

Manuel de conduite Protection de la population **MCP**



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Office fédéral de la protection de la population OFPP



[Impressum](#)

Éditeur

Office fédéral de la protection de la population

Division Instruction

Premedia

Centre des médias électroniques CME, 88.081 10.19 50

Décembre 2020

Manuel de conduite

Protection de la population

MCP

Table des matières

Chapitre 0	Introduction	→	00
Chapitre 1	Bases	→	01
Chapitre 2	Organisation d'état-major et structure de conduite	→	02
Chapitre 3	Travail d'état-major	→	03
Chapitre 4	Poste de conduite	→	04
Chapitre 5	Formation	→	05
Chapitre 6	Coopération civilo-militaire	→	06
Chapitre 7	Information / Transmission de l'alarme	→	07
	Compléments d'information sur différents thèmes	→	08
	Glossaire	→	10

Manuel de conduite Protection de la population **MCP**

Chapitre 0 **Introduction**



Impressum

Éditeur

Office fédéral de la protection de la population OFPP

Division Instruction

Premedia

Centre des médias électroniques CME, 88.081.00 10.19 50

Décembre 2020

Table des matières

Avant-propos	5
Remarque concernant le glossaire	6
Introduction	7
Liste des abréviations	9
Table des illustrations	10
Bibliographie	12
Distribution	14

Remarque

Pour une meilleure lisibilité, nous avons renoncé aux doublets (p. ex. le chef ou la cheffe de l'organe de conduite) ainsi qu'à l'utilisation de la barre oblique (le/la chef/fe de l'organe de conduite) et opté pour le masculin générique pour toutes les désignations de fonctions. Les titulaires de fonction peuvent être aussi bien des femmes que des hommes.

Avant-propos

Le Manuel de conduite Protection de la population (MCP) a été élaboré par un groupe de travail mis en place par l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP) auquel se sont joints des représentants des cantons et des organisations partenaires. Ce manuel sert de document de base pour la formation des membres des organes de conduite cantonaux, régionaux et communaux de la protection de la population et peut aussi être utilisé par d'autres états-majors d'urgence et de crise.

Le présent manuel propose des documents de formation et d'intervention clairs et actuels. Une attention particulière a été portée à l'harmonisation du manuel avec les documents correspondants des organisations partenaires au sein de la protection de la population.

Pour l'élaboration du MCP, un groupe de travail réunissant les organisations suivantes a été constitué :

- Office Fédéral de la Protection de la Population (OFPP)
- Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP)
- Groupe de travail Suisse septentrionale
- Groupe de travail Suisse centrale
- Groupe de travail Suisse orientale
- Groupe de travail Suisse latine
- Police cantonale Zurich

Le présent manuel sera régulièrement mis à jour afin d'en garantir l'actualité. L'OFPP vous invite à faire part de vos propositions d'amélioration ou d'actualisation à l'adresse courriel suivante : fibs@babs.admin.ch.

Schwarzenburg, 2019

Office fédéral de la protection de la population
Division Instruction

Remarque concernant le glossaire

Le glossaire constitue une partie importante du manuel. Il se trouve à l'onglet 10 du classeur. De nombreux termes y sont définis ou expliqués. Tous les termes du glossaire figurent en *italique* la première fois qu'ils apparaissent dans le manuel.

Introduction

Définition des objectifs et public cible

- 0001 Le Manuel de conduite Protection de la population (MCP) s'adresse aux *organes de conduite* civils aux échelons fédéral, cantonal et communal ainsi qu'aux *organisations partenaires au sein de la protection de la population*. Il contient des principes de base, des lignes directrices et des recommandations et présente des solutions.
- 0002 Le présent manuel vient compléter les règlements et manuels existants au sein du *système coordonné de protection de la population*. Il ne concurrence pas les règlements et les manuels de conduite des organes de conduite et des organisations partenaires au sein de la protection de la population.
- 0003 Le MCP constitue une nouvelle base pour la collaboration des cantons et des organisations partenaires avec l'Office fédéral de la protection de la population (OFPP). Il répond à la demande de nombreux cantons qui souhaitaient une collaboration unifiée et plus approfondie avec l'OFPP. Les cantons et les organisations partenaires ont participé à l'élaboration du présent manuel.
- 0004 Ce manuel allie des méthodes de *conduite* qui ont fait leurs preuves à des méthodes développées par les cantons et les organisations partenaires sur la base de leurs propres expériences.
- 0005 Pour les membres des organes de conduite civils, le MCP constitue un support de formation, un mode d'emploi ainsi qu'un ouvrage de référence : en effet, il propose un large éventail de modes d'action pouvant être appliqués dans leur ensemble ou individuellement.
- 0006 Il a en outre pour objectif d'encourager l'échange de connaissances spécialisées entre organisations partenaires.
- 0007 Certains thèmes abordés dans ce manuel sont traités en détail dans des documents spécifiques de l'OFPP. Pour tous ces documents, le MCP fait office de référence.

Contenu

- 0008 Le présent manuel est organisé de façon modulaire. Chaque chapitre peut être lu et étudié individuellement.
- 0009 Le **chapitre 1** présente des informations générales sur la protection de la population et sur le rôle des organes de conduite au sein de la protection de la population. Il aborde les thèmes de la gestion des événements et de la gestion des risques et explique comment la protection de la population collabore avec les autres *instruments de la politique de sécurité*.
- 0010 Le **chapitre 2** traite d'une part des compétences des différents *niveaux de conduite* au sein du système coordonné de protection de la population (structure de la conduite) et, d'autre part, de la répartition des tâches au sein des organes de conduite (organisation d'état-major).
- 0011 Le **chapitre 3** constitue la partie principale du manuel. Il décrit le *processus du travail d'état-major* utilisé par les organes de conduite pour la *maîtrise d'événements*. Ce chapitre propose en outre de nombreuses aides pour le *travail d'état-major*.
- 0012 Le **chapitre 4** traite des emplacements destinés à la conduite. Il s'agit avant tout de déterminer quelles constructions peuvent servir de *poste de conduite* et comment les équiper à cet effet. Pour finir, le chapitre aborde la question de l'exploitation d'un poste de conduite.

Documents de base

- 0013 Les documents mentionnés ci-après ont été utilisés pour l'élaboration du Manuel de conduite Protection de la population.
- 0014 **Bases légales :**
- Loi du 4 octobre 2002 sur la protection de la population et sur la protection civile (LPPCI)
 - Bases légales cantonales
 - Bases légales communales
- 0015 **Bases d'élaboration :**
- Rapports du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur la politique de sécurité de la Suisse (2010 et 2016)
 - Documents de conduite cantonaux
 - Manuel Conduite d'événements majeurs (CSSP)
 - Manuel Conduite des engagements de police (ISP)
 - Manuel du suivi de la situation
 - Aide-mémoire KATAPLAN. Analyse cantonale des dangers et préparation aux situations d'urgence
 - Aide-mémoire pour la conduite des corps de troupe 17
 - Commandement et organisation des états-majors de l'armée 17

Liste des abréviations

Abréviation	Signification
AiC	aide à la conduite
C	chef
CCM	Collaboration civile – militaire
C EM	chef d'état-major
C OC	chef de l'organe de conduite
CCDJP	Conférence des directrices et directeurs des départements cantonaux de justice et police
CCPCS	Conférence des commandants des polices cantonales de Suisse
Cdt	commandant
Cdtm op	commandement des opérations
CE	Conseil d'État
CENAL	Centrale nationale d'alarme
CG MPS	Conférence gouvernementale des affaires militaires, de la protection civile et des sapeurs-pompiers
CI CSSP	Conférence des instances de la Coordination suisse des sapeurs-pompiers
CRMPPCi	Conférence des responsables cantonaux des affaires militaires, de la protection de la population et de la protection civile
CSS A	Centre du Suivi de la Situation de l'Armée
DBC	domaine de base de conduite
DDPS	Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports
DFJP	Département fédéral de justice et police
dir gén intv	direction générale d'intervention
E-D-C	énoncés – déductions – conséquences
EM cant li ter	état-major cantonal de liaison territoriale
EM cond pol	Etat-major de conduite de la police
EMFP	État-major fédéral Protection de la population
fedpol	Office fédéral de la police
FLIR	forward-looking infra-red
GIR	gestion intégrale des risques
LPPCi	Loi fédérale sur la protection de la population et sur la protection civile
MCP	Manuel de conduite Protection de la population
OACM	Ordonnance concernant l'appui d'activités civiles et d'activités hors du service avec des moyens militaires
OC	organe de conduite
OCC	organe de conduite cantonal
OCCi	organe de conduite civil
OCCm	organe de conduite communal
OCRg	organe de conduite régional
OFPP	Office fédéral de la protection de la population
OIMDE	orientation, intention (solution à mettre en œuvre), mission, dispositions particulières, emplacements
PES	présentation électronique de la situation
PIC	protection des infrastructures critiques
PPQQTd	priorité, prestation, qualité, quantité, temps, durée
prot pop	protection de la population
RETEX	retour d'expérience
RNS	Réseau national de sécurité
SCPVS	Société des Chefs de Police des Villes de Suisse
SRC	Service de renseignement de la Confédération
SSC	Service sanitaire coordonné

Table des illustrations

	Page
Chapitre 1: Bases	
Fig. 1_1:	4
Fig. 2_1:	10
Fig. 3_1:	12
Fig. 4_1:	13
Fig. 5_1:	15
Fig. 6_1:	17
Fig. 7_1:	21
Chapitre 2: Organisation d'état-major et structure de conduite	
Fig. 1_2:	4
Fig. 2_2:	6
Fig. 3_2:	9
Fig. 4_2:	11
Fig. 5_2:	13
Fig. 6_2:	15
Fig. 7_2:	17
Fig. 8_2:	20
Fig. 9_2:	22
Fig. 10_2:	23
Fig. 11a_2:	26
Fig. 11b_2:	27
Fig. 12_2:	28
Fig. 13_2:	30
Fig. 14_2:	33
Fig. 15_2:	35

	Page
Chapitre 3 : Travail d'état-major	
Fig. 1_3 :	Cycle de résolution des problèmes. 5
Fig. 2_3 :	Cycle des activités de conduite. 6
Fig. 3_3 :	Temps à disposition de l'organe de conduite pour maîtriser un événement. 7
Fig. 4_3 :	Liste de tous les aspects d'un problème. 9
Fig. 5_3 :	Représentation possible de la complexité d'un problème (exemples de représentation d'un problème simple et d'un problème complexe). 10
Fig. 6_3 :	Étapes de l'appréhension du problème. 14
Fig. 7_3 :	Le plan horaire interne et le plan horaire externe doivent être harmonisés. 19
Fig. 8_3 :	Principe du « 1/3 – 2/3 ». 20
Fig. 9_3 :	Facteurs (classés par groupes) susceptibles d'influencer la marge de manœuvre de l'organe de conduite. 22
Fig. 10_3 :	Étape 1 : lorsqu'une chose connue concernant un facteur a un rapport avec sa propre mission, ce fait est consigné. 23
Fig. 11_3 :	Étape 2 : que se passerait-il si rien n'était fait ? 24
Fig. 12_3 :	Étape 3 : tirer les conséquences des déductions (comment convient-il d'agir compte tenu des déductions faites au préalable). 24
Fig. 13_3 :	Exemple d'appréciation de la situation. 25
Fig. 14_3 :	Vérification de la faisabilité. 28
Fig. 15_3 :	Principes de conduite. 29
Fig. 16_3 :	Lien entre l'élaboration de solutions et la prise de décision. 33
Fig. 17_3 :	Déroulement de la prise de décision. 35
Fig. 18_3 :	Déroulement possible du rapport de décision. 37
Fig. 19_3 :	Structure des missions. 39
Fig. 20_3 :	La gestion de l'engagement doit garantir que l'objectif fixé dans l'attribution de la mission soit atteint. 44
Fig. 21_3 :	Ordres du jour possibles pour les différents types de rapport. 51
Fig. 22_3 :	Processus du travail d'état-major avec rapport d'orientation, rapport de décision et rapports de situation. 53
Chapitre 4 : Poste de conduite	
Fig. 1_4 :	Exemple d'organisation des locaux dans un poste de conduite. 8
Fig. 2_4 :	Exemple d'organisation de la paroi de conduite. 9
Fig. 3_4 :	Exemple d'organisation de la paroi d'information. 12
Fig. 4_4 :	Types de postes de conduite. 15

