone.

La sécurisation de l'ensemble des points pouvant présenter un danger pour les participants est primordiale. Aussi, il est indispensable de délimiter la zone d'exercice avec le matériel de balisage adéquat (ruban de signalisation, panneaux...), et d'assurer une présence physique partout où cela peut être jugé nécessaire.

Il est enfin important de maîtriser les déplacements sur la zone d'exercice. Toutes les personnes doivent être reconnaissables et identifiables dans leur fonction. A cet effet, le port des chasubles réglementaires est obligatoire. L'identification doit permettre de différencier aisément les personnes "joueuses" (COS, DOS, CIL, CIP, conducteur, passagers...) de celles qui appartiennent à l'équipe d'encadrement, d'animation, ou de sécurité de l'exercice (DIREX, animateurs, évaluateurs...), ou encore les simples observateurs. Cette identification permet également de limiter ou d'interdire l'accès à certaines zones.

■ La gestion des risques spécifiques au milieu ferroviaire

Les risques ferroviaires sont de deux sortes : risques de heurt et risques électriques. Lors d'interventions réelles, ces risques sont maîtrisés car ils rentrent dans le cadre de procédures opérationnelles connues et appliquées de tous. En revanche, lors d'exercices, ces domaines doivent, au stade de la préparation, être pris en compte par le responsable de sécurité en liaison avec l'expert ferroviaire. Des dispositions comme la consignation de caténaires ou la fermeture de voies peuvent être prises. Pour sécuriser les aspects ferroviaires, une rame écran pourra par exemple être également utilisée. L'accompagnement physique des intervenants par un agent ferroviaire, la non utilisation de matériels ou de moyens spécifiques (eau par exemple) peuvent aussi contribuer à la sécurisation.

La sécurité lors d'exercices ferroviaires est à prendre en compte avec sérieux dans le cadre de la préparation et doit, pendant l'exercice, être présente dans l'esprit de chacun. À cet effet, un rappel de consignes aux participants immédiatement en amont du DEBEX est fondamental. Le port de chasubles identifiables par l'équipe responsable de la sécurité, participe à cette prise de conscience. Des moyens dédiés peuvent également être mis en place dans ce cadre. Il s'agit en général d'un engin de prompt secours auquel se rajoute parfois un engin pompe.

7 LA CONDUITE D'UN EXERCICE À THÉMATIQUE FERROVIAIRE

7.1. DURÉE DE L'EXERCICE

Les exercices "terrain" se déroulent généralement de nuit. En moyenne, leur durée est de 4 heures.

7.2. L'ANIMATION PENDANT L'EXERCICE

L'animation de ces exercices est parfois délicate à réaliser en raison des nombreuses simulations ou conventions d'exercice qu'impose le scénario. Dans le cas par exemple d'un feu en tunnel, il est difficile de reproduire les conditions réelles d'intervention. L'animation doit faire preuve d'un travail de précision et d'anticipation des situations pouvant se produire afin de maintenir un cadre réaliste à l'exercice. De cela découle le dimensionnement de l'équipe d'animation à mettre en place sur le terrain. La création de fiches descriptives (souvent utilisées pour retracer la pathologie des victimes), de photos de situations peut constituer une aide efficace en ce sens. Un briefing de l'équipe d'animation avant l'exercice est indispensable.

Le début de l'exercice est annoncé par le DIREX.

Pour un exercice impliquant une phase terrain, cela ne peut se faire qu'après l'aval :

- ◆ du DIRANIM ;
- ◆ du responsable de sécurité;
- ◆ du représentant du responsable ferroviaire de l'exercice.

La phase de fin d'exercice peut se découper en plusieurs parties :

- ◆ le DIREX, après concertation avec le DOS, annonce la fin de l'exercice à l'ensemble des participants et notamment au COS et au CIP, en gardant à l'esprit que la fin de l'exercice ne correspond pas à la remise en service des voies ;
- ◆ le COS donne l'assurance que les équipes de secours ont terminé leur intervention et libéré la zone d'exercice. Les CIL et CIP en sont avisés. Cette assurance peut être matérialisée par un document signé par le COS et remis au CIL ;
- ◆ avec les services compétents de l'entreprise ferroviaire, lever les dispositifs de sécurité sur place (prévus pour l'exercice) tels que les perches, le ruban de signalisation... afin de permettre une reprise normale des circulations ferroviaires (remise en service de la ligne).
- ◆ un train de l'exercice peut être déployé comme "train-balai" pour vérifier la libération des voies. Le conducteur doit vérifier qu'aucun obstacle ne s'oppose à la reprise de la circulation des trains ;

7.3. L'ÉVALUATION

Les évaluateurs sont des personnes en capacité d'apprécier l'efficacité d'un acteur ou d'un groupe d'acteurs opérationnels, ainsi que la pertinence de l'organisation en fonction des objectifs définis ou attendus. Les évaluateurs doivent faire partie de l'équipe de préparation.

L'évaluation d'un exercice à thématique ferroviaire diffère des autres exercices essentiellement dans sa partie technique. Elle nécessite, pour ce point particulier, des personnes en mesure d'évaluer la compétence technique des équipes engagées.



Les évaluateurs sont identifiés et reconnaissables (brassards, chasubles...)

