



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral des routes OFROU

DOCUMENTATION

EXERCICE D'INTERVENTION SUR LES ROUTES NATIONALES

Concept

*Édition 2020 V1.00
ASTRA 86059*

Impressum

Auteurs / Groupe de travail

Reto Siegenthaler	(OFROU, division I, domaine Exploitation, président)
Bernard Mariéthod	(OFROU, division I, domaine Exploitation)
Marcel Müller	(OFROU, domaine Gestion du patrimoine, F4)
Lukas Geel	(OFROU, domaine Gestion du patrimoine, F4)
Lars Derek Mellert	(Amstein + Walthert Progress AG, Zurich)
Marco Zbinden	(Amstein + Walthert Progress AG, Zurich)

Traduction (version originale en allemand)
Services linguistiques OFROU (traduction en français et en italien)

Éditeur

Office fédéral des routes OFROU
Division Réseaux routiers N
Standards et sécurité de l'infrastructure SSI
3003 Berne

Diffusion

Le document est téléchargeable gratuitement sur le site www.astra.admin.ch.

© OFROU 2020

Reproduction à usage non commercial autorisée avec indication de la source.

Avant-propos

L'OFROU établit la stratégie suisse pour une exploitation sûre des routes nationales. Le secteur Sécurité opérationnelle définit les tâches opérationnelles conformément aux dispositions stratégiques générales et veille à définir des normes et des processus de sécurité uniformes, tant dans le cadre de l'exploitation normale des routes nationales que lors d'incident.

Afin d'assurer la meilleure sécurité possible en cas d'incident et de rétablir la disponibilité des routes nationales le plus rapidement possible, il est indispensable de mettre sur pied des exercices d'intervention réalistes avec toutes les organisations concernées. La présente documentation décrit l'ampleur et l'orientation de ces exercices périodiques sur les routes nationales, fournissant ainsi aux différents services d'intervention de toutes les régions de Suisse un concept pour une mise en œuvre uniforme des prescriptions générales.

Office fédéral des routes

Jürg Röthlisberger
Directeur

Table des matières

	Impressum	2
	Avant-propos	3
1	Introduction	7
1.1	Objectif	7
1.2	Champ d'application	7
1.3	Destinataires	7
1.4	Entrée en vigueur et modifications	7
2	Principes	8
3	Organisation	10
3.1	Répartition géographique	10
3.2	Concept d'exercice	10
3.3	Organisations concernées	10
3.3.1	OFROU	11
3.3.2	Services d'urgence	11
3.3.3	Unités territoriales	11
3.3.4	Groupe de collaboration entre les services d'intervention (GED)	12
3.3.5	Organisations appelées en fonction de la situation	12
4	Exercices périodiques	13
4.1	Exercices combinés	13
4.2	Exercices cadres destinés à l'état-major	13
4.3	Exercices destinés aux sapeurs-pompiers	14
4.4	Formation à la connaissance des lieux et des installations	15
4.5	Exercices et formations supplémentaires	15
5	Coordination	16
5.1	Planification pluriannuelle	16
5.2	Documentation	16
5.3	Transmission du savoir	16
6	Indemnisation	17
	Annexe	19
	Glossaire	21
	Bibliographie	22
	Liste des modifications	23

1 Introduction

1.1 Objectif

La présente documentation définit l'ampleur et le contenu des exercices d'intervention de tous les services d'intervention opérant sur les routes nationales. Elle permet ainsi, en cas d'incident, de garantir un niveau de sécurité suffisant et uniforme sur les routes nationales et de minimiser les conséquences éventuelles. La documentation se fonde sur les instructions du DETEC / de l'OFROU ainsi que sur les directives de l'OFROU suivantes :

- DETEC 74001 Exigences de sécurité applicables aux tunnels du réseau des routes nationales [3] ;
- ASTRA 76001 « Sécurité de l'exploitation des routes nationales » [4] ;
- ASTRA 76003 « Versement des contributions fédérales aux services de protection des routes nationales et de leurs parties intégrantes » [5] ;
- ASTRA 79001 « Gestion de la sécurité des infrastructures routières » [6] ;
- ASTRA 16050 « Sécurité opérationnelle pour l'exploitation » [7].

La documentation fournit un concept complet en matière d'exercices d'intervention en définissant les exigences minimales et les aspects suivants :

- Les principes sur lesquels les exercices d'intervention doivent se fonder ;
- Les organisations concernées pour lesquelles les exercices d'intervention sont obligatoires ;
- L'ampleur, le contenu et la périodicité des différents types d'exercices ;
- Les exigences à remplir pour une planification, une coordination et une utilisation uniformes des exercices d'intervention ;
- Le remboursement des dépenses des organisations concernées.