Bibliographie

- Armée suisse, Aide-mémoire pour la conduite des corps de troupe 17 (ACCT 17), Berne, 2018.
- Armée suisse, Aide-mémoire pour officiers EMG 17 (AOEMG 17), Berne, 2015.
- Armée suisse, Conduite et organisation des états-majors de l'armée 17 (COEM 17), Berne, 2014.
- Armée suisse, Conduite opérative 17, Berne, 2018.
- Bütikofer, Hans, *Zivile Führung in ausserordentlichen Lagen*, Frauenfeld, 1979.
- Canton de Fribourg, Service des affaires militaires et de la protection de la population, *Protection de la population. Un instrument efficace pour faire face aux catastrophes*, Fribourg, 2009.
- Canton du Valais (Office cantonal de la protection de la population), Aide-mémoire pour états-majors de conduite (inter) communaux, Sion, 2011.
- Coordination suisse des sapeurs-pompiers, *Manuel Conduite Événements Majeurs*, Berne, 2017.
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, *Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 7 juin 1999 sur la politique de sécurité de la Suisse*.
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, *Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 23 juin 2010 sur la politique de sécurité de la Suisse*.
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, *Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale du 17 octobre 2001 sur la conception de la protection de la population (Plan directeur de la protection de la population)*.
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, *La politique de sécurité de la Suisse. Rapport du Conseil fédéral du 24 août 2016*.
- Département fédéral de la défense, de la protection de la population et des sports, *Stratégie Protection de la population et protection civile 2015+, Rapport du Conseil fédéral du 9 mai 2012*.
- Groupe de travail Manuel du suivi de la situation, *SUIVI. Manuel du suivi de la situation. Pour une action coordonnée en matière de suivi de la situation entre organisations partenaires de la protection de la population et organes de conduite*, Berne, 2016.
- Kanton Aargau (Abteilung für Militär und Bevölkerungsschutz), *Lagen und Begriffe im Bevölkerungsschutz im Kanton Aargau*, Aarau, 2017.
- Kanton Solothurn (Amt für Militär und Bevölkerungsschutz), *Organigramm Kantonalen Führungsstab*, Solothurn, 2017.
- Kanton St. Gallen (Amt für Militär und Zivilschutz), *Behelf Führung und Stabsorganisation der zivilen Führungsstäbe (BFSO FST)*, St. Gallen, 2015.
- Kanton Thurgau (Amt für Bevölkerungsschutz und Armee), *Führungs-und Organisations-handbuch ausserordentliche Lagen Kanton Thurgau*, Frauenfeld, 2013.
- Mazumder, Sita, Beda Sartory, Patrick Senn, Bettina Zimmermann, *Praxishandbuch Krisenmanagement. Krisenmanagement nach der 4 C-Methode*, St. Gallen, 2013.
- Office fédéral de la protection de la population (OFPP), *Aide-mémoire KATAPLAN. Analyse cantonale des dangers et préparation aux situations d'urgence*, Berne, 2013.

- Office fédéral de la protection de la population (OFPP), *Aversion pour le risque. Développement d'instruments systématiques pour l'évaluation du risque et de la sécurité. Rapport de synthèse*, Berne, 2008.
- Office fédéral de la protection de la population (OFPP), *Gestion intégrale des risques. Importance pour la protection de la population et des bases d'existence*, Berne, 2014.
- Office fédéral de la protection de la population (OFPP), *Gestion fédérale des ressources (ResMaB), Document de base*, Berne, 2014.
- Office fédéral de la protection de la population (OFPP), *Glossaire des risques*, Berne, 2013.
- Office fédéral de la protection de la population (OFPP), *Guide pour la protection des infrastructures critiques*, Berne, 2015.
- Office fédéral de la protection de la population (OFPP), *Manuel pour les membres des organes civils de conduite 2010*, Berne, 2011.
- Office fédéral de la protection de la population (OFPP), *Méthode d'analyse des risques de catastrophes et de situations d'urgence en Suisse. Version 1.03*, Berne, 2013.
- Rechsteiner, David, *Recht in besonderen und ausserordentlichen Lagen. Unter besonderer Berücksichtigung des Rechts bei Katastrophen*, St. Gallen, 2016.
- Reinhardt, Markus, *Règlement. Conduite des engagements de police (CEP)*, Neuchâtel, Institut suisse de police, 2017.
- Risk and Resilience Forschungsgruppe (CSS ETHZ), *Trendanalyse Bevölkerungsschutz 2025. Chancen und Herausforderungen aus den Bereichen Umwelt, Technologie und Gesellschaft*, Zürich, 2014.

Distribution

Sur internet

Accès en ligne

Document à télécharger en format Acrobat Reader

<http://www.protpop.admin.ch/>

Attention aux droits d'auteur

(pas de protection par mot de passe)

Sur papier

- Offices cantonaux de la protection de la population
- C et C EM des organes de conduite cantonaux
- Institut suisse de police (ISP)
- Coordination suisse des sapeurs-pompiers (CSSP)
- Fédération suisse des corps de sapeurs-pompiers (FSSP)
- Interassociation de sauvetage (IAS)
- Chancellerie fédérale (ChF)
- Secrétariat général DDPS
- Cdmt des Opérations (Cdmt Op)
- Cdmt Formation supérieure des cadres de l'armée (FSCA)
- Formation d'application génie/sauvetage/NBC
- Cdmt divisions territoriales 1–4
- Archives fédérales

the 1990s, the number of people in the UK who are employed in the public sector has increased by 1.5 million, from 2.5 million in 1980 to 4 million in 1999. The public sector has also become an important employer of women, with 5.5 million women employed in the public sector in 1999, compared with 4.5 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people with disabilities, with 1.5 million people with disabilities employed in the public sector in 1999, compared with 1 million in 1980.

The public sector has also become an important employer of people who are over 50 years of age. In 1999, 1.5 million people over 50 years of age were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people who are under 25 years of age. In 1999, 1.5 million people under 25 years of age were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980.

The public sector has also become an important employer of people who are from ethnic minority groups. In 1999, 1.5 million people from ethnic minority groups were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people who are from the Caribbean, Indian, Pakistani, Bangladeshi, Chinese, African, and Black British ethnic groups.

The public sector has also become an important employer of people who are from the Irish, Polish, Czech, Slovak, Hungarian, and other European ethnic groups. In 1999, 1.5 million people from these ethnic groups were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people who are from the Jewish, Muslim, and other religious groups.

The public sector has also become an important employer of people who are from the gay, lesbian, and other sexual orientation groups. In 1999, 1.5 million people from these groups were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people who are from the transgender and other gender identity groups.

The public sector has also become an important employer of people who are from the disabled, long-term sick, and other health status groups. In 1999, 1.5 million people from these groups were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people who are from the homeless, rough sleepers, and other housing status groups.

The public sector has also become an important employer of people who are from the low income, unemployed, and other economic status groups. In 1999, 1.5 million people from these groups were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people who are from the young, old, and other age groups.

The public sector has also become an important employer of people who are from the single, married, divorced, and other marital status groups. In 1999, 1.5 million people from these groups were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people who are from the single parent, two parent, and other family status groups.

The public sector has also become an important employer of people who are from the single, married, divorced, and other marital status groups. In 1999, 1.5 million people from these groups were employed in the public sector, compared with 1 million in 1980. The public sector has also become an important employer of people who are from the single parent, two parent, and other family status groups.

Manuel de conduite Protection de la population **MCP**

Chapitre 1 **Bases**



Impressum

Éditeur

Office fédéral de la protection de la population

Division Instruction

Premedia

Centre des médias électroniques CME, 88.081.01 10.19 50

Décembre 2020

Table des matières

1.1	Introduction	→	4
1.2	Les organisations partenaires au sein du système coordonné de protection de la population	→	6
1.3	Organisations privées et armée	→	8
1.4	Compétences de l'organe de conduite	→	9
1.5	Bases de planification	→	11
1.6	Gestion intégrale des risques (GIR)	→	13
1.7	GIR : cycle de la gestion des risques	→	17
1.8	Fonction de l'organe de conduite dans la GIR	→	19
1.9	Le Réseau national de sécurité (RNS)	→	20

1.1 Introduction

- 1001 Le système de *protection de la population* a pour but de :
- protéger la population et ses *moyens d'existence* en cas de *catastrophe*, de *situation d'urgence* et de conflit armé et
 - contribuer à la réduction et à la maîtrise des *événements dommageables*.
- 1002 La protection de la population est organisée en système coordonné.
- 1003 Font partie de ce système coordonné :
- les *moyens de première intervention* : police, sapeurs-pompiers, santé publique/ services sanitaires (*organisations d'intervention d'urgence*) ;
 - les services techniques assurant le fonctionnement d'infrastructures critiques et la protection civile, qui complètent et soutiennent les organisations d'urgence pour la maîtrise d'événements de grande ampleur.
- 1004 L'*organe de conduite* (OC) est le noyau du *système coordonné de protection de la population* et coordonne la collaboration des organisations partenaires.

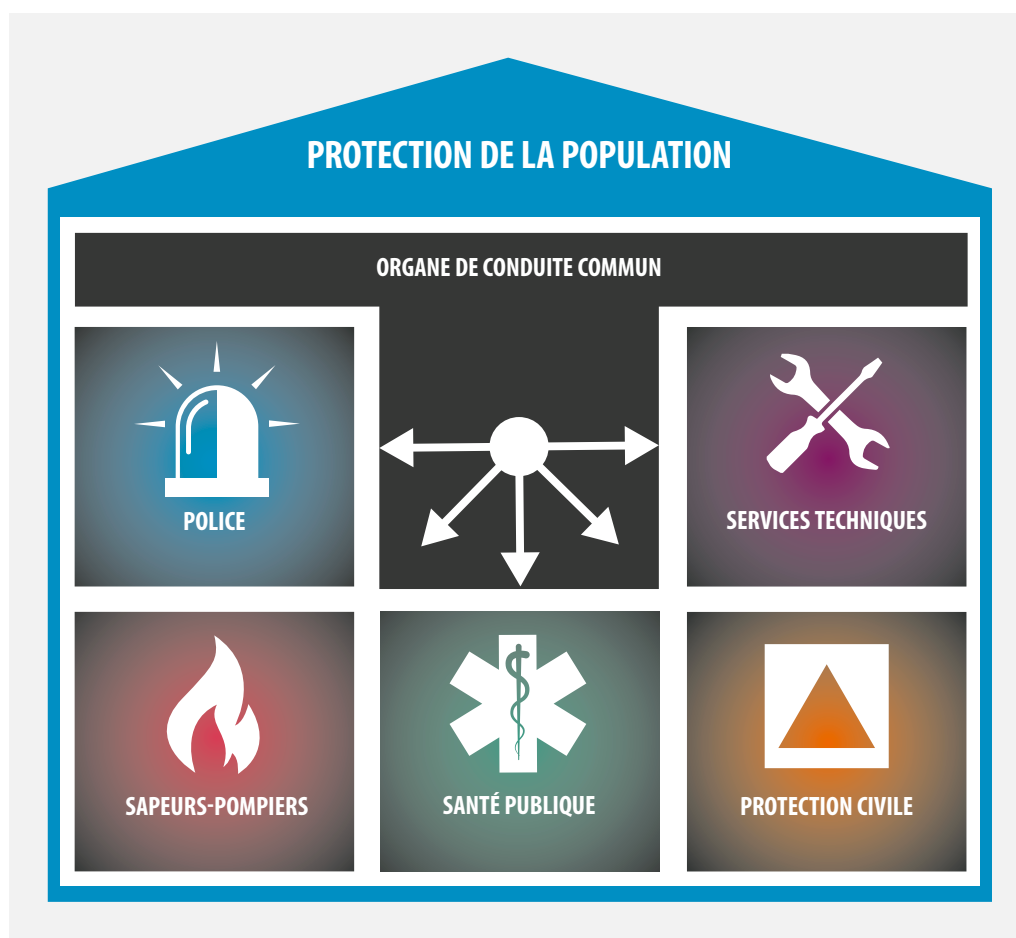


Fig. 1_1 : Les partenaires au sein du système coordonné de protection de la population

1005

Ce chapitre fournit des connaissances de base sur la protection de la population qui serviront pour la compréhension des chapitres suivants.

Il présente :

- les organisations partenaires au sein du système coordonné ;
- d'autres organisations qui, bien qu'elles n'appartiennent pas au système coordonné, sont susceptibles de participer à la maîtrise des événements ;
- les tâches et compétences des organes de conduite ;
- la gestion des risques dans la protection de la population ;
- le rôle des organes de conduite dans la gestion des risques ;
- le Réseau national de sécurité, chargé de coordonner les différents instruments de la politique de sécurité de la Suisse.