8 LA COMMUNICATION SUR L'EXERCICE ET DANS L'EXERCICE

Vous trouverez dans le "Mémento en 10 points sur les exercices de sécurité civile" tous les éléments à mettre en place avant (plan de communication), pendant (distinction entre la communication sur et pendant l'exercice), et après l'exercice (conférence de presse à l'initiative du DIREX).

8.1. LA COMMUNICATION SUR L'EXERCICE

Communiquer sur le prochain déroulement d'un exercice à caractère ferroviaire (thème, localisation...) démontre une volonté de transparence de la part des organisateurs, qu'il s'agisse des services publics (Préfecture, ...), de RFF, de la DCF ou des entreprises ferroviaires circulant sur le réseau ferré national. En assurant une couverture médiatique à l'événement, les différentes parties montrent qu'elles prennent les mesures de prévention et de protection nécessaires pour diminuer la fréquence et la gravité du risque pour les voyageurs et les usagers.

Sous l'égide de la Préfecture, cette communication doit se faire en partenariat entre les différents acteurs participant à l'exercice (services de secours, mairie, entreprises ferroviaires ...), afin que les approches soient traitées ensemble et de manière cohérente. Il est donc souhaitable d'associer la presse et de le faire très en amont de l'exercice pour relayer le message vers la population si celle-ci participe.

8.2. LA COMMUNICATION DANS L'EXERCICE

Lors d'un événement accidentel :

- ◆ Le préfet prend en charge et coordonne la communication officielle (victimes, médias, population...).
- ◆ L'entreprise ferroviaire communique sur les informations à délivrer à ses clients (conseils, recommandations), sur les prévisions de rétablissement du trafic, notamment quand l'évènement revêt une ampleur nationale.

En outre, l'article 5 de l'arrêté du 12 août 2008 relatif au PIS précise que "chaque PIS détermine les modalités de communication du gestionnaire d'infrastructure délégué avec les médias, en cohérence avec le DOS et les entreprises ferroviaires".

Compte tenu du caractère fondamental que revêt la communication de crise, ces exercices constituent une excellente opportunité de tester cette coordination.

8.3. LA GESTION DES AUTORITÉS OU OBSERVATEURS

Lors des exercices et en particulier des exercices terrain, l'équipe d'organisation ou les services joueurs peuvent inviter des personnes extérieures ou observateurs à assister au déroulement de l'exercice, sans que ces derniers y participent ou aient une fonction d'animation ou d'évaluation.

Il peut être intéressant de convier par exemple des autorités locales, nationales, ou des médias. Cette démarche leur permet d'acquérir une connaissance des dispositifs de gestion de crise et d'apprécier l'organisation d'un exercice.

Ces invités et observateurs doivent toutefois être en nombre restreint. Leur présence ne doit pas entraver la sécurité de l'exercice ni perturber son bon déroulement. De plus, il est nécessaire d'assurer leur propre sécurité : ils doivent être pris en charge et bénéficier, tout particulièrement sur le terrain, d'un encadrement spécifique. Il faut donc prévoir une équipe qui sache leur apporter les commentaires utiles à la compréhension des opérations de secours sur le terrain. Des emplacements spécifiques dédiés au stationnement sont réservés pour leurs véhicules.

Sur le terrain, les observateurs ne peuvent se déplacer librement. Leur zone d'accès est restreinte.

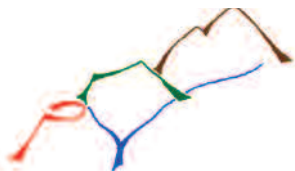
9 LE RETOUR D'EXPÉRIENCE : TIRER LES ENSEIGNEMENTS DE L'EXERCICE

Le code de la sécurité intérieure rappelle que la pratique du retour d'expérience est utile au perfectionnement permanent des dispositifs conçus pour faire face aux risques. Afin d'améliorer les différentes actions et la coordination, il doit être réalisé, partagé et diffusé à tous les services participants. Le Retour d'EXpérience (REX ou RETEX) doit être pris en compte dès la planification initiale.

Les débriefings à chaud et retours d'expérience sont menés conformément aux instructions mentionnées dans le "mémento en 10 points sur les exercices de sécurité civile".

10 ANNEXES

ANNEXE 1 : EXEMPLE D'ORGANISATION D'EXERCICE À L'ÉCHELON ZONAL



ÉTAT-MAJOR INTERMINISTÉRIEL
DE ZONE



PRÉFECTURE DE ZONE DE DÉFENSE
ET DE SÉCURITÉ SUD-EST

**EXERCICE ZONAL
DÉRAILLEMENT FERROVIAIRE
4 MAI 2010 - CULOZ**



1. PRÉAMBULE

Bien que toutes les mesures soient prises au quotidien, par les services publics et les opérateurs, pour réduire la probabilité de survenue d'un événement aux conséquences humaines, des accidents de transports ferroviaires peuvent toujours se produire.

Ils font partie des risques identifiés par le plan ORSEC de zone comme étant susceptibles de dépasser la capacité de réponse d'un département.

Le 10 octobre 2006, l'accident de ZOUFFTGEN (57) a rappelé la difficulté d'organiser les moyens de secours sur ce type d'événement, compte-tenu notamment de la spécificité du matériel nécessaire au découpage des voitures et motrices afin de permettre l'accès aux victimes.