La mise en application du contenu de la documentation permet aux organisations concernées de planifier et de coordonner à l'avance les exercices d'intervention, et garantit au service responsable de l'OFROU – à savoir le secteur Sécurité opérationnelle – et aux filiales une vue d'ensemble sur les exercices et une bonne gestion de ces derniers.

1.2 Champ d'application

La documentation s'applique à tous les tronçons du réseau des routes nationales exploités conformément à l'annexe de « Arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales » [1] et aux parties intégrantes de ces tronçons visées à l'art. 2 de « Ordonnance sur les routes nationales du 7 novembre 2007 » [2].

1.3 Destinataires

La présente documentation s'adresse d'une part aux gestionnaires de tronçons (StreMa), aux collaborateurs de l'OFROU travaillant dans l'exploitation ainsi qu'aux préposés à la sécurité des tronçons (SiBe-S), et d'autre part aux participants des groupes de collaboration entre services d'intervention (GED) organisés à l'échelle cantonale ainsi qu'au personnel des services d'intervention compétents.

1.4 Entrée en vigueur et modifications

La présente documentation entre en vigueur le 01.03.2020. La liste des modifications figure à la page 23.

2 Principes

La gestion d'incidents sur les routes nationales est du ressort des services d'intervention cantonaux. Les cantons sont chargés de veiller à ce que l'organisation, la formation, l'équipement et le déploiement des services d'intervention sur les routes nationales correspondent à l'état actuel des connaissances et de la technique. Dans le cadre d'accords mutuels, ils règlent de manière indépendante la coopération intercantonale et assurent, avec l'exploitant des routes nationales, une gestion efficace des incidents ainsi que la remise en service la plus rapide possible des routes nationales.

Afin de pouvoir faire face aux incidents dans le respect des exigences prescrites, des exercices d'intervention réguliers sont nécessaires. Au cours de ces exercices, des connaissances spécifiques aux sites et aux objets sont transmises, et les services d'intervention s'entraînent à coopérer entre eux. Ces exercices doivent être adaptés aux caractéristiques particulières des routes nationales et reposent sur les principes suivants :

Focalisation sur des interventions spécifiques aux routes nationales

Les services d'intervention déployés sur les routes nationales doivent disposer d'une formation spécifique. Celle-ci porte essentiellement sur les particularités locales (routes à grand débit avec un trafic dense et des voies d'accès limitées) et les différents types d'incidents (par ex. incendies dans les tunnels, collisions de masse, incidents sur les ponts). Les exercices d'intervention exécutés sur les routes nationales doivent donc toujours être conçus en fonction de ces particularités ; le périmètre des routes nationales ne doit pas être un terrain d'entraînement pour les activités qui font certes partie de l'éventail d'interventions des services d'intervention, mais qui se déroulent également sur d'autres axes routiers.

Les activités pour lesquelles les services d'intervention doivent s'entraîner et qui ont un lien étroit avec les routes nationales sont par exemple (liste non exhaustive) :

- l'arrivée sur des lieux d'incidents par les voies d'accès d'urgence aux routes nationales indiquées sur les plans d'intervention ;
- l'approche d'ouvrages écologiques (tâches de soutien ou opérations des premiers services d'intervention arrivés sur place dans les cantons qui l'ont explicitement convenu) ;
- l'organisation de places sinistrées sur les routes nationales ;
- la gestion d'incidents dans ou sur des infrastructures critiques des routes nationales (par ex. tunnels longs et très fréquentés, ponts élevés à longue portée).

Les exercices de base qui servent à la gestion d'incidents sur les routes nationales, mais qui peuvent également être pratiqués sur des routes moins fréquentées ou d'autres aires de circulation ne devraient pas être exécutés sur les routes nationales.

Si des exercices sans lien direct avec les activités susmentionnées doivent être effectués sur les routes nationales, une demande motivée doit être soumise à la filiale responsable de l'OFROU et approuvée par le gestionnaire des tronçons compétent.

Perturbations du trafic des routes nationales aussi faibles que possible

Tous les exercices d'intervention doivent être planifiés et programmés de manière à ce qu'aucune perturbation inappropriée du trafic ne se produise sur les routes nationales. Dans les tunnels routiers, ces exercices devraient si possible être réalisés durant les fermetures annuelles destinées au nettoyage. Par ailleurs, il convient de toujours tenir compte des variations prévisibles du volume de trafic sur les routes nationales dues aux saisons ou à des événements (par ex. pas d'exercices pendant les périodes de vacances, les grands événements publics ou les jours fériés, qui varient d'un canton à l'autre).