1.2 Les organisations partenaires au sein du système coordonné de protection de la population

1006

La **police**

La police est responsable du maintien de la sécurité et de l'ordre ainsi que des poursuites pénales.

- En tant que moyen de première intervention, la police est rapidement sur le lieu de l'événement. Elle dirige généralement *l'intervention*.
- La collaboration entre la police, les sapeurs-pompiers et le service sanitaire est rodée.
- Les cantons règlent les questions relatives à la sélection du personnel de conduite, à l'organisation, à l'équipement, à la formation et au financement.

1007

Les **sapeurs-pompiers**

Les sapeurs-pompiers ont pour tâche principale d'intervenir en cas d'incendie, d'événement dommageable naturel, d'explosion, d'effondrement, d'accident et d'événement NBC afin de protéger les personnes, les animaux, l'environnement et les biens matériels.

- En tant que moyen de première intervention, les sapeurs-pompiers sont prêts à intervenir en quelques minutes.
- Leurs formations sont organisées de façon modulaire.
- Ils peuvent diriger les interventions.
- Les cantons règlent les questions relatives au personnel, à l'organisation, à l'équipement, à la formation et au financement.

1008

La **santé publique**

Les partenaires de la protection de la population dans le domaine de la santé publique (p. ex. services de sauvetage et hôpitaux) assurent la prise en charge sanitaire et l'assistance psychologique des victimes et des *forces d'intervention*.

- En tant que moyen de première intervention, le service de sauvetage est très rapidement sur le lieu de l'événement.
- Les cantons règlent les questions relatives au personnel, à l'organisation, à l'équipement, à la formation et au financement.

1009

La **protection civile**

La protection civile a pour mandat de fournir protection, assistance et appui à la population.

- La protection civile est un *moyen de deuxième intervention* au sein du système coordonné de protection de la population.
- En cas d'événement dommageable majeur, de catastrophe, de conflit armé ou en situation d'urgence, la protection civile est chargée des tâches suivantes : protection et sauvetage de la population ; assistance aux personnes en quête de protection ; soutien aux organes de conduite (*aide à la conduite*) et aux organisations partenaires de la protection de la population – en particulier les services de la santé publique et les services de sauvetage ; protection des biens culturels.

- La protection civile est fondée sur une obligation de servir à l'échelle nationale. La Confédération fixe le cadre légal de l'obligation de servir et édicte des prescriptions dans les limites de ses compétences, notamment en ce qui concerne le recrutement, le personnel, la formation et l'intervention ainsi que la *transmission de l'alarme à la population* et les *ouvrages de protection*.
- Les cantons règlent les questions relatives à l'organisation, à l'équipement, à la formation et au financement.

1010

Les services techniques

Les services techniques garantissent le fonctionnement des infrastructures (p. ex. l'approvisionnement en électricité, en eau et en denrées alimentaires, les télécommunications, et notamment internet, l'élimination des déchets, les réseaux de transport).

- Une panne d'infrastructure peut entraîner une réaction en chaîne: le fonctionnement de la société dépend fortement des infrastructures. En cas d'événement, celles-ci doivent pouvoir à nouveau fournir leurs prestations habituelles au plus vite.
- La collaboration entre les services techniques et les autres organisations partenaires doit être rodée avant qu'un événement ne survienne.
- Les infrastructures sont en grande partie exploitées par des entreprises privées.

1.3 Organisations privées et armée

- 1011 Différentes organisations privées (p. ex. les CFF et CarPostal Suisse SA) collaborent étroitement avec les organisations du système coordonné lors de la maîtrise d'un événement.¹
- 1012 L'armée peut aussi participer à la maîtrise d'un événement lorsque la population ou ses moyens de subsistance sont en danger.
- 1013 Au sein de la protection de la population, l'armée n'intervient cependant qu'à titre subsidiaire (à savoir seulement lorsque tous les autres moyens à disposition pour la maîtrise d'un événement sont épuisés).

¹ Coordination des transports publics (p. ex. résolution de problèmes ou maintien du réseau de transports):

- les CFF sont compétents en matière de coordination des transports publics ferroviaires,
- CarPostal Suisse SA est compétent en matière de coordination des transports publics routiers.

Les CFF et CarPostal Suisse SA sont de ce fait les interlocuteurs des organes de conduite pour toute question concernant la coordination des transports publics.

1.4 Compétences de l'organe de conduite

- 1014 Dans le cadre de la protection de la population, on distingue entre conduite tactique, conduite opérationnelle et conduite stratégique.
- Conduite tactique**
- 1015 Les organisations d'intervention sont compétentes en matière de *conduite tactique* de leurs forces d'intervention. Cela signifie que, même lorsqu'elle effectue des travaux sur mandat de l'organe de conduite, chaque organisation d'intervention est dirigée sur la place sinistrée par un chef d'intervention issu de ses rangs.
- Conduite opérationnelle**
- 1016 L'organe de conduite est compétent en matière de *conduite opérationnelle*. Il définit
- comment l'événement doit être maîtrisé et
 - quelles organisations doivent être engagées à cette fin.
- 1017 L'organe de conduite a les compétences suivantes :
- informer la population sur les *dangers*, les *risques*, les possibilités de protection et les *mesures de protection*,
 - transmettre l'*alerte* et l'*alarme*,
 - communiquer les *consignes de comportement* à la population,
 - assurer la conduite,
 - coordonner la *préparation à l'engagement*,
 - coordonner les interventions des organisations partenaires,
 - garantir la *disponibilité opérationnelle* dans les temps et en fonction de la situation,
 - garantir le renforcement de la protection de la population en matière de personnel et de matériel en prévision d'un conflit armé.
- Conduite stratégique**
- 1018 La marge de manœuvre d'un organe de conduite dans le cadre de la maîtrise d'événements (p. ex. les mesures qu'il peut ordonner) est définie dans des lois, des ordonnances et des mandats de prestations. Par *conduite stratégique*, on entend la définition de telles prescriptions pour l'organe de conduite.
- 1019 Chaque organe de conduite est subordonné à un *exécutif* politique.
- 1020 L'organe de conduite :
- reçoit de cet exécutif la mission de prendre la conduite opérationnelle de la maîtrise de l'événement,
 - est compétent pour le même territoire (Confédération, canton ou commune/région) que cet exécutif.

1021

Lorsqu'un organe de conduite doit prendre des décisions outrepassant ses compétences, le pouvoir décisionnel revient alors à l'exécutif auquel il est subordonné. Dans ce cas, l'organe de conduite propose des solutions et l'exécutif décide de leur mise en œuvre ou non.

Peuple, Parlement

Processus politique: Quelles sont les règles? Qui doit décider en cas de doute?

- Élection de l'exécutif et du législatif
- Votations
- Directives en matière de politique de sécurité (Confédération)

Lois, décisions de l'exécutif

Conduite stratégique: Qu'est-ce que l'organe de conduite est autorisé à faire? De quels moyens financiers doit-il pouvoir disposer? Selon quels critères définir les priorités durant la maîtrise d'un événement?

- Principes inscrits dans la loi
- Décisions de l'exécutif

Organe de conduite

Conduite opérationnelle: Comment les directives de la conduite stratégique sont-elles suivies en cas d'événement?

- Coordination de l'engagement des moyens disponibles
- Élaboration de bases décisionnelles pour l'exécutif: Quels objectifs peut-on espérer atteindre avec les moyens disponibles? Comment faudrait-il engager les forces d'intervention pour y parvenir?
- Mise en œuvre des décisions de l'exécutif au moyen de missions concrètes données aux organisations partenaires

Chef d'intervention d'une organisation partenaire

Conduite tactique: Comment accomplir la mission reçue de l'organe de conduite?

- Conduite d'une organisation d'intervention sur le terrain

Fig. 2_1: Conduite stratégique, opérationnelle et tactique dans le cadre de la protection de la population.

1.5 Bases de planification

- 1022 Sont considérés comme des *dangers* les événements et développements naturels, techniques ou sociétaux
- dont la survenance est incertaine mais possible et
 - qui causeraient des dommages à la population ou à ses moyens de subsistance s'ils devaient réellement survenir.
- 1023 Les ressources dont dispose l'État pour protéger la population de tels événements dommageables sont limitées. La population ne peut donc pas être totalement protégée contre tous les dangers.
- 1024 Lorsque la population n'est pas encore protégée contre un danger identifié, il convient de décider si la population doit en être protégée ou si (et dans quelle mesure) ce danger peut être toléré.
- 1025 Les dangers ne sont en général pas comparables. Il est donc difficile de définir quels dangers sont tolérables et lesquels nécessitent que l'on prenne des mesures.
- 1026 En Suisse (et dans de nombreux autres pays), la planification en matière de protection de la population est de ce fait basée sur les risques. Cela signifie que l'on définit pour chaque danger une valeur (le *risque*) servant de base pour comparer les dangers entre eux.
- 1027 Pour définir le risque, on examine :
- l'ampleur des dommages si l'événement en question devait survenir et
 - la *probabilité d'occurrence* qu'un tel événement survienne réellement.
- 1028 Le risque est le produit de l'ampleur des dommages et de la probabilité d'occurrence.
- 1029 Le modèle de la *gestion intégrale des risques (GIR)* joue un rôle important dans la recherche d'un ensemble de mesures pour réduire les risques à un niveau considéré comme acceptable par la population.
- 1030 La GIR est un système global qui comprend l'ensemble des étapes de travail allant de la définition des dangers à la mise en œuvre des mesures visant à réduire le risque.

1031

La GIR a pour objectif de garantir que :

- les réponses aux questions de principe (p. ex. « Quelle valeur accorde la société à la sécurité ? ») reposent sur des décisions politiques (exécutifs, Parlement ou votation populaire) (cf. chap. 1.4, Conduite stratégique) ;
- des spécialistes participent à toutes les étapes de travail où peuvent être appliquées des méthodes scientifiques (p. ex. « À quels événements dommageables faut-il s'attendre ? ») ;
- l'éventail des dangers soit considéré dans son ensemble et non pas chaque danger individuellement ;
- les mesures définies tiennent compte de toutes les possibilités de réduction des risques ;
- les coûts de mesures supplémentaires visant à améliorer la sécurité ne dépassent pas l'utilité de ces mesures.

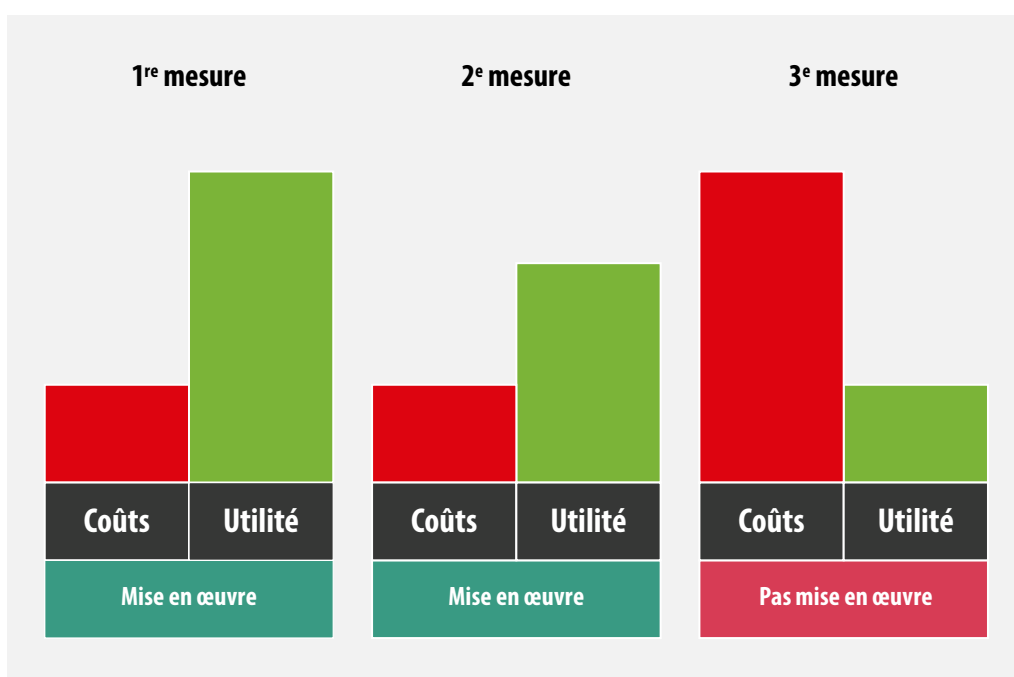


Fig. 3_1: Rapport coûts-utilité lors du choix des mesures.