Sous l'impulsion et la coordination de l'État-major de zone de défense et de sécurité sud-est, soutenu par le fond d'aide à l'investissement de la direction de la sécurité civile, les SDIS de l'Allier, de la Loire, du Rhône et de la Haute-Savoie ont récemment acquis du matériel spécialisé dans ce domaine, qui permet de compléter les moyens existants dans les départements de la zone.

Cet exercice, calibré sur un modèle similaire à l'accident qui s'est déroulé le 15 février dernier à BUIZINGEN, près de HAL en BELGIQUE, va permettre la mise en œuvre de ces matériels et de vérifier ainsi leurs capacités et leur interopérabilité.

2. ORGANISATION

Cet exercice est organisé sur l'initiative du préfet de zone de défense et de sécurité sud-est.

L'organisation générale est assurée par l'État-major de zone de défense et de sécurité, en collaboration avec la direction régionale SNCF, la préfecture de l'Ain, le service départemental d'incendie et de secours de l'Ain et la SME.

3. TEXTES RÉGLEMENTAIRES

- ◆ Loi 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile ;
- ◆ Décret 2005-1146 du 25 septembre 2005 relatif au plan ORSEC ;
- ◆ Instruction interministérielle 01-105 du 27 mars 2001 relative au plan de secours spécialisé pour les accidents ferroviaires.

4. CLASSIFICATION - PROGRAMMATION

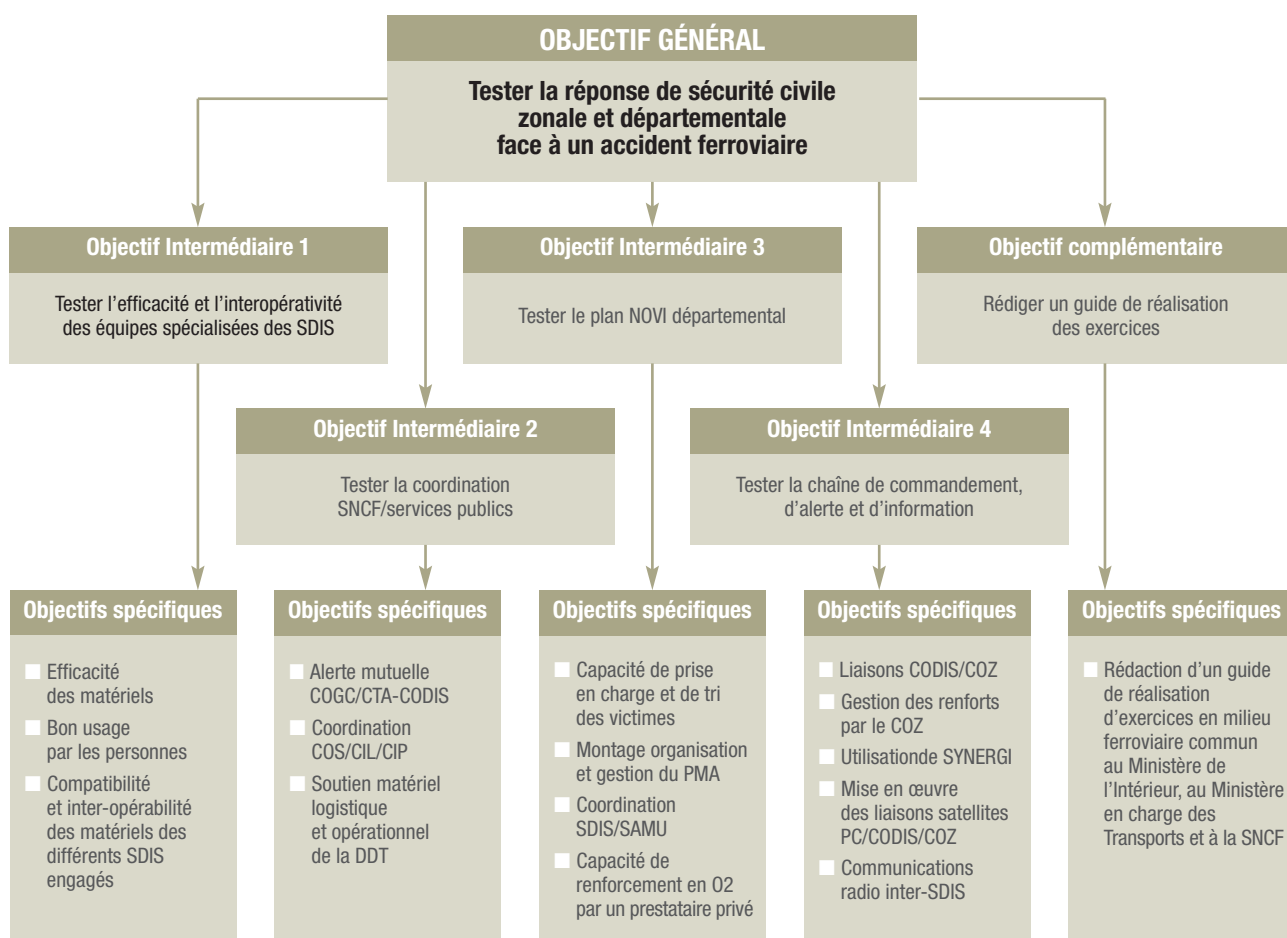
Conformément à la nomenclature de la Direction de la Sécurité Civile, il s'agit d'un exercice :

- ◆ partiel,
- ◆ de niveau décisionnel zonal,
- ◆ de terrain,
- ◆ annoncé.