La disponibilité des routes nationales doit pouvoir être rétablie le plus rapidement possible dès la fin des exercices et ne doit pas être restreinte par d'éventuels dégâts causés lors

de l'exécution des exercices. Il est impératif d'éviter tout dommage tant sur la structure que sur les installations techniques des routes nationales.

Tous les services d'intervention, toutes les régions, tous les ouvrages

Les exercices d'intervention doivent être menés de la manière la plus réaliste possible et utiliser une organisation d'intervention réelle. En fonction du type d'exercice, tous les services d'intervention et autres organisations appelés à intervenir et concernés par ce type d'exercice doivent y être associés (par ex. la protection civile, les équipes de soins, etc.).

Étant donné que les exercices d'intervention visent en premier lieu à établir une routine dans la gestion d'incidents, ils doivent être réalisés périodiquement dans toutes les régions de Suisse, sur des tronçons aussi différents que possible et dans ou sur différents ouvrages des routes nationales (par ex. tunnels, ponts).

3 Organisation

3.1 Répartition géographique

Les exercices d'intervention exécutés régulièrement sur les routes nationales sont organisés sur la base des domaines de compétences géographiques des unités territoriales. Le périmètre que celles-ci délimitent pour la réalisation d'exercices dans leur domaine de compétences devra englober une variation égale de tronçons et d'ouvrages des routes nationales. Lors de ces exercices, les services d'intervention à former doivent notamment se familiariser avec les spécificités des routes nationales dans leur zone d'intervention, afin de pouvoir gérer de manière optimale les incidents en situation réelle. Il convient d'éviter de réaliser plusieurs exercices d'intervention successifs dans des périmètres identiques.