1.6 Gestion intégrale des risques (GIR)

Analyse des dangers

1032 En premier lieu, dans le cadre de la GIR, il s'agit de procéder à une *analyse des dangers* afin de définir s'il existe des dangers (ou si des dangers sont nouvellement apparus) contre lesquels la population n'est pas protégée.

1033 L'analyse des dangers est effectuée pour un territoire défini (p. ex. une commune ou un canton).

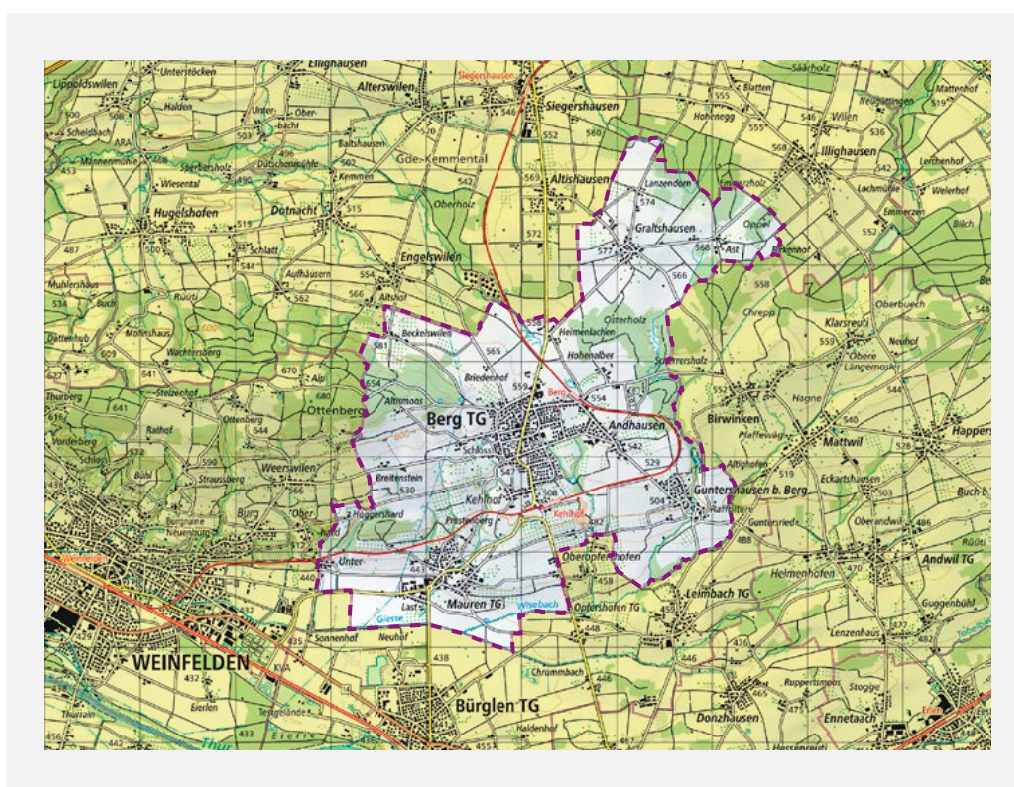


Fig. 4_1: Définition du territoire.

Analyse et évaluation des risques

1034 Chaque danger a comme origine un événement à l'occurrence incertaine. (cf. chap. 1.5).

1035 Pour définir quel risque constitue un danger pour la population, il faut connaître

- la probabilité de l'événement et
- l'ampleur des dommages que l'événement causerait s'il venait à survenir.

1036 Étant donné qu'on ne connaît pas le déroulement précis d'un événement, il convient d'élaborer des scénarios (hypothèses).

- 1037 Les événements dommageables ont des conséquences diverses (p. ex. victimes, blessés, sans-abri, dommages matériels directs et indirects, dommages environnementaux). Pour que le calcul de l'ampleur des dommages reste gérable, on effectue un choix de types de dommages.
- 1038 Avant de calculer l'ampleur des dommages, il convient de définir :
- quels types de dommages (p. ex. victimes, dommages environnementaux) doivent être pris en considération dans le calcul ;
 - comment calculer l'ampleur pour chaque type de dommage (autrement dit le coût) ;
 - comment pondérer chaque type de dommage dans le calcul.
- 1039 Il s'agit ici de décisions de principe qui devraient refléter autant que possible les préférences de la population. C'est pourquoi ce sont les responsables politiques (p. ex. exécutifs) et non les spécialistes qui doivent fixer ce à quoi il faut veiller lors du calcul de l'ampleur des dommages.
- 1040 Après avoir défini pour chaque scénario l'ampleur des dommages et la probabilité d'occurrence, les risques sont représentés dans une matrice.
- 1041 La *matrice des risques* permet de comparer les risques entre eux.
- 1042 Lorsque plusieurs scénarios ont été élaborés pour un danger, on reporte dans la matrice l'ampleur des dégâts et la probabilité d'occurrence de deux scénarios d'intensités différentes. On obtient ainsi une fourchette des risques.

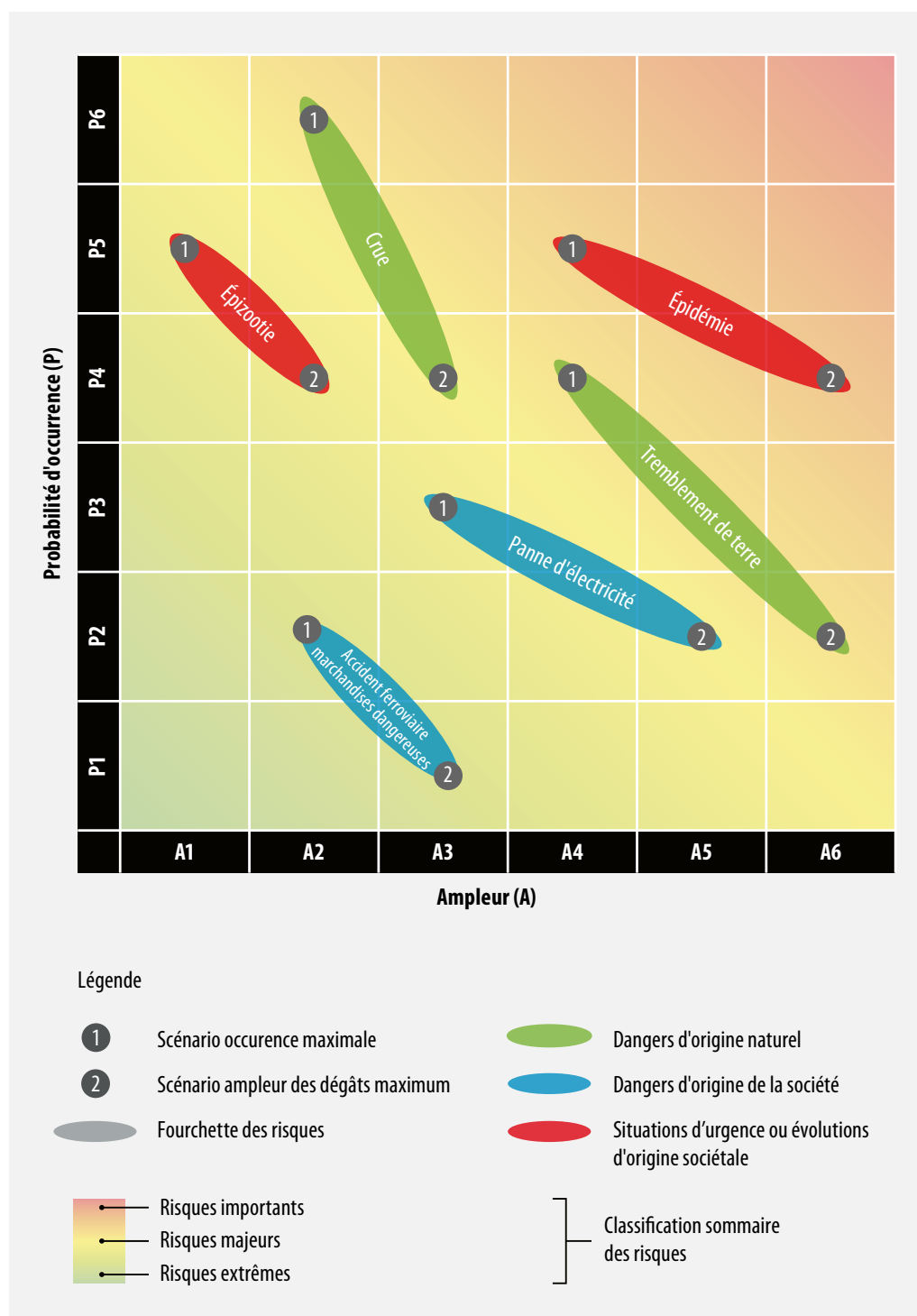


Fig. 5_1: Exemple de matrice des risques.

1043 Chaque risque ne fait pas l'objet de mesures. Il existe aussi des risques que la société est prête à tolérer.

1044 On détermine donc ensuite les risques que la population considère comme acceptables (« Que peut-il arriver ? »). La réponse à cette question doit faire l'objet d'une décision politique (exécutif, Parlement ou votation populaire).

Planification intégrale des mesures

- 1045 Les risques pour lesquels l'*évaluation des risques* a permis d'établir qu'ils ne sont pas tolérables doivent être réduits de telle sorte que le risque résiduel soit considéré par la population comme acceptable.
- 1046 À cette fin, on cherchera à définir un paquet de mesures qui
- présentent un bon rapport coûts-utilité,
 - qui se conforment au cadre juridique existant et
 - qui prennent en considération les critères de durabilité écologique, économique et sociale.
- 1047 Lors du choix des mesures, il convient de veiller à ce que la décision de leur mise en œuvre soit soutenue par les spécialistes, les responsables politiques et les personnes qui seront directement concernées.
- 1048 Si certaines mesures, par effet de synergie, permettent de réduire différents risques, elles sont à privilégier. Pour cette raison, le paquet de mesures doit être considéré dans son ensemble (c'est-à-dire que toutes les mesures de réduction de tous les risques doivent être considérées en parallèle).

1.7 GIR : cycle de la gestion des risques

1049 La maîtrise d'un événement se déroule en plusieurs phases (*prévention, préparation, préparation à l'engagement, engagement, remise en état, évaluation et reconstruction*). À chaque étape, il est possible de prendre des mesures de réduction des risques ou de tirer des enseignements concernant l'efficacité des mesures prises. Quand il s'agit de trouver les mesures appropriées, toutes les phases doivent par conséquent être prises en considération dans le cadre de la GIR.

1050 Prévention : Les mesures de prévention (interdictions, prescriptions, etc.) réduisent en premier lieu la vulnérabilité, c'est-à-dire qu'elles contribuent à limiter l'ampleur des événements dommageables. Dans l'idéal, les événements dommageables peuvent même être évités grâce aux mesures de prévention. Les mesures de prévention déploient leur effet avant l'apparition d'un événement.



Fig. 6_1: Cycle de la gestion des risques (chiffres 1049 à 1059).

- 1051 Préparation : Cette étape consiste à se préparer à la maîtrise de catastrophes et de situations d'urgence (p. ex. formations spécifiques des forces d'intervention).
- 1052 Les mesures de préparation visent à limiter l'ampleur des dommages et à maîtriser la situation le plus rapidement possible. Ces mesures déploient leur effet (seulement) lorsque l'événement survient.
- 1053 Préparation à l'engagement : Les mesures de préparation à l'engagement sont prises avant la survenance d'un événement dans le but de prévenir ou de mettre en état d'alerte les responsables et les personnes concernées. Elles comprennent notamment la diffusion de conseils de comportement.
- 1054 Engagement : L'engagement comprend toutes les mesures prises après la survenance d'un événement dans le but de protéger et de sauver les personnes, les animaux ainsi que les biens de valeur matérielle et immatérielle et de limiter autant que possible les atteintes à l'environnement (p. ex. engagement des organisations partenaires).
- 1055 Les mesures d'engagement incluent aussi des mesures destinées à protéger les infrastructures importantes ou à permettre de poursuivre leur exploitation en mode de secours ainsi que des *mesures d'urgence* pour empêcher d'autres dommages.
- 1056 Remise en état : Les mesures de remise en état ont pour but de rétablir le plus rapidement possible le fonctionnement des installations vitales et des voies de communication. Cette remise en état peut s'effectuer de manière provisoire. Les solutions provisoires peuvent être réalisées rapidement. À long terme, elles doivent toutefois être remplacées par des solutions durables. On parle alors de reconstruction (voir ci-après).
- 1057 Évaluation : Pour pouvoir tirer des conclusions pertinentes de l'analyse de faits, il faut procéder en amont à une évaluation détaillée de l'événement. L'évaluation doit fournir des enseignements pour la reconstruction et la planification ultérieure.
- 1058 Reconstruction : La reconstruction permet de rétablir la fonction de bâtiments importants, par exemple, en veillant si possible à en accroître la résistance (*résilience*) et à en optimiser l'utilisation.