Il est réalisé hors programmation pluriannuelle zonale afin de répondre à un besoin ponctuel de validation de nouveaux dispositifs opérationnels et de la disposition spécifique ORSEC zone "ordre zonal d'opérations des services départementaux d'incendie et de secours".

En complément, au niveau départemental, le dispositif ORSEC nombreuses victimes (NOVI) nouvellement mis à jour, sera partiellement joué.

5. OBJECTIFS



6. ACTEURS

6.1. Organisation

■ Le comité de pilotage (COPIL)

Le co-pilotage de l'exercice est assuré par :

- ◆ le lieutenant-colonel _____ (EMIZ SE),
- ◆ monsieur _____ (EIC).

L'équipe chargée de la préparation technique de l'exercice est en outre composée :

- ◆ de madame _____ (EMIZ SE)
- ◆ du lieutenant-colonel _____ (SDIS 69)
- ◆ du lieutenant-colonel _____ (SDIS 42)
- ◆ du commandant _____ (SDIS 01)
- ◆ du médecin commandant _____ (SDIS 01)
- ◆ du capitaine _____ (SDIS 74)
- ◆ du capitaine _____ (COZ SE)
- ◆ du lieutenant _____ (SDIS 69)
- ◆ de monsieur _____ (SME)

Elle peut être éventuellement complétée en fonction des besoins et de l'avancée du dossier.

Chaque chantier est monté, scénarisé et piloté par un responsable sapeur-pompier, en collaboration, si besoin, et sur demande avec un cadre SNCF :

- ◆ chantier n° 1 : lieutenant _____ (SDIS 69)
- ◆ chantier n° 2 : commandant _____ (SDIS 01)
- ◆ chantier n° 3 : lieutenant-colonel _____ (SDIS 42)
- ◆ chantier n° 4 : commandant _____ (SDIS 74)

Un comité de pilotage, réunissant tous les services potentiellement intervenant et un représentant du préfet de l'Ain valide les grandes orientations du scénario, le montage technique de l'exercice et toutes les mesures relatives à la logistique.

■ La direction de l'exercice (DIREX) - La direction de l'animation (DIRANIM)

La DIREX sera assurée par le chef d'État-major de zone de défense et de sécurité. Dans ce cadre, il valide le dossier d'exercice, ordonne le début et la fin de l'exercice et entérine le RETEX.

En cas de nécessité, l'interruption de l'exercice se fait sur ordre du DIREX.

La DIRANIM sera assurée conjointement par le lieutenant-colonel _____ et monsieur _____

La DIRANIM pilote l'exercice. Elle s'assure du bon déroulement du scénario, du respect des objectifs fixés et des conventions d'exercices par les joueurs.

Le cas échéant, elle adapte ponctuellement certaines dispositions afin de satisfaire aux objectifs fixés a priori.

SYNTHÈSE DE LA RÉPARTITION DES POSTES D'ANIMATION ET D'ÉVALUATION

DIRANIM

Lcl _____

DIREX

Colonel _____

Officier de sécurité

Capitaine _____

Préparation du site

Lieutenant-colonel _____

Monsieur _____

Préparation du point de transit

Capitaine _____

Capitaine _____

Caporal chef _____ (COZ)

Préparation chantiers

Chantier n° 1 : Lieutenant _____

Chantier n° 2 : Commandant _____

Chantier n° 3 : Lieutenant-colonel _____

Chantier n° 4 : Capitaine _____

Fiches victimes :

Médecin commandant _____

Maquillage :

ISI Annemasse

Plastrons :

Lieutenant _____

Mannequins :

Capitaine _____

Officier de transmission :

Capitaine _____

Dossier d'exercice :

Logistique :

SDIS 01

Animation journée

Accueil point de transit (à partir de 15 heures)

Capitaine _____

Capitaine _____ (COZ)

Animation du temps d'échanges techniques et pédagogiques (de 15 heures 30 à 18 heures)

Lieutenant-colonel _____

Lieutenant-colonel _____

Capitaine _____

Major _____

Commandant _____

Briefing des joueurs (à 18 heures)

Lieutenant-colonel _____

Monsieur _____

Animation du point de transit

Caporal chef _____

Encadrement observateurs et presse

Madame _____ (SNCF)

Lieutenant-colonel _____

Lieutenant-colonel _____

Commandant _____

Commandant _____

Major _____

Débriefing à chaud

Lieutenant-colonel _____

Monsieur _____

Animation basse

CIL/CIP : Monsieur _____

COS : Lieutenant-colonel _____

Chantier n° 1 : Lieutenant _____

Chantier n° 2 : Commandant _____

Chantier n° 3 : Lieutenant-colonel _____

Chantier n° 4 : Capitaine _____

ÉVALUATION

Organisation générale et déroulement de l'exercice :

Lieutenant-colonel (DSC)

PC-GOC :	Commandant _____ (SDIS 42)
Chantier n° 1 :	Capitaine _____ (SDIS 43) Adjudant Chef _____
Chantier n° 2 :	Médecin-commandant _____ Lieutenant _____ Sergent Chef _____ (SDIS 01)
Chantier n° 3 :	Capitaine _____ (SDIS 38) Adjudant chef _____ (SDIS 63)
Chantier n° 4 :	Capitaine _____ (SDIS 73) Lieutenant _____ (SDIS 07)
Fontionnement COGC :	cadre SNCF

La DIRANIM assure :

- ◆ l'animation basse ;
- ◆ l'évaluation de l'atteinte des objectifs ;
- ◆ l'encadrement des évaluateurs et observateurs.