III. 3.1 Domaines de compétences géographiques des unités territoriales avec leurs tronçons de routes nationales

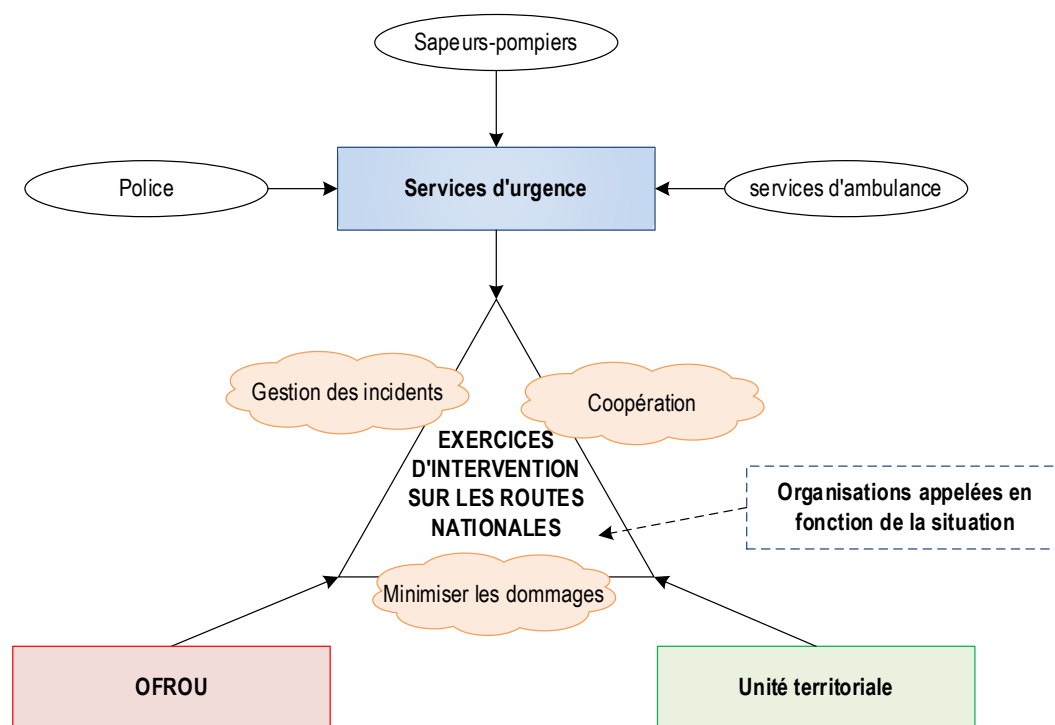
3.2 Concept d'exercice

Les exercices d'intervention réguliers sont effectués sur la base de scénarios plausibles et avec du matériel et des équipements ad hoc. Les informations relatives au déroulement des exercices, y compris le matériel prévu ou à acquérir à cet effet, doivent être documentées à l'avance avec un degré de précision approprié au type d'exercice (voir chapitres 4.1 à 4.5). La personne chargée de conduire l'exercice est responsable de mettre au point un concept, qu'elle soumet au GED compétent pour approbation si nécessaire. Lors de l'élaboration des scénarios, il est impératif de veiller à assurer une complexité variée et une interprétation réaliste.

3.3 Organisations concernées

Tous les services d'intervention appelés à être déployés sur les routes nationales, de même que les unités territoriales et d'autres organisations auxquelles il est fait appel en fonction de la situation, participent activement aux exercices d'intervention réguliers. Grâce

à une structure organisationnelle proche de la réalité, les organisations concernées peuvent, sur la base du concept d'exercice, s'entraîner à gérer efficacement les incidents, à minimiser les dommages et à coopérer entre elles, conformément aux exigences générales de l'OFROU.



III. 3.2 Organisations participant aux exercices d'intervention et objectifs premiers de celles-ci (en orange)

3.3.1 OFROU

L'OFROU veille à ce que les objectifs fixés soient réalisés en supervisant et contrôlant la mise en œuvre des exercices d'intervention sur les routes nationales. Les gestionnaires de tronçons ont connaissance des différents exercices à exécuter sur le territoire de leur filiale, fournissent aux personnes chargées de conduire les exercices un soutien organisationnel spécifique au type d'exercice et valident la planification pluriannuelle. Ils examinent et approuvent les éventuelles demandes des services d'intervention relatives aux exercices d'intervention (y c. les demandes de fermeture).

3.3.2 Services d'urgence

Le terme collectif de services d'urgence désigne l'ensemble des services d'intervention qui, dans le cadre d'une mission publique, participent à la gestion des incidents (cf. 3.2). En ce qui concerne les routes nationales, il s'agit généralement des sapeurs-pompiers, de la police et des services d'ambulance (y compris les médecins urgentistes). En ce sens, la tâche des sapeurs-pompiers consiste à tout mettre en œuvre pour sécuriser la circulation sur les routes nationales et protéger les personnes et l'environnement.

Tous les services d'urgence destinés à la gestion d'incidents sur les routes nationales doivent participer aux exercices d'intervention, dont le but premier est d'établir une routine en ce qui concerne les processus opérationnels et la coopération entre les différentes organisations.

3.3.3 Unités territoriales

En tant qu'exploitantes des routes nationales, les unités territoriales apportent leur contribution à la gestion des incidents sous la forme d'une coopération directe avec les services d'intervention ou d'un appui à ces derniers. Par ailleurs, dans le cadre de leur mandat, les préposés à la sécurité des tronçons soutiennent activement les gestionnaires de tronçons

dans l'exécution de leurs tâches. Globalement, les unités territoriales agissent comme un service des accidents : en cas d'incident, elles veillent, par l'intermédiaire de leur service de piquet, à éviter les accidents en chaîne et à réparer les dommages causés aux installations des routes nationales.

L'objectif des unités territoriales durant les exercices d'intervention est d'acquérir la pratique d'une gestion optimale des ressources et de former le service de piquet à soutenir les services d'intervention et de répondre aux exigences de ces derniers.

3.3.4 Groupe de collaboration entre les services d'intervention (GED)

Les contacts professionnels entre les services d'intervention concernés, c'est-à-dire les services d'urgence, les unités territoriales et l'OFROU, ont lieu au sein de groupes de collaboration (GED) organisés au niveau cantonal. Les différents groupes planifient, coordonnent et documentent tous les exercices réalisés à l'intérieur du périmètre du tronçon concerné. Les participants de ces groupes prennent part aux exercices dans leur propre structure organisationnelle.

3.3.5 Organisations appelées en fonction de la situation

Il s'agit de toutes les organisations qui aident les services d'intervention à gérer les incidents en fonction de la situation (cf. 3.2). L'existence, le nombre et le type de telles organisations dépendent du canton. En ce qui concerne les routes nationales, ce sont généralement les équipes de soins, qui fournissent un soutien spirituel ou psychologique d'urgence aux forces d'intervention et aux victimes affectées par des incidents traumatisants. Il y a également les unités militaires et les organisations régionales de protection civile ou autre, qui interviennent en cas de catastrophes et de situations d'urgence, qui exécutent des travaux de réparation ou qui prêtent main-forte à la communauté.