1.8 Fonction de l'organe de conduite dans la GIR

Analyse des risques et planification intégrale des mesures

1059 Lors de l'élaboration de l'*analyse des risques* et de la planification intégrale des mesures, l'organe de conduite a une fonction de conseil et d'appui.

1060 Dans ce cadre, il n'assume pas de fonction de conduite, contrairement à ses fonctions lors de la maîtrise d'événements.

1061 L'organe de conduite peut

- appuyer les spécialistes dans la détermination de l'*éventail des dangers*,
- proposer des mesures aux organes politiques.

Mise en œuvre des mesures

1062 C'est avant tout son degré d'urgence qui va déterminer si une mesure doit être mise en œuvre par l'organe de conduite ou à un autre échelon.

1063 Les mesures visant à maîtriser un événement qui est déjà survenu ou qui est imminent doivent être mises en œuvre dans les plus brefs délais. De telles mesures sont décidées et mises en œuvre sous la coordination de l'organe de conduite.

1064 Les mesures de préparation à l'engagement et d'engagement sont prises dans le cadre de la maîtrise d'événements et peuvent de ce fait être ordonnées et mises en œuvre par l'organe de conduite.

1065 Il n'y a généralement pas d'urgence concernant la mise en œuvre des mesures de reconstruction après un événement ou des mesures de prévention d'un événement dont la survenue n'est pas immédiate.

1066 La reconstruction et la prévention relèvent par conséquent des autorités et non pas de l'organe de conduite.

1067 De ce fait, les mesures de prévention et les mesures destinées à accroître la résilience doivent être mises en place par les autorités politiques. Si un organe de conduite juge une telle mesure utile, il peut en proposer l'introduction. La décision finale appartient toutefois aux autorités politiques.

1068 Les mesures de préparation (p. ex. établissement de *planifications d'engagement*, formation des forces d'intervention, développement de systèmes d'alarme) sont elles aussi décidées par les autorités et non pas par l'organe de conduite. Ce dernier est cependant souvent chargé de leur mise en œuvre.

1069 Pour la mise en œuvre de mesures de préparation, l'organe de conduite peut se fonder sur les scénarios élaborés pour l'analyse des dangers et des risques dans le cadre de la GIR.

1.9 Le Réseau national de sécurité (RNS)

- 1070 La *politique de sécurité* est une tâche transversale.
- 1071 Chaque domaine politique met en œuvre des mesures de politique de sécurité et contribue ainsi à la sécurité publique.
- 1072 Pour maîtriser efficacement les *menaces* et les dangers, les *instruments de politique de sécurité* doivent la plupart du temps mettre en réseau leurs compétences.
- 1073 En matière de politique de sécurité, il convient par conséquent de ne pas se limiter à développer isolément différents instruments. Il faut aussi veiller à ce qu'ils collaborent efficacement.
- 1074 Le Réseau national de sécurité (RNS) a pour objectifs :
- d'identifier l'ensemble des menaces et des dangers à temps et
 - de coordonner les activités des instruments de politique de sécurité visant à prévenir ces menaces et dangers.
- 1075 Le RNS regroupe les instruments de politique de sécurité de la Confédération, des cantons et des communes.
- 1076 La Suisse dispose des instruments suivants pour mettre en œuvre sa politique de sécurité :
- l'armée (défense, appui aux autorités civiles)
 - la politique étrangère (échanges bilatéraux et multilatéraux avec l'étranger)
 - la protection de la population (conduite dans le domaine civil)
 - le Service de renseignement de la Confédération (*appréciation de la situation générale*)
 - la police (sécurité, ordre, poursuite pénale)
 - la politique économique (approvisionnement économique du pays)
 - le service civil (contribution dans le cadre des tâches du RNS)
 - l'Administration fédérale des douanes (régulation de la circulation des personnes et des marchandises)
- 1077 Les principaux partenaires au sein du RNS sont la Confédération et les cantons. Confédération et cantons assument la *responsabilité des engagements* et disposent des *moyens d'intervention* ainsi que des organes et des infrastructures de conduite nécessaires à la lutte contre les dangers et les menaces. Les autres partenaires sont les communes (principalement les grandes villes) et les fournisseurs de prestations, en particulier dans les domaines de l'énergie, de l'approvisionnement en eau, de l'élimination des déchets, du traitement des eaux usées, des transports et de la communication (*infrastructures critiques*).
- 1078 Les organes du RNS servent à la consultation et à la coordination des décisions, mesures et moyens nécessaires à la Confédération et aux cantons pour relever les défis communs auxquels ils font face en matière de politique de sécurité. La priorité est donnée à la sécurité intérieure, car le besoin de coordination y est plus marqué que dans le domaine de la sécurité extérieure. La politique extérieure relève uniquement de la Confédération.

- 1079 Les principaux organes du RNS sont la plateforme politique et la plateforme opérative. La Confédération et les cantons sont représentés de manière paritaire dans les deux organes.
- 1080 La plateforme politique définit les objectifs du RNS en matière de politique de sécurité. Elle est constituée par des représentants du Conseil fédéral et des exécutifs cantonaux (conseillers d'État).
- 1081 La plateforme opérative a pour mission de développer et de mettre en œuvre des mesures permettant d'atteindre les objectifs définis par la plateforme politique. Elle est constituée par des représentants de l'administration (principalement des directeurs d'offices aux échelons fédéral, cantonal et communal).
- 1082 Le RNS n'est pas un instrument de *gestion de crise*. Il sert en premier lieu à la consultation et la coordination en *situation normale*.

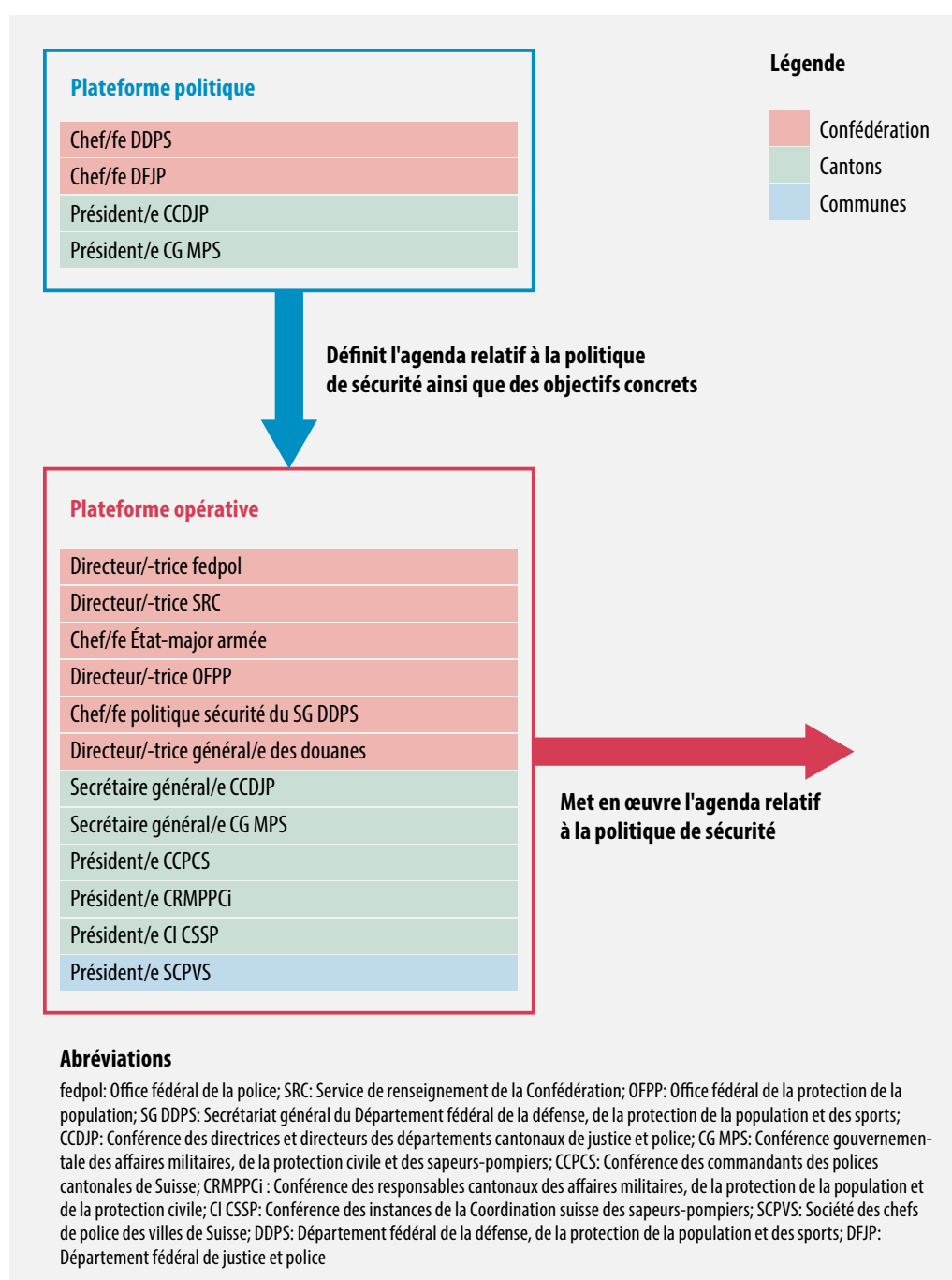


Fig. 7_1: Le Réseau national de sécurité.

Manuel de conduite
Protection de la population
MCP

Chapitre 2
**Organisation d'état-major
et structure de conduite**



Impressum

Éditeur

Office fédéral de la protection de la population OFPP

Division Instruction

Premedia

Centre des médias électroniques CME, 88.081.02 10.19 50

Décembre 2020

Table des matières

2.1	Introduction	→	4
2.2	Composition (OCC, OCRg, OCCm)	→	6
2.3	Organisation de l'état-major (OCC, OCRg, OCCm)	→	9
2.4	Organigramme de base (OCC, OCRg, OCCm)	→	10
2.5	Cahiers des charges (OCC, OCRg, OCCm)	→	14
2.6	Responsabilité décisionnelle de l'exécutif (pour les échelons OCC, OCRg, OCCm)	→	15
2.7	Composition et organisation de l'état-major (direction générale d'intervention)	→	17
2.8	Structure de conduite	→	19
2.9	Canaux de communication et voie hiérarchique	→	20
2.10	Étendue spatiale de l'événement	→	22
2.11	Escalade de la situation	→	29
2.12	Déroulement des opérations et conduite sur la place sinistrée	→	32
2.13	Annexes	→	36

2.1 Introduction

- 2001 Il existe différents niveaux de conduite au sein de la protection de la population.
- 2002 Les niveaux de conduite sont des organes décisionnels pouvant assumer des tâches de conduite dans le cadre de la maîtrise d'un événement.
- 2003 La plupart des cantons disposent de trois niveaux de conduite¹:
- organe de conduite cantonal (OCC)
 - organe de conduite régional (OCRg)/organe de conduite communal (OCCm)
 - *direction générale d'intervention*
- 2004 Lorsqu'un événement touche une grande partie de la Suisse (voire tout le pays), il est possible de faire intervenir, outre les niveaux de conduite cantonaux, l'*État-major fédéral Protection de la population (EMFP)* qui est un organe de conduite situé à l'échelon supra-cantonal.
- 2005 Les niveaux de conduite sont organisés selon un ordre hiérarchique. Plus le niveau de conduite est élevé, plus le territoire dont il est responsable est étendu.