Les membres de la cellule d'animation :

- ◆ ne peuvent être joueurs ;
- ◆ apportent la connaissance de leur structure de façon à crédibiliser l'animation ;
- ◆ ont une capacité de décision administrative ;
- ◆ s'engagent à la confidentialité vis-à-vis de tous les joueurs.

6.2. Les joueurs

■ La SNCF / la DCF

Les rôles de CIL et de CIP seront joués pleinement. L'arrivée de ces agents sur site sera régulée par une convention d'exercice. Aucun matériel technique de manœuvre de forces ne sera déployé.

■ Les services publics

Au niveau départemental

Le SDIS 01, acteur principal, jouera le commandement des opérations de secours, le PC de site et une partie du plan NOVI, limitée à la sortie PMA, conformément à la disposition ORSEC *ad hoc*. Le CODIS sera activé. Il devra renseigner le COZ conformément aux dispositions en vigueur. Il devra créer et alimenter un événement SYNERGI.

Le SAMU 01 jouera le plan NOVI.

Les services de la DDT seront déclenchés. Un cadre sera à la disposition du COS pour une éventuelle assistance technique.

Les services de la gendarmerie ne jouent pas. Ils seront toutefois présents pour la sécurisation du site.

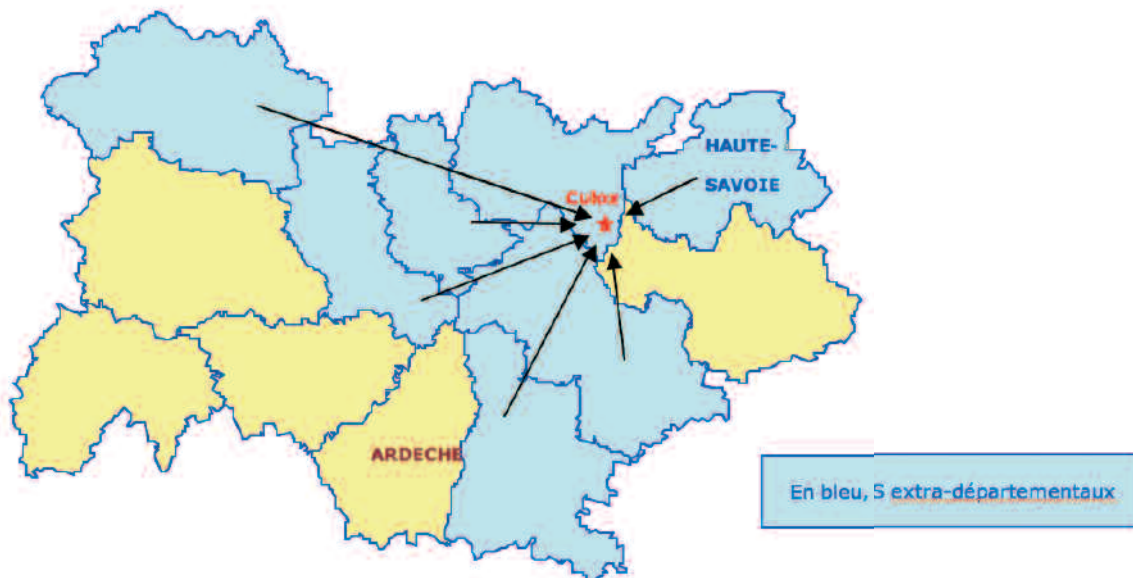
L'exercice se jouera sur une cinétique rapide, compatible avec les seules activations du PC de site SDIS, du CODIS, du COZ et du COGC.

La direction des opérations de secours ne sera pas jouée. Le cas échéant, le PC de site SDIS jouera le rôle du PC inter-service et le COS gèrera la coordination des services.

Au niveau zonal

Le COZ sera activé en niveau 2.

Six SDIS, disposant de matériels spécialisés seront déclenchés en renfort par le COZ (03, 26, 38, 42, 69 et 74). Ils engageront chacun, une unité de désincarcération lourde, commandée par un chef de groupe.



Au niveau national

Le niveau national ne sera pas joueur. Le COGIC sera toutefois informé par le suivi de l'événement SYNERGI.

6.3. Plastrons et mannequins

Le chantier plan rouge se jouera avec 40 plastrons, issus de l'institut de soins infirmiers (ISI) d'Annemasse (74). Ils seront gérés par le SDIS 74 qui les mettra à la disposition de la DIREX et les reprendra en charge à l'issue de l'exercice. Ces plastrons seront positionnés sur le chantier 2 pour jouer la partie plan rouge. Les fiches victimes seront fournies par le SSSM du SDIS 01. La préparation (maquillage et mise en scène) sera assurée directement par l'ISI sous la responsabilité du responsable du chantier 2.

Pour les manœuvres techniques de désincarcération, 24 mannequins seront utilisés. Ils seront fournis par :

◆ SDIS 01	9
◆ SDIS 26	4
◆ SDIS 38	4
◆ SDIS 63	4
◆ SDIS 69	4
◆ SDIS 73	4

**Ces matériels devront être mis à la disposition de la DIREX
par les SDIS fournisseurs**

le 4 mai 2010, pour 15 h 00 au plus tard, directement sur site.