Toutes les autres organisations appelées à rejoindre les services d'intervention et à gérer des incidents sur les routes nationales doivent participer à des exercices combinés (voir chapitre 4.1). Dans le cas d'exercices combinés, les organisations régionales de protection civile sont éventuellement sollicitées pour la mise à disposition de figurants. La participation active de ces autres organisations aux exercices combinés permet notamment d'établir une routine en ce qui concerne les processus opérationnels et la coopération entre organisations.

4 Exercices périodiques

Les activités opérationnelles des services d'intervention ayant un mandat de prestations pour les routes nationales doivent être régulièrement répétées au moyen d'exercices variés. Ces exercices périodiques peuvent être classifiés sur la base de critères d'exigence minimaux décrits aux chapitres 4.1 à 4.5.

4.1 Exercices combinés

Les exercices combinés permettent à certaines unités des services d'intervention concernés de s'entraîner sur la route nationale. Ils sont exécutés dans le cadre d'une intervention in situ, soit sur la route nationale, qui, jusqu'à la mise en place du scénario, se trouve dans un état d'exploitation normale (route ouverte à la circulation), et qui passe à un état d'exploitation d'urgence au cours de l'exercice (préparation à l'exercice comprise). Les exercices combinés sont initiés par le gestionnaire de tronçons ; leur planification et leur mise en œuvre sont généralement définies au sein du GED. Vu le temps et les coûts considérables que cela implique, il faut compter au moins une année de planification et de préparation préalables. Les exercices, de même que les expériences acquises et les leçons tirées, doivent être évalués au moyen d'un rapport détaillé comprenant un retour d'expérience (RetEx).

Tableau 4.1 Exigences minimales applicables aux exercices combinés

Critère	Description
Fréquence par unité territoriale	8 ans
Organisations concernées	<ul style="list-style-type: none"> Services d'urgence et toute autre organisation appelée Unité territoriale OFROU
Périmètre	Ouvrage ou tronçon des routes nationales, qui se trouve dans un état d'exploitation normale au début de l'exercice (route ouverte à la circulation)
Objectif	Mise en pratique des processus opérationnels complets permettant la gestion d'incidents de grande ampleur sur les routes nationales (avec figurants et matériel d'exercice)
Répercussions sur le trafic	Les répercussions sont prises en considération. Les entraves à la circulation liées aux exercices sont mises en place en fonction des caractéristiques du périmètre d'exercice et sont tolérées (tunnel / tronçon ouvert, rural/urbain, densité du trafic). Toutefois, il convient de tenir compte des créneaux horaires sensibles (cf. Principes, p. 2)
Mandant	StreMa
Responsabilité de la planification	La responsabilité est déterminée par la direction de l'exercice, soit en général le GED compétent, composé éventuellement de représentants de deux filiales
Approbation	GED : Approbation du concept d'exercice StreMa : Approbation du concept d'exercice et des éventuelles demandes de fermeture
Direction de l'exercice	La direction de l'exercice est déterminée par l'instance supérieure mandatée par le GED
Documentation des conclusions	Rapport d'exercice contenant des évaluations détaillées et une description du retour d'expérience (RetEx)

4.2 Exercices cadres destinés à l'état-major

Les exercices cadres d'état-major sont destinés aux cadres dirigeants de tous les services d'intervention concernés. Avant tout théoriques, ces exercices incluent différents scénarios et ne se déroulent pas sur la route nationale. Compte tenu de la diversité des organisations y prenant part, un délai suffisamment long doit être prévu pour la planification et la préparation. Ces exercices portent notamment sur les thèmes suivants : alertes, communication, coordination des différents services d'intervention et activités de conduite. Souvent, il est

judicieux de réaliser ces exercices avant un exercice combiné (cf. chapitre 4.1) à l'intérieur du même périmètre (peut faire office de test avant un exercice de grande envergure).