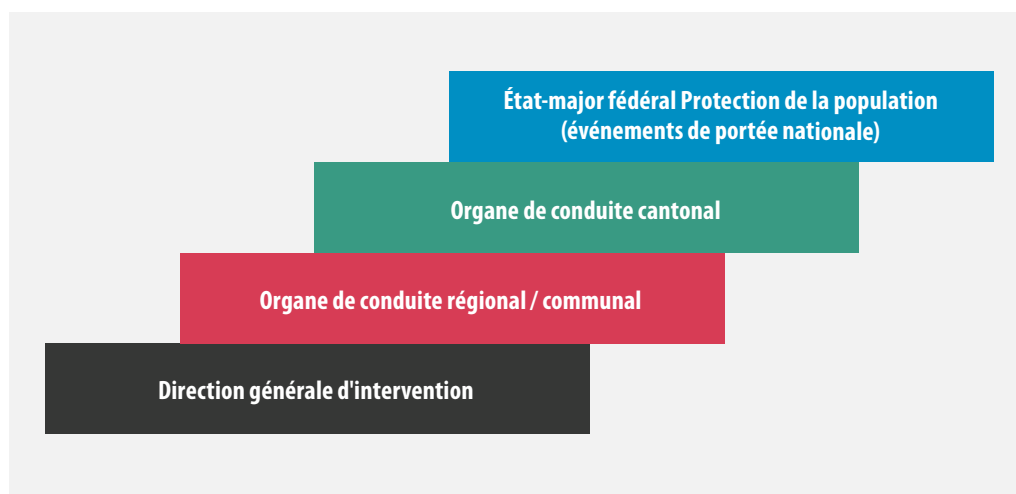


Fig. 1_2 : Niveaux de conduite au sein de la protection de la population.

¹ Les termes pour désigner les niveaux de conduite varient d'un canton à l'autre. Il existe ainsi différentes dénominations (p. ex. « état-major cantonal de conduite » à la place d'« organe de conduite cantonal », ou « état-major de conduite régional / état-major de conduite communal » plutôt qu'« organe de conduite régional / organe de conduite communal »). Pour la lisibilité du texte, seuls les termes figurant aux chiffres 2003 et 2004 seront utilisés dans le présent document.

2006

Ce chapitre décrit :

- le profil des membres d'un OCC ou d'un OCRg/OCCm ;
- le profil des membres d'une direction générale d'intervention ;
- l'organisation des différents niveaux de conduite ;
- les voies hiérarchiques entre les niveaux de conduite ;
- les compétences respectives des différents niveaux de conduite dans le cadre de la maîtrise d'événement.

2.2 Composition (OCC, OCRg, OCCm)

2007

Un organe de conduite (qu'il s'agisse d'un OCC ou d'un OCRg/OCCm) peut être constitué par :

- un *chef de l'organe de conduite* (compétence décisionnelle principale);
- d'autres membres de l'organe de conduite ayant des compétences décisionnelles;
- un *chef d'état-major*;
- un remplaçant du chef d'état-major;
- les *responsables de domaine*;
- les *spécialistes*;
- le personnel de l'*aide à la conduite* (cf. chap. 4.7).

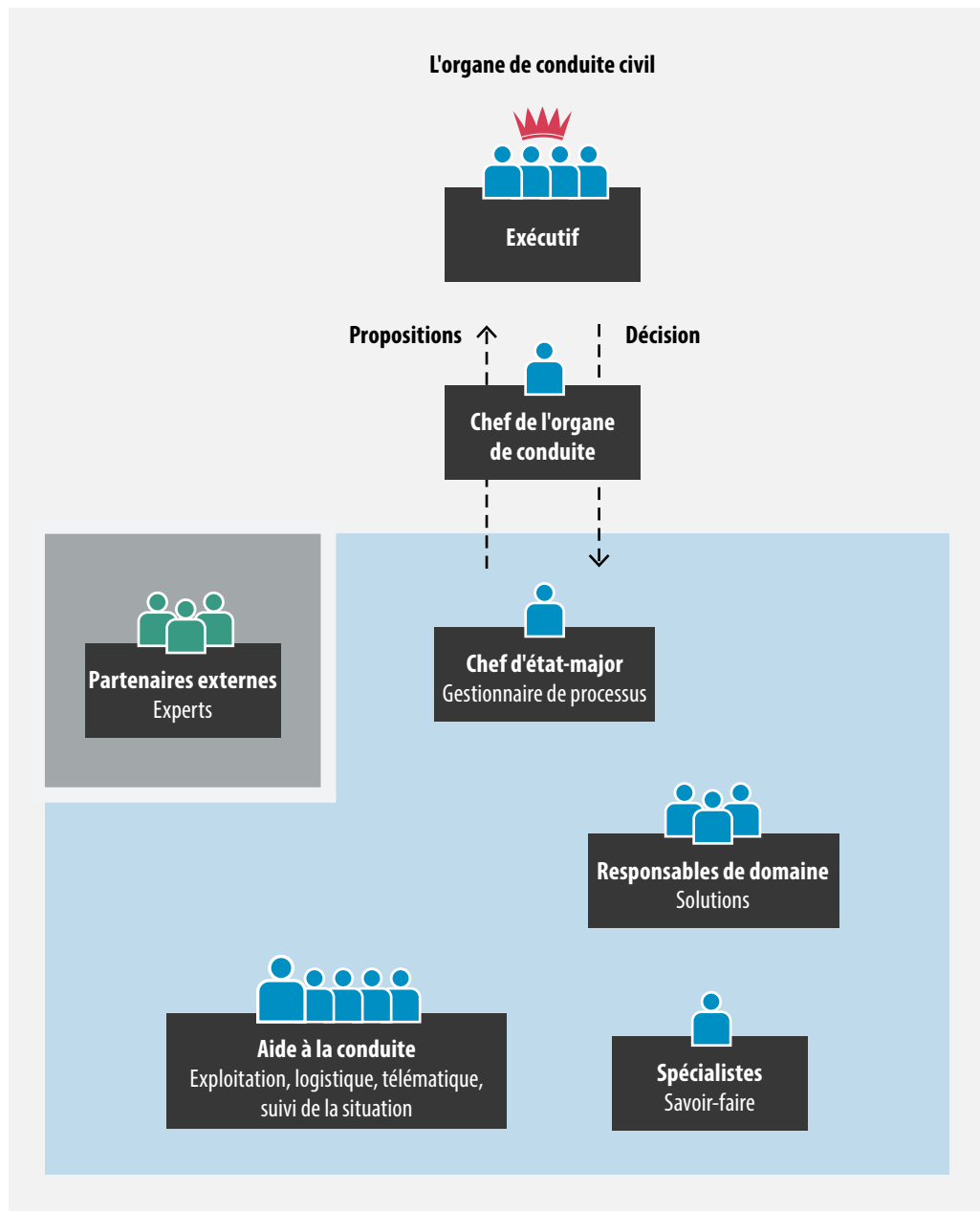


Fig. 2_2 : Composition possible d'un organe de conduite.

- 2008 Ces fonctions sont généralement exercées par :
- des représentants des organes exécutifs ;
 - des représentants de l'administration ;
 - des membres des organisations partenaires ;
 - des experts.
- Chef de l'organe de conduite**
- 2009 Le chef de l'organe de conduite (C OC)
- assume la responsabilité générale de toutes les décisions prises par l'organe de conduite. C'est par conséquent lui qui décide au sein de l'organe de conduite (le cas échéant d'entente avec l'exécutif) ;
 - répartit les tâches au sein de l'organe de conduite ;
 - décide qui, parmi les membres de l'organe de conduite, peut prendre quelle décision.
- 2010 Le chef de l'organe de conduite est désigné par l'exécutif.²
- 2011 La fonction de chef de l'organe de conduite est généralement confiée à un membre de l'exécutif.
- Autres compétences décisionnelles**
- 2012 Si un organe de conduite compte, en plus du chef de l'organe de conduite, d'autres représentants d'exécutifs, ces derniers disposent également de compétences décisionnelles.
- 2013 Un OCRg est constitué habituellement de représentants des exécutifs de toutes les communes qui y sont rattachées.
- Chef d'état-major**
- 2014 Le chef d'état-major (C EM) dirige les processus de travail (cf. chap. 3 Travail d'état-major) au sein de l'organe de conduite.
- Responsables de domaine**
- 2015 Les responsables de domaine (p. ex. représentants de la police, des sapeurs-pompiers, des services de sauvetage, de la protection civile ou des services techniques) sont les responsables techniques au sein de l'organe de conduite.
- 2016 Ils
- dirigent leur *domaine* dans le cadre des compétences qui leur ont été attribuées (p. ex. par le chef de l'organe de conduite) ;
 - se procurent les informations nécessaires et fournissent des bases décisionnelles à la conduite ;

² Le C OC d'un OCRg est généralement désigné par une commission de la protection de la population constituée par les exécutifs de toutes les communes rattachées à cet OCRg.

- participent à la planification et au processus décisionnel
 1. en élaborant des concepts et en proposant des solutions ;
 2. en soumettant ces propositions au chef de l'organe de conduite et
 3. en mettant en évidence les avantages et inconvénients des différentes propositions de solutions (cf. chap. 3 Travail d'état-major);
- exécutent les mandats qui leur sont attribués ainsi que toutes les tâches qui en découlent (*gestion de l'engagement*);
- conseillent le chef de l'organe de conduite sur les questions techniques.

2017 Chaque responsable de domaine peut se voir attribuer des membres de l'état-major.

Spécialistes

2018 Les spécialistes sont des experts (p. ex. représentants des CFF, entreprises de télécommunication ou du *Service suisse d'enquête de sécurité*.)

2019 Les spécialistes

- sont intégrés aux travaux de l'organe de conduite lorsque la maîtrise d'un événement requiert des connaissances techniques dont ne disposent pas les membres de l'organe de conduite.
- fournissent au chef de l'organe de conduite les informations nécessaires à la prise de décision.

Aide à la conduite

2020 L'aide à la conduite accomplit toutes les tâches liées aux domaines du *suivi de situation*, du *triage* des messages, de l'exploitation du poste de conduite et de la télématique.

2.3 Organisation de l'état-major (OCC, OCRg, OCCm)

- 2021 Dans le cadre de la préparation déjà, il convient de s'assurer que
- tous les moyens d'intervention dont l'organe de conduite doit coordonner les travaux sont représentés en son sein ;
 - tous les services qui apportent un soutien ou des connaissances techniques indispensables à l'organe de conduite sont représentés en son sein ;
 - tous les membres de l'organe de conduite sont informés dès la première phase d'engagement de leurs tâches et compétences.
- 2022 L'organisation de l'état-major peut/doit par conséquent être définie en grande partie avant la survenance d'un événement.
- 2023 Il convient notamment
- de définir *l'organigramme de base* ;
 - de désigner les personnes occupant les fonctions prévues dans l'organigramme de base ;
 - d'inscrire dans les cahiers des charges les obligations, compétences et responsabilités des titulaires de fonction.
- 2024 Ce qui a été mis en place avant l'événement devrait être maintenu après la survenance de celui-ci et les modifications devraient être apportées uniquement en cas de nécessité (p. ex. si des membres de l'organe de conduite sont absents et que certaines fonctions sont vacantes).
- 2025 Les organes exécutifs sont responsables de l'organisation de l'état-major.

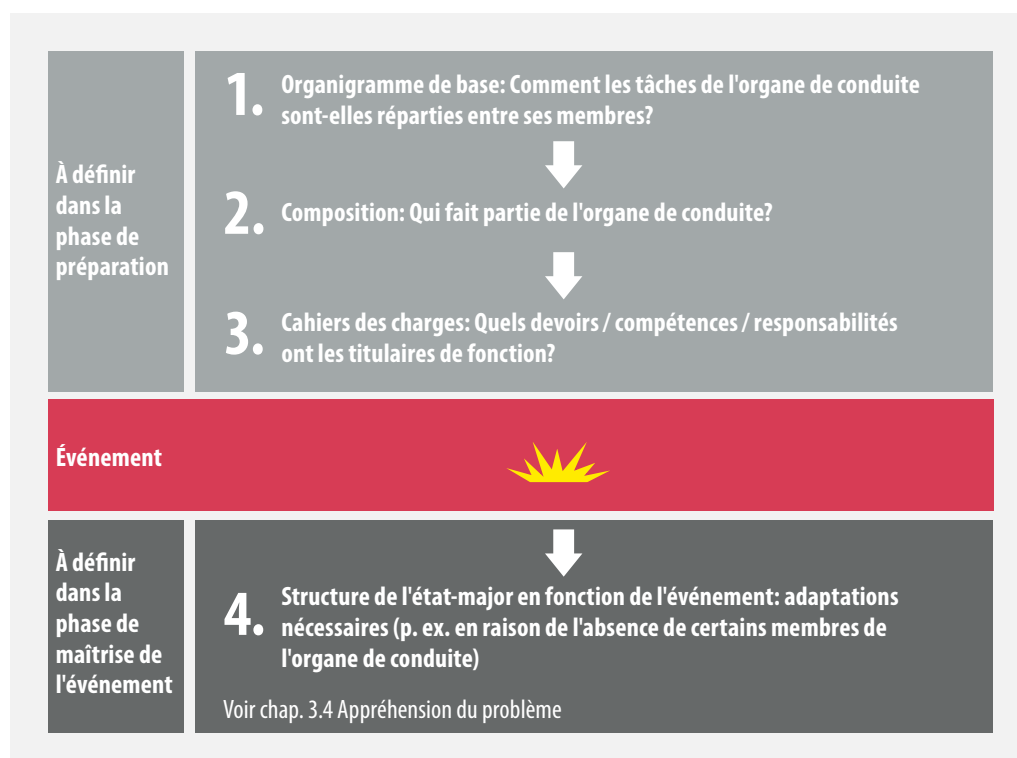


Fig. 3_2: Organisation de l'état-major.