6.4. Les observateurs

Le préfet de zone de défense sud-est, le préfet du département de l'Ain et le directeur régional de la SNCF pourront inviter des observateurs. Ils seront dirigés vers une zone préalablement matérialisée et devront veiller à ne pas perturber le déroulement des chantiers. Ils seront encadrés par le lieutenant-colonel _____ (SDIS 69). et le lieutenant-colonel _____ (SDIS 74), conseillers techniques de zone.

7. SCÉNARIO

Suite à des travaux de l'infrastructure ferroviaire, les trains circulent sur une seule voie entre la gare de Culoz et celle d'Ambérieu au lieu des deux voies habituelles.

A 18 h 51, avec un retard de 15 minutes, un engin moteur haut le pied (machine seule) d'un train de fret, sans wagon, est engagé sur le "tronc commun" (voie de circulation unique du fait des travaux) sous le numéro 456 au départ d'Ambérieu.

A 19 h 23, un TER n° 123 en provenance de Genève et à destination de Lyon Part-Dieu quitte la gare de Culoz.

Pour des raisons inconnues, les deux circulations circulent sur la même voie et l'une vers l'autre. À 19 h 27, à proximité de la D37 (entre les communes de Béon et de Ceyzérieu) et du passage à niveau n° 61, les deux circulations se percutent face à face aux alentours du point kilométrique ferroviaire 99.

L'alerte est donnée à 19 h 30 par un riverain occupant une maison individuelle aux abords du sinistre et qui assiste en direct à l'accident. Ce dernier appelle le numéro d'urgence des pompiers.

Lors de l'impact, les deux circulations circulaient aux environs de 100 k/h. Le choc a été violent et le TER, de type voitures corail tractées, fortement impacté : motrice encastrée, voitures couchées...

La ligne est électrifiée en 1 500 v continu. La caténaire a cédé et se trouve à terre.

8. RÉALISATION

8.1. Conventions d'exercice

Il n'est pas prévu de tester la réactivité des services, ni les délais de route. Par conséquent, l'ensemble des moyens sera pré-positionné sur un point de transit situé sur le parking du foyer des jeunes à Culoz. Le point de transit sera confondu avec le CRM qui sera réellement tenu par un cadre du SDIS 01. L'engagement des moyens successifs sera cadencé par la DIRANIM qui annoncera la disponibilité réelle des moyens au chef CRM.

La montée en puissance progressive du dispositif sera préservée mais raccourcie par rapport à la réalité (notamment pour les moyens extra-départementaux).

8.2. Date et lieu

L'exercice se déroulera le mardi 4 mai 2010, à partir de 19 heures 30, sur le site de la SME, à Culoz.

Ce site de destruction des voitures retirées du service a l'avantage d'être suffisamment dimensionné pour faire travailler toutes les équipes. Il est hors trafic direct et dispose de moyens de levage et de traction pour mettre le scénario en condition.

8.3. Organisation et mise en condition du site

Le site de la SME sera dédié à l'exercice pendant son déroulement. Le matériel accidenté sur lequel il faudra intervenir sera éclaté en 4 chantiers distincts, comme si la collision avait projeté les voitures et motrices sur plusieurs zones.

Chacun de ces 4 chantiers sera mis en place par un cadre du COPIL, assisté, en tant que de besoin, par un cadre SNCF et par Monsieur _____, responsable de l'entreprise SME.

Afin d'assurer une sécurité optimum, il sera demandé la coupure de la circulation de 19 h 00 à 3 h 00, rue des Roselières et rue de Luyrieux (du rond point de la croix de la roche jusqu'à l'entrée de la menuiserie TERRIER). Monsieur _____ (SIDPC 01) et Monsieur _____ (DDT 01) font le nécessaire auprès des services concernés.

Le contour de l'exercice sera sécurisé par la présence des services de la gendarmerie.

■ Chantier 1

Deux motrices électriques sur rail, accidentées et broyées sur l'avant et au niveau des zones de survie (type collision frontale). L'une des 2 sera couchée sur le flanc.

Deux mannequins seront positionnés dans chaque motrice par un cadre SNCF 2 dans les postes de pilotage et 2 dans les zones de survie des conducteurs.

Les unités de désincarcération lourde des SDIS 69 et 74 seront engagées.

Les véhicules ne pourront pas accéder jusqu'au chantier et un transport manuel des matériels sera nécessaire.

■ Chantier 2

Sera réalisé avec un train complet, posé sur rail et non endommagé.

L'extraction de quarante victimes se fera essentiellement par les ouvertures existantes.

Un dispositif plan rouge et une unité SD et du SDIS 01 seront engagés.

■ Chantier 3

Il s'agit de deux ou trois voitures (sans sièges ni garnitures) qui se sont détachées du convoi lors de la collision. Les voitures sont couchées, broyées et, si possible, empilées.

Dix mannequins difficilement accessibles seront à extraire.

Les unités de désincarcération lourde des SDIS 03 et 42 seront engagées.



■ Chantier 4

Il s'agit de deux ou trois voitures (sans sièges ni garnitures) qui se sont détachées du convoi lors de la collision. Les voitures sont couchées, broyées et, si possible, empilées.