Tableau 4.2 Exigences minimales applicables aux exercices-cadres destinés à l'état-major

Critère	Description
Fréquence par unité territoriale	4 ans
Organisations concernées	Cadres dirigeants des organisations suivantes : <ul style="list-style-type: none"> • Services d'urgence • Unités territoriales • OFROU
Périmètre	Zone d'exercice (hors des routes nationales)
Objectif	Exercices portant sur les alertes, la communication, la coordination des différents services d'intervention et les activités de conduite sur la base de scénarios spécifiques
Répercussions sur le trafic	Aucune
Mandant	StreMa
Responsabilité de la planification	La responsabilité est déterminée par la direction de l'exercice
Approbation	GED : Approbation du concept d'exercice StreMa : Approbation de la planification pluriannuelle
Direction de l'exercice	La direction de l'exercice est déterminée par l'instance supérieure mandatée par le GED
Documentation des conclusions	Présentation et débriefing lors de la réunion du GED avec description du retour d'expérience (RetEx)

4.3 Exercices destinés aux sapeurs-pompiers

Les exercices périodiques destinés aux sapeurs-pompiers doivent être réalisés soit directement sur les routes nationales, soit dans une installation d'exercice. Dans le second cas, l'installation devra être en adéquation avec les particularités de l'environnement opérationnel sur les routes nationales et, si tel n'est pas le cas, cette adéquation devra être établie (par ex. installations spécifiques pour les exercices de lutte contre les incendies dans les tunnels). Les exercices sur et dans les ouvrages réels des routes nationales doivent avoir lieu durant des fermetures connues à l'avance.

Tableau 4.3 Exigences minimales applicables aux exercices destinés aux sapeurs-pompiers

Critère	Description
Fréquence par unité territoriale	2 ans
Organisations concernées	Sapeurs-pompiers
Périmètre	Installation d'exercice ou ouvrage des routes nationales fermé à la circulation (par ex. ifa ou autres installations similaires)
Objectif	Mise en pratique des processus opérationnels de routine dans la gestion d'incidents survenant dans les tunnels ou sur des tronçons à ciel ouvert
Répercussions sur le trafic	L'exercice ne devrait avoir aucune répercussion sur le trafic
Responsabilité de la planification	Sapeurs-pompiers / instance des sapeurs-pompiers
Approbation	GED : - StreMa : Approbation des éventuelles demandes de fermeture
Direction de l'exercice	La direction de l'exercice est déterminée par les sapeurs-pompiers / l'instance des sapeurs-pompiers
Documentation des conclusions	Présentation lors de la réunion du GED

4.4 Formation à la connaissance des lieux et des installations

Le personnel de l'OFROU, le personnel d'exploitation des unités territoriales et le personnel des services d'urgence et d'autres organisations doivent suivre régulièrement une formation concernant les sites et les installations se trouvant dans le périmètre qui les concerne. Les points centraux de ces formations sont déterminés et communiqués au sein des GED organisés au niveau cantonal. La transmission des connaissances de base nécessaires relève finalement de la responsabilité des différentes organisations et doit être encouragée dans le cadre du travail quotidien. L'objectif de ces formations régulières est de créer et de maintenir une base de connaissances uniforme afin de garantir à tout moment la sécurité sur les routes nationales, tant lors de l'exploitation normale et qu'en cas d'incident.

4.5 Exercices et formations supplémentaires

Les services d'intervention peuvent à tout moment soumettre une demande au sein des GED et, en outre, auprès du gestionnaire de tronçons pour la réalisation d'exercices d'une autre nature que ceux mentionnés ci-dessus ou allant au-delà des exigences minimales applicables. Il en va de même pour des exercices supplémentaires que les sapeurs-pompiers souhaiteraient exécuter sur les routes nationales sans interruption du trafic ou pour des cours de formation ayant des répercussions sur l'exploitation des routes nationales.

5 Coordination

5.1 Planification pluriannuelle

La planification et la coordination de tous les exercices se déroulant à l'intérieur du périmètre concerné sont assurées par le GED compétent. La responsabilité de la planification pluriannuelle incombe en fin de compte au gestionnaire de tronçons. Le déroulement de la planification et de la coordination des exercices d'intervention est représenté sous forme de graphique à l'annexe I.1.

5.2 Documentation

Les exercices d'intervention doivent être documentés avec des degrés de précision différents selon leur type (cf. chapitres 4.1 à 4.5). Dans tous les cas, ils doivent être décrits de manière transparente au moyen d'un concept avant leur exécution, puis à l'issue de celle-ci, au moyen d'un rapport final ou d'une présentation, en fonction du type (conformément aux chapitres 4.1 à 4.5). La documentation sert à évaluer les exercices d'intervention et doit en particulier aborder les aspects suivants :

- Définition et respect des objectifs en matière de protection ;
- Utilisation et utilité du matériel d'exercice ;
- Stratégie d'intervention et adéquation de celle-ci pour la réalisation des objectifs ;
- Collaboration entre organisations / organisation sur le lieu du sinistre ;
- Utilisation des moyens engagés ;
- Fonctionnement de l'infrastructure.