2.4 Organigramme de base (OCC, OCRg, OCCm)

- 2026 Un organe de conduite peut être organisé selon
- la structure de la protection de la population ou
 - les *domaines de base de conduite ou mixte*.
- 2027 Le modèle d'organisation selon la structure de la protection de la population est déterminé par les acteurs impliqués dans la maîtrise de l'événement.
- 2028 Le modèle d'organisation selon les domaines de conduite de base se fonde sur les tâches que doit accomplir l'organe de conduite.
- 2029 Il peut y avoir également une forme mixte d'organisation, mais aussi une organisation liée à l'événement proprement dit.
- Organigramme de base selon la structure de la protection de la population**
- 2030 La protection de la population est un système coordonné qui fédère cinq organisations partenaires : la police, les sapeurs-pompiers, la santé publique, la protection civile et les services techniques (cf. chap. 1.1, fig 1_1).
- 2031 Il est possible d'organiser l'organe de conduite sur le modèle de la protection de la population.
- 2032 Dans ce cas de figure,
- le chef de l'organe de conduite est à la tête de l'organe de conduite. Il prend toutes les décisions qui relèvent de l'organe de conduite ;
 - le chef d'état-major est le représentant du chef de l'organe de conduite auprès de l'état-major, qu'il coordonne et dirige ;
 - le chef d'état-major est subordonné à tous les autres représentants des exécutifs qui siègent au sein de l'organe de conduite ;
 - le remplaçant du chef d'état-major est subordonné au chef d'état-major ;
 - toutes les organisations partenaires ont un représentant au sein de l'état-major ;
 - l'aide à la conduite est directement subordonnée au chef d'état-major ;
 - les spécialistes font partie de l'état-major.

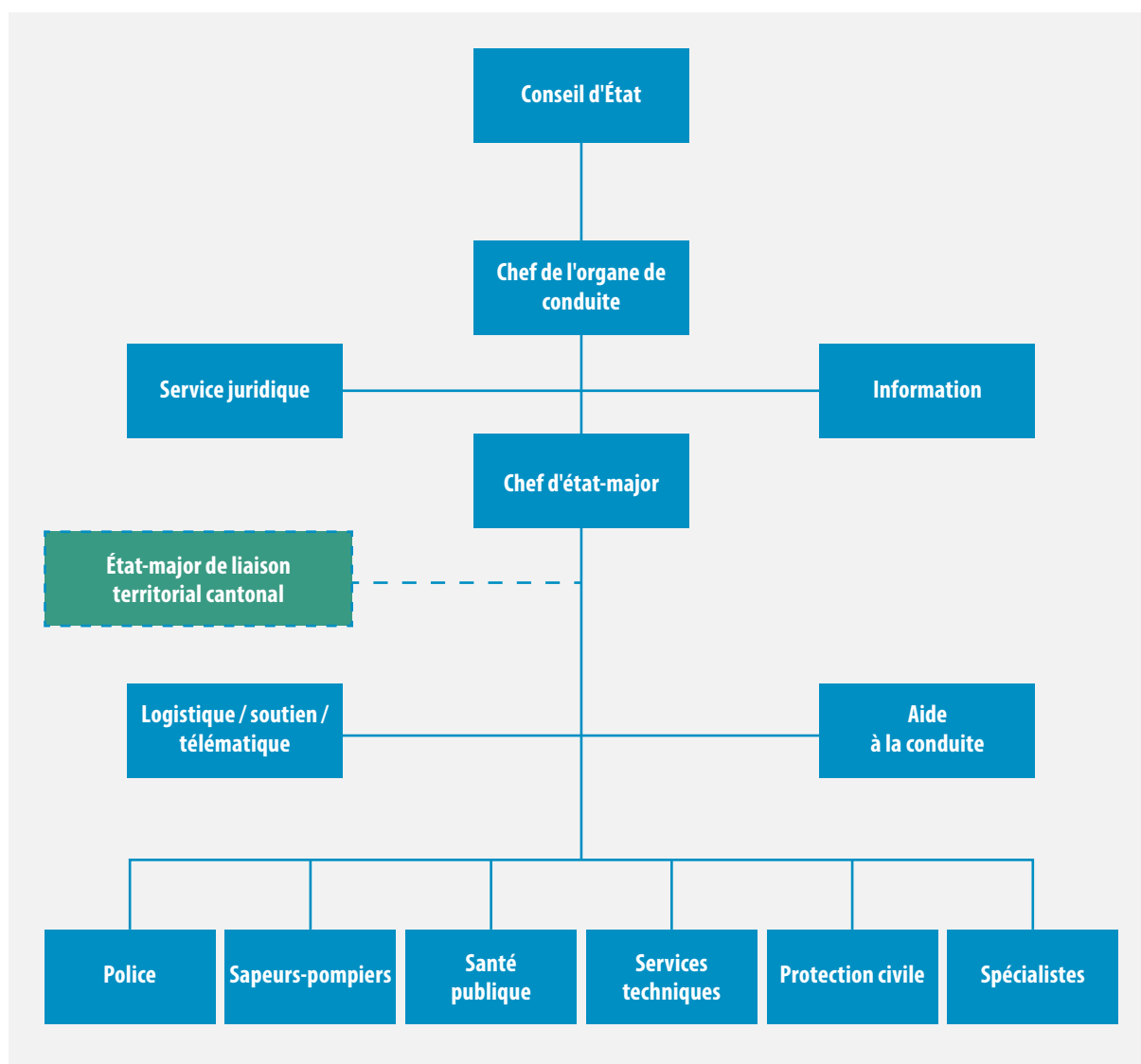


Fig. 4_2 : Exemple d'un organe de conduite cantonal organisé selon le modèle de la protection de la population.³

³ Dans cet organigramme, le domaine de l'information est directement subordonné au C OC (et non pas au chef d'état-major).

Organigramme de base selon les domaines de base de conduite

- 2033 Il est aussi possible d'organiser l'organe de conduite sur le modèle de l'organisation d'état-major de l'armée. On parle alors d'un organigramme de base selon les domaines de base de conduite (DBC).
- 2034 La notion de « domaine de base de conduite » désigne le regroupement de plusieurs domaines d'activités qui sont liés par leur contenu.
- 2035 Les tâches des différents domaines de base de conduite sont les suivantes :
- DBC 1 : tâches de l'organe de conduite liées au fonctionnement (personnel, finances, aspects juridiques) et transmission de l'alarme à la population.
 - DBC 2 : ensemble des tâches relatives à l'analyse de la situation et au service de renseignement.
 - DBC 3 : règlement de l'intervention en collaboration avec le *chef d'intervention général* concerné.
 - DBC 4 : appui technique. Ce DBC réunit notamment des représentants de différents domaines techniques, auxquels se joignent, au besoin, les spécialistes.
 - DBC 5 : tâches relatives aux médias et à la communication (que ce soit sous la forme de conférences de presse ou d'informations et de recommandations de comportement destinées à la population).
 - DBC 6 : aide à la conduite comprenant l'exploitation de l'infrastructure et de la télématique ainsi que la logistique. Mise à la disposition du DBC 2 de présentations de la situation, d'informations et de matériel.⁴
- 2036 Dans ce cas de figure,
- le chef de l'organe de conduite est à la tête de l'organe de conduite. Il prend toutes les décisions qui relèvent de l'organe de conduite ;
 - le chef d'état-major est subordonné au chef de l'organe de conduite et aux autres représentants des organes exécutifs ;
 - le remplaçant du chef d'état-major est subordonné au chef d'état-major ;
 - chaque DBC a un responsable. Celui-ci est subordonné directement au chef d'état-major (ou à son remplaçant).

⁴ Un organe de conduite organisé selon le modèle des DBC peut compter un DBC supplémentaire (DBC 7), en charge de la formation

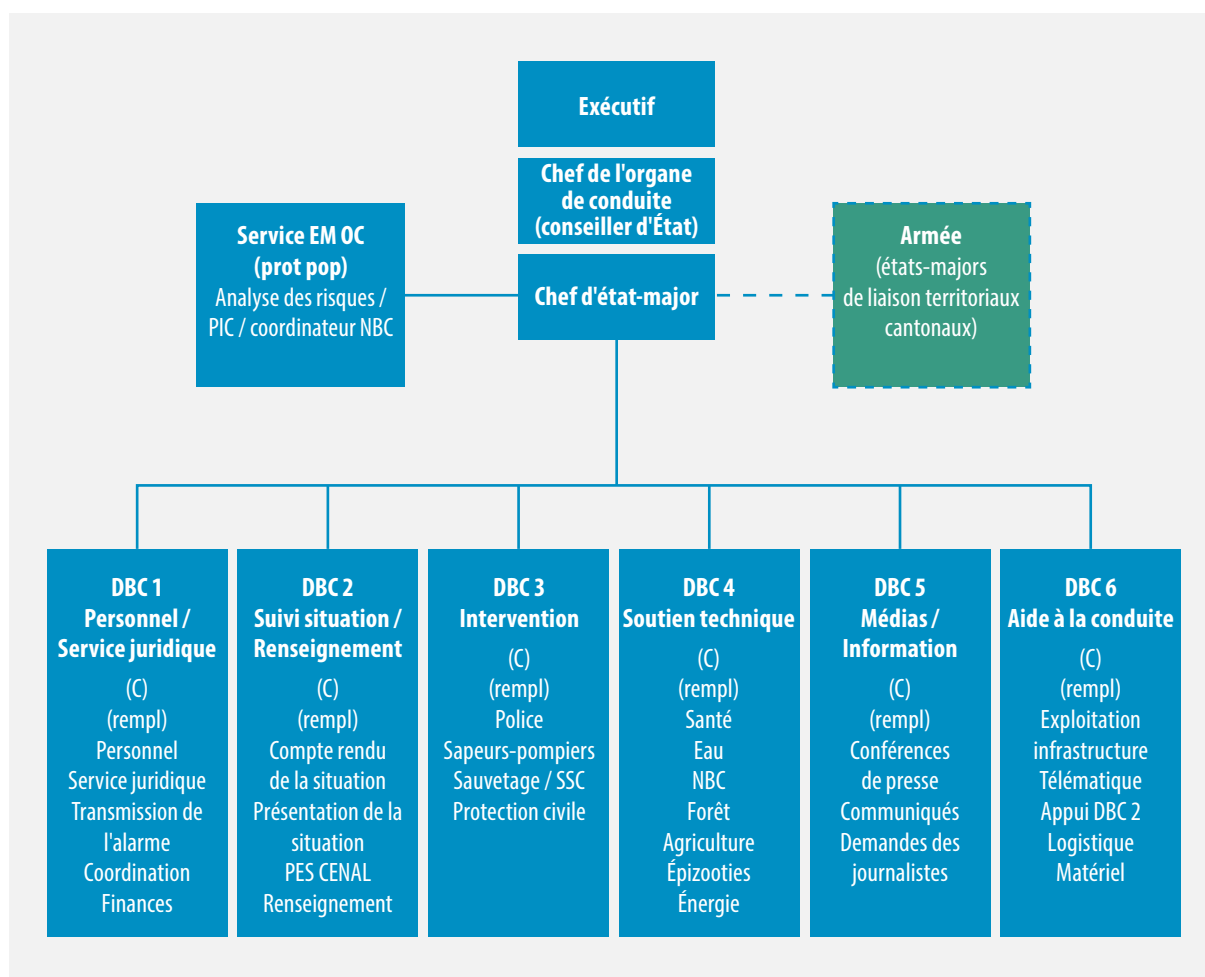


Fig. 5_2 : Exemple d'un organe de conduite cantonal organisé selon le modèle des domaines de base de conduite.⁵

⁵ Cet exemple ne comprend pas de DBC 7.