Dix mannequins difficilement accessibles seront à extraire.

Les unités de désincarcération lourde des SDIS 26 et 38 seront engagées.

Chaque responsable de chantier fournira :

- ◆ une fiche descriptive du scénario et de sa mise en scène ;
- ◆ une fiche pré-formatée à l'usage de l'évaluateur du chantier.

8.4. Transmissions

L'ordre particulier des transmissions figure en annexe. Un canal en mode direct sera réservé à la DIREX et la DIRANIM.

9. DÉROULEMENT DE L'EXERCICE

9.1. Programme général

14 h 00	Réunion de l'équipe chargée de la préparation technique de l'exercice
15 h 30	Rassemblement sur place (point de transit) – Briefing d'accueil
16 h 00	Échange technique – Présentation mutuelle des matériels SDIS et SNCF
18 h 00	Briefing de présentation de l'exercice
18 h 30	Alimentation des personnels (en autonomie)
19 h 15	Moyens du SDIS 01 opérationnels pour engagement
19 h 30	Heure H : appel des secours (DIRANIM)
19 h 32	Engagement du premier échelon du SDIS 01
19 h 45	Moyens extérieurs opérationnels pour engagement
20 h 30	Accueil des observateurs
20 h 50	Tous les moyens sont engagés
1 h 00	FINEX – Réintégration du matériel
1 h 15	Débriefing à chaud (Autorités - DIREX – DIRANIM – cadres des services engagés – chefs de site, de colonne et de groupe sapeurs-pompiers)
1 h 30	Collation (assurée par SDIS 01)

9.2. Déroulement chronologique théorique

HEURE	ÉVÉNEMENTS	ACTIONS ATTENDUES
H 19h30	Un tiers appelle le CTA après avoir été témoin d'un accident de train au niveau de la SME à Culoz.	1 animateur simule l'alerte 18 (message écrit).
H+2	Engagement du 1 ^{er} échelon.	Le CTA engage le 1 ^{er} échelon du plan ETARE (par convention d'exercice, un CCF en moins). Le CTA applique notamment les consignes du plan ETARE (appel COGC...) Engagement d'un SMUR par le CRRA.
H+5	Arrivée séquencée des moyens du 1 ^{er} échelon.	Première reconnaissance de la ZI (avec la DIRANIM) prise en compte des impliqués. Message d'ambiance (par convention d'exercice, dès le message d'ambiance passé, les moyens du 1 ^{er} échelon ne s'intéressent plus qu'au chantier n° 2).
H+15	Message de renfort du COS au CODIS (nombreuses victimes et moyens de désincarcération).	Le CODIS engage en renfort : 2 ^{ème} échelon du plan ETARE RFF, moyens NOVI, moyens SDE (par convention d'exercice, adaptation des moyens prévus au plan ETARE en 2 ^{ème} échelon et au plan NOVI). Le CODIS monte en puissance. Demande au COZ des moyens de renforts complémentaires (SD). Le CODIS effectue la remontée d'information (ouverture SYNERGI).
H+30	Arrivée simultanée sur les lieux du chef de colonne et du CIL (Monsieur...).	Point de situation, prise en compte de tous les secteurs de la ZI, prise de COS par le CDC, message de compte-rendu, demande de renforts. Application GOC : sectorisation. Le CODIS engage les moyens demandés.
H+37	Arrivée sur les lieux de l'unité SDE 01.	Prise en compte des moyens par le COS : affectation sur le chantier n°2.
H+45 À H+80	Arrivée sur les lieux, de manière échelonnée, des moyens de commandement et NOVI et des unités SDE extradépartementales. (H + 55 pour le 69 et 74, H+60 pour le 03 et 42, H+65 pour le 26 et 38).	

La DIRANIM se tient à disposition permanente des COS successifs

ANNEXE 2 : LEXIQUE

Agent-circulation :	Agent, quelles que soient ses autres fonctions, chargé d'assurer le service de la circulation des trains.
ASCT :	Agent Service Commercial Train. En langage courant, désigne un contrôleur. (Terme spécifique SNCF).
Attendant :	Toute personne présente en gare et qui attend un ou plusieurs voyageurs en provenance d'un train.
Caténaire :	Ensemble aérien distribuant le courant aux engins moteurs électriques par l'intermédiaire de pantographes et constitué de fils de contact.
Chantier :	Si une intervention de désincarcération se déroule sur une zone étendue, celle-ci est découpée en différents "chantiers", supervisés chacun par un chef de chantier. Il s'agit d'une sectorisation.
CIL :	Chef d'Incident Local (personne désignée par la DCF pour gérer l'événement de sécurité sur le lieu où il s'est produit). Il assiste et conseille le COS.
CIP :	Chef d'Incident Principal (personne désignée par le GID). Il est le conseiller technique du DOS auprès du Préfet en matière ferroviaire.
CNO C :	Entité circulation du CNOF.
CNOF :	Centre National des Opérations Ferroviaires.
COD :	Centre Opérationnel Départemental.
CODIS :	Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours.
COGC :	Centre Opérationnel de Gestion des Circulations chargé de la gestion opérationnelle du trafic.
COGIC :	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises (ministère en charge de l'Intérieur).
COPG :	Commandant des Opérations de Police ou de Gendarmerie.
COS :	Commandant des Opérations de Secours.
Coupure d'urgence :	Suppression volontaire de la tension d'alimentation électrique des caténaires par les moyens les plus rapides.
COZ :	Centre Opérationnel de Zone.
Coordonnateur du COGC :	Coordonnateur des circulations sur le territoire d'un EIC déterminé. Il est dénommé "coordonnateur régional" dans l'arrêté du 12 août 2008. Fonction exercée au sein de la direction de la circulation ferroviaire, assurant la mission de gestion du trafic et des circulations.
DCR :	Directeur de Crise Régional.
DDS :	Directeur Délégué Sûreté.
DEBEX :	Heure effective de début de l'exercice de crise. Résulte d'une décision concertée entre DIREX et DIRANIM.
DIRANIM :	Directeur de l'animation.
DIREX :	Directeur de l'exercice. C'est le commanditaire de l'exercice. Il s'agit du directeur des Opérations de Secours pour un exercice national ou du directeur de région pour un exercice régional.
DNC :	Directeur National de la Circulation, au sein de la direction de la circulation ferroviaire, assurant la gestion du trafic et des circulations.
DNO :	Directeur National des Opérations, fonction exercée au sein de la SNCF.
DNS :	Directive Nationale de Sécurité.