La personne dirigeant l'exercice est chargée de préparer une documentation des exercices d'intervention conforme aux exigences, qu'elle fait parvenir aux responsables compétents des divers GED pour transmission à l'OFROU. C'est sur la base de ces documents que les exercices sont discutés lors des réunions des GED au point standard de l'ordre du jour « Exercices sur les routes nationales » et consignés dans un procès-verbal.

5.3 Transmission du savoir

Les GED organisés à l'échelle cantonale aident l'OFROU à garantir à toutes les organisations concernées une base de connaissances adéquate et uniforme des prescriptions en vigueur en matière de sécurité opérationnelle sur les routes nationales. Afin de pouvoir maintenir une collaboration de haut niveau pendant la gestion des incidents et de pouvoir l'adapter à l'évolution des circonstances, il convient d'assurer, au sein des GED, un flux d'informations constant entre les participants. La transmission du savoir doit avant tout porter sur la préparation des interventions, la gestion des incidents et le suivi des interventions. Dans ce but, la personne dirigeant l'exercice transmet les enseignements tirés des exercices d'intervention réguliers à tous les participants pour traitement ultérieur (par ex. adaptation des documents de sécurité).

6 Indemnisation

En principe, les coûts et le financement des exercices-cadres destinés à l'état-major et des exercices combinés sont discutés préalablement au sein des GED, et chaque organisation assume elle-même ses propres dépenses.

Pour les exercices d'intervention combinés, le gestionnaire de tronçons établit un budget pour la contribution aux coûts des services d'urgence participants qui n'ont pas d'accord sur les prestations en matière d'exercices d'intervention, ni de mandat légal. L'indemnisation de ces exercices ne se base pas sur les heures effectives réalisées mais sur un montant forfaitaire.

Le budget est en outre destiné à couvrir les coûts qui ne peuvent pas être imputés à une organisation, tels que le matériel d'exercice, la nourriture pour les figurants, le soutien stratégique/organisationnel externe pour l'exercice d'intervention, etc.¹

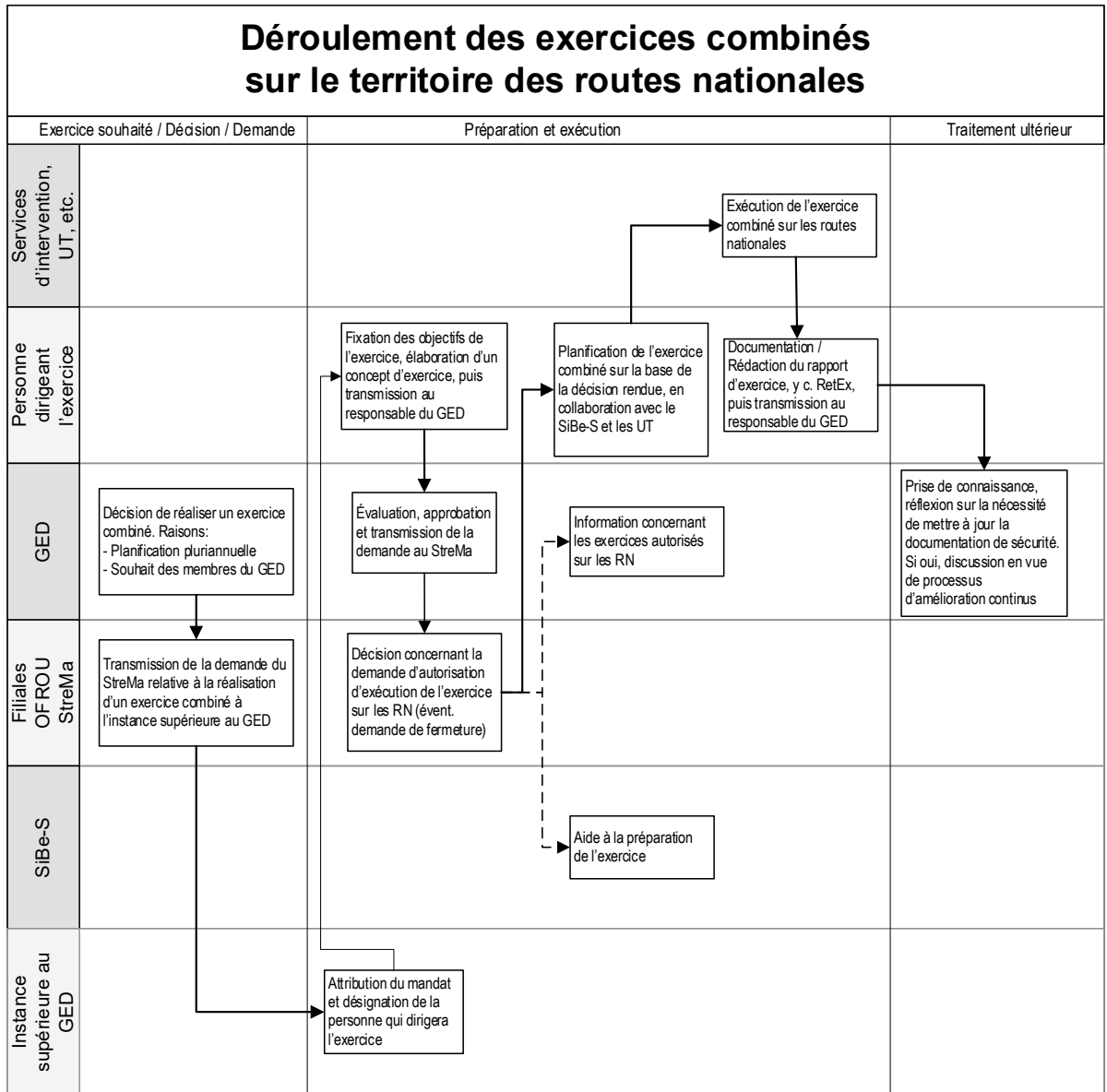
¹ Par ailleurs, les exercices d'intervention sur les routes nationales sont indemnisés conformément aux accords sur les prestations en vigueur conclus entre la Confédération et les services d'intervention cantonaux ainsi qu'aux instructions spécifiques du DETEC sur le versement de contributions fédérales aux services de protection des routes nationales et de leurs parties intégrantes (ASTRA 76003).