EF :	Entreprise Ferroviaire. "Toute personne titulaire d'une licence d'entreprise ferroviaire assurant la traction ferroviaire pour la fourniture de services de transport de marchandises ou de voyageurs". Entreprise prestataire de services qui assure des services de transport de personnes ou de marchandises sur un réseau ferroviaire. Le terme employé vise la portée juridique de l'entreprise.
EIC :	Etablissement Infrastructure Circulation.
EPSF :	Etablissement Public de Sécurité Ferroviaire.
FINEX :	Heure effective de fin de l'exercice de crise. Résulte d'une décision concertée entre DIREX et DIRANIM.
Incident :	Fait intéressant la circulation ferroviaire, affectant le matériel ou les installations ou provoquant une perturbation importante de la circulation.
Incident grave :	Tout événement ou succession d'événements résultant d'une non-conformité aux exigences de sécurité spécifiées par la réglementation.
GI :	Gestionnaire d'Infrastructure. Désigne Réseau ferré de France ¹⁵ .
GID :	Gestionnaire d'Infrastructure Délégué. Désigne la SNCF pour ses missions de maintenance du RFN et de gestionnaire du trafic et des circulations.
(Circulation en) Marche prudente :	Action, pour le conducteur du train, de franchir une partie de voie délimitée en réduisant sa vitesse compte tenu du motif qui lui a été indiqué.
OIV :	Opérateur d'Importance Vitale.
PCT :	Poste de Crise Terrain. Il s'agit d'une équipe dédiée de l'entreprise ferroviaire SNCF projetée à proximité du lieu de survenance de l'incident afin d'assurer une liaison permanente entre le terrain et les salles de crise régionales à l'aide d'un "véhicule PCT" équipé de liaisons de communication.
PIS :	Plan d'Intervention et de Sécurité.
PK :	Point Kilométrique. Indication permettant le repérage le long des voies.
PN :	Passage à Niveau.
PPE :	Plan de Protection Externe.
PPI :	Plan Particulier d'Intervention.
PPP :	Plan Particulier de Protection.
PSO :	Plan de Sécurité d'Opérateur d'importance vitale.
RCSC :	Réserve Communale de Sécurité Civile.
Régulateur :	Agent du COGC qualifié pour organiser et contrôler la circulation des trains sur une section de ligne donnée (direction de la circulation ferroviaire, assurant la mission de gestion du trafic et des circulations). Fonction exercée au sein de la SNCF.
RFF :	Réseau Ferré de France.
RFN :	Réseau Ferré National français.
SAIV :	Secteur d'Activité d'Importance Vitale.
SGTC	Service Gestionnaire du Trafic et des Circulations.
SUGE :	SURveillance GENérale (Entreprise ferroviaire SNCF).

¹⁵ Réseau ferré de France et les titulaires des contrats de partenariat ou de délégations de service public mentionnés aux articles 1^{er}-1 et 1^{er}-2 de la loi n° 97-135 du 13 février 1997 ont la qualité de gestionnaire d'infrastructure.

VOS CONTACTS :

Pour le Bureau Planification, Exercices et Retour d'Expérience :

secretariat.bpere@interieur.gouv.fr

Chef de bureau : 01 56 04 70 83

Chef de section "exercices, retour d'expérience" : 01 56 04 74 25

Chargé de mission "exercices" : 01 56 04 76 64

Pour le Bureau d'Expertise Résilience aux Risques :

Chef de bureau : 01 56 04 72 89

Expert pôle Grandes Infrastructures : 01 56 04 75 08

Ce guide a été réalisé par la Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises en collaboration avec de nombreux acteurs dont particulièrement, la Direction des OPérations et de la qualité des processUS (OPUS) de la SNCF, la zone de défense et de sécurité Sud Est.

Réalisation :

Navis Imprimeur Conseil

N° d'imprimeur 4844

Dépôt légal 1^{er} trimestre 2013



**Direction Générale de la Sécurité Civile
et de la Gestion des Crises
87/95 quai du Docteur Dervaux
92600 Asnières-sur-Seine
Site Internet : www.interieur.gouv.fr**