Annexe

I	Coordination	20
I.1	Déroulement de la coordination et de la planification des exercices d'intervention combinés	20

I Coordination

I.1 Déroulement de la coordination et de la planification des exercices d'intervention combinés



Glossaire

Concept	Signification
GED	Groupe de collaboration entre les services d'intervention
RetEx	«Return of Experience», retour sur expérience, enseignements tirés
Services d'urgence	Service d'intervention civil qui collabore à la gestion d'incidents dans le cadre d'une mission de service public.
SiBe-S	Préposé à la sécurité des tronçons
StreMa	Gestionnaire de tronçons

Référence: Documentation ASTRA 86990, « Glossaire d/f/i Exploitation » (2012) [8]

Bibliographie

Lois fédérales

- [1] Confédération suisse (2002), « **Arrêté fédéral du 21 juin 1960 sur le réseau des routes nationales** », RS 741.113.11, www.admin.ch.
-

Ordonnances

- [2] Confédération suisse (2018), « **Ordonnance sur les routes nationales du 7 novembre 2007** », RS 725.111, www.admin.ch.
-

Instructions du DETEC

- [3] Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication DETEC (2010), **Exigences de sécurité applicables aux tunnels du réseau des routes nationales**, instructions du DETEC ASTRA 74001, www.astra.admin.ch.
-

Instructions et directives de l'OFROU

- [4] Office fédéral des routes OFROU (2018), « **Sécurité de l'exploitation des routes nationales** », instructions ASTRA 76001, [en allemand], www.astra.admin.ch.
- [5] Office fédéral des routes OFROU (2018) « **Versement des contributions fédérales aux services de protection des routes nationales et de leurs parties intégrantes** », Instruction OFROU 76003, www.astra.admin.ch.
- [6] Office fédéral des routes OFROU (2018) « **Gestion de la sécurité des infrastructures routières** », Instruction OFROU 79001, www.astra.admin.ch.
- [7] Directive ASTRA 16050, « **Sécurité opérationnelle pour l'exploitation** », **Conditions pour les tunnels et tronçons à ciel ouvert**, (2018), www.astra.admin.ch.
-

Documentation de l'Office fédéral des routes OFROU

- [8] Documentation ASTRA 86990, « **Glossaire d/f/i Exploitation** » (2012), www.astra.admin.ch.
-

Liste des modifications

Édition	Version	Date	Modifications
2020	1.00	01.03.2020	Entrée en vigueur de l'édition 2020 (version originale en allemand)