2.5 Cahiers des charges (OCC, OCRg, OCCm)

- 2037 Les tâches et compétences des membres de l'organe de conduite sont définies dans des cahiers des charges.
- 2038 Ces cahiers des charges doivent être élaborés dans le cadre de la préparation.
- 2039 Un cahier des charges est établi pour chaque titulaire de fonction.
- 2040 En annexe à ce chapitre figurent des exemples de cahier des charges pour
- le chef d'un OCRg;
 - le chef d'état-major d'un OCRg;
 - les responsables de domaines d'un OCRg.

2.6 Responsabilité décisionnelle de l'exécutif (pour les échelons OCC, OCRg, OCCm)

- 2041 L'exécutif est responsable de la sécurité de la population et par conséquent de la maîtrise des événements.
- 2042 Sauf disposition contraire, l'exécutif (le Conseil d'État à l'échelon cantonal, le Conseil communal/l'association de communes à l'échelon communal/régional) décide des mesures visant à maîtriser l'événement.
- 2043 L'organe de conduite soutient l'exécutif
- en élaborant les bases de décision nécessaires (p. ex. propositions de mesures);
 - en mettant en œuvre les mesures décidées par l'exécutif.

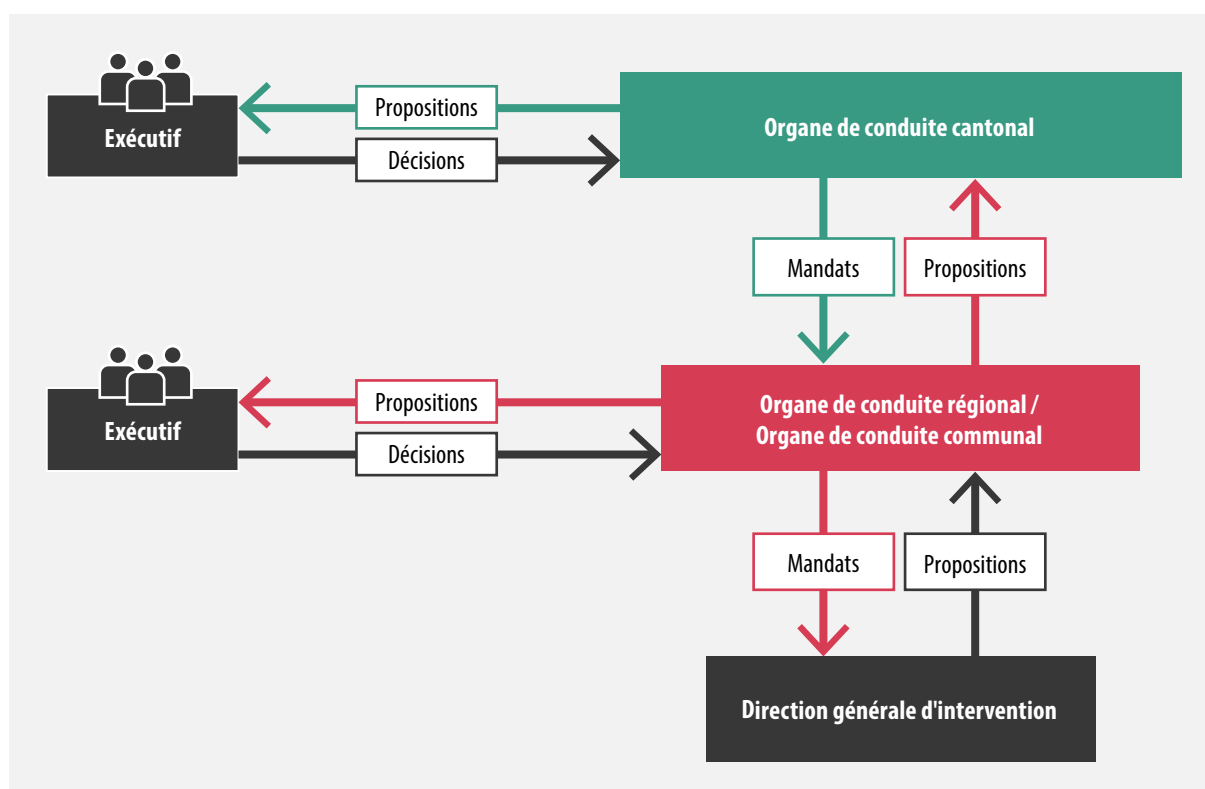


Fig. 6_2: Structure de conduite verticale (= entre les différents niveaux) et horizontale (= à un seul niveau de conduite).

- 2044 Dans le cadre de la maîtrise d'événements, certaines situations peuvent contraindre l'organe de conduite à mettre immédiatement en œuvre des mesures (sans pouvoir attendre la décision de l'exécutif).
- 2045 Dans la mesure où l'organe de conduite ne peut prendre seul des décisions que lorsqu'il y a été habilité explicitement, ses compétences doivent être clairement définies avant la première phase de l'engagement.
- 2046 Cela vaut particulièrement pour les moyens financiers.
- 2047 Les compétences de l'organe de conduite dans le cadre de la maîtrise d'événements doivent par conséquent
- être définies avant la survenance d'un événement (c'est-à-dire dans le cadre de la préparation);
 - être fixées par écrit (p. ex. sous la forme d'une ordonnance sur les interventions, d'un mandat de prestations ou d'une décision du Conseil communal).

2.7 Composition et organisation de l'état-major (direction générale d'intervention)

- 2048 Le niveau de conduite le plus bas dans la protection de la population est la direction générale d'intervention.
- 2049 Sur la *place sinistrée*, les forces d'intervention sont directement subordonnées à la direction générale d'intervention.
- 2050 La direction générale d'intervention est constituée du chef d'intervention général et d'un état-major qui le soutient.

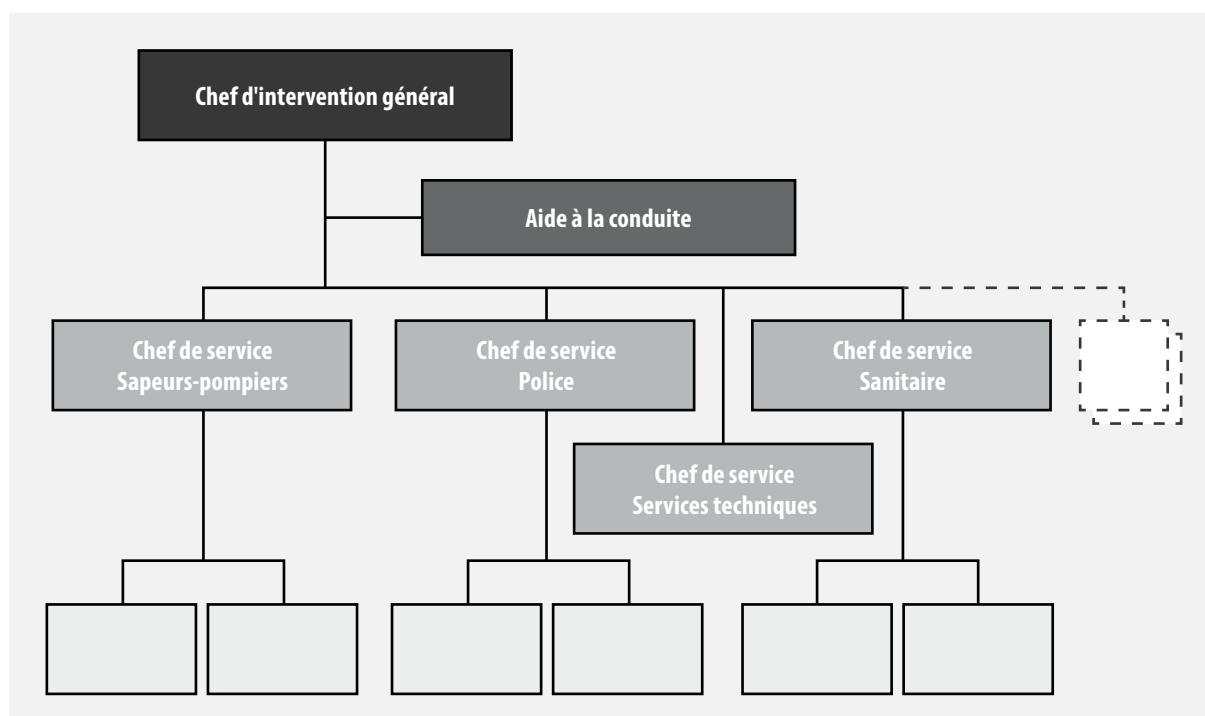


Fig. 7_2 : Composition de la direction générale d'intervention.

2051

Le **chef d'intervention général**

- définit les efforts principaux et les priorités de l'intervention ;
- coordonne les activités des moyens engagés : police, services de sauvetage et sapeurs-pompiers, auxquels peuvent s'ajouter, en fonction des événements, des moyens supplémentaires (p. ex. la protection civile) ou des spécialistes (p. ex. le service des ponts et chaussées) ;
- gère les processus de conduite et de prise de décision ;
- assume la responsabilité des mesures prises ;
- prend des décisions et attribue des missions ;
- peut, en fonction de la phase d'intervention et des priorités (*remise en état*), confier la responsabilité de chef d'intervention général à l'organe de conduite ;
- est l'interlocuteur des autorités et de l'organe de conduite.

2052

L'état-major est constitué par les *chefs de service* (c'est-à-dire les chefs d'intervention des partenaires engagés dans la maîtrise de l'événement) et, dans la mesure où des connaissances spécifiques sont requises, par des spécialistes (fontainier, spécialiste de la statique, conseiller technique NBC, etc.).

2053

Les **chefs de service**

- sont intégrés à la direction générale d'intervention ;
- dirigent les formations d'intervention qui leur sont subordonnées ;
- conseillent le chef d'intervention général sur des questions techniques ;
- réfléchissent et agissent dans le sens du chef d'intervention général ;
- préparent des bases de décision à l'intention du chef d'intervention général ;
- participent aux rapports de la direction générale d'intervention et organisent des rapports dans leur domaine respectif.

2054

L'**aide à la conduite**

- met à jour les documents d'intervention ;
- assure la visualisation de la *situation générale* dans une *présentation de la situation* ;
- est responsable du *journal d'intervention* ;
- fait en sorte que la direction générale d'intervention puisse à tout moment communiquer avec les subordonnés, les partenaires et la centrale d'engagement.

2.8 Structure de conduite

- 2055 La structure de conduite s'articule en fonction
- de la manière dont collaborent les différents niveaux de conduite dans le cadre de la maîtrise de l'événement et
 - des compétences respectives des niveaux de conduite.
- 2056 Par conséquent, la structure de conduite est constituée à la fois d'éléments dépendant de l'événement et d'éléments qui en sont indépendants (canaux de communication et voie hiérarchique entre les niveaux de conduite).
- 2057 Les éléments de la structure de conduite dépendant de l'événement sont
- le nombre de niveaux de conduite engagés dans l'intervention et
 - les compétences respectives des niveaux de conduite engagés.
- 2058 Plusieurs facteurs peuvent influencer les éléments liés à l'événement, en particulier
- l'étendue de l'événement ;
 - l'escalade de la situation ;
 - le déroulement des opérations et la conduite sur la place sinistrée.

2.9 Canaux de communication et voie hiérarchique

De quoi s'agit-il ?

2059

Il existe plusieurs canaux de communication et voies hiérarchiques entre les différents niveaux étatiques (Confédération, cantons et communes).

- Les organes fédéraux (Conseil fédéral, offices fédéraux, états-majors de liaison territoriaux cantonaux de l'armée, État-major fédéral Protection de la population) et cantonaux (Conseil d'État, offices cantonaux, OCC) communiquent directement entre eux.
- Les organes cantonaux et communaux (Conseil communal, administration communale, OCRg/OCCm) communiquent aussi directement entre eux.
- Les organes fédéraux et communaux communiquent uniquement par l'intermédiaire des organes cantonaux.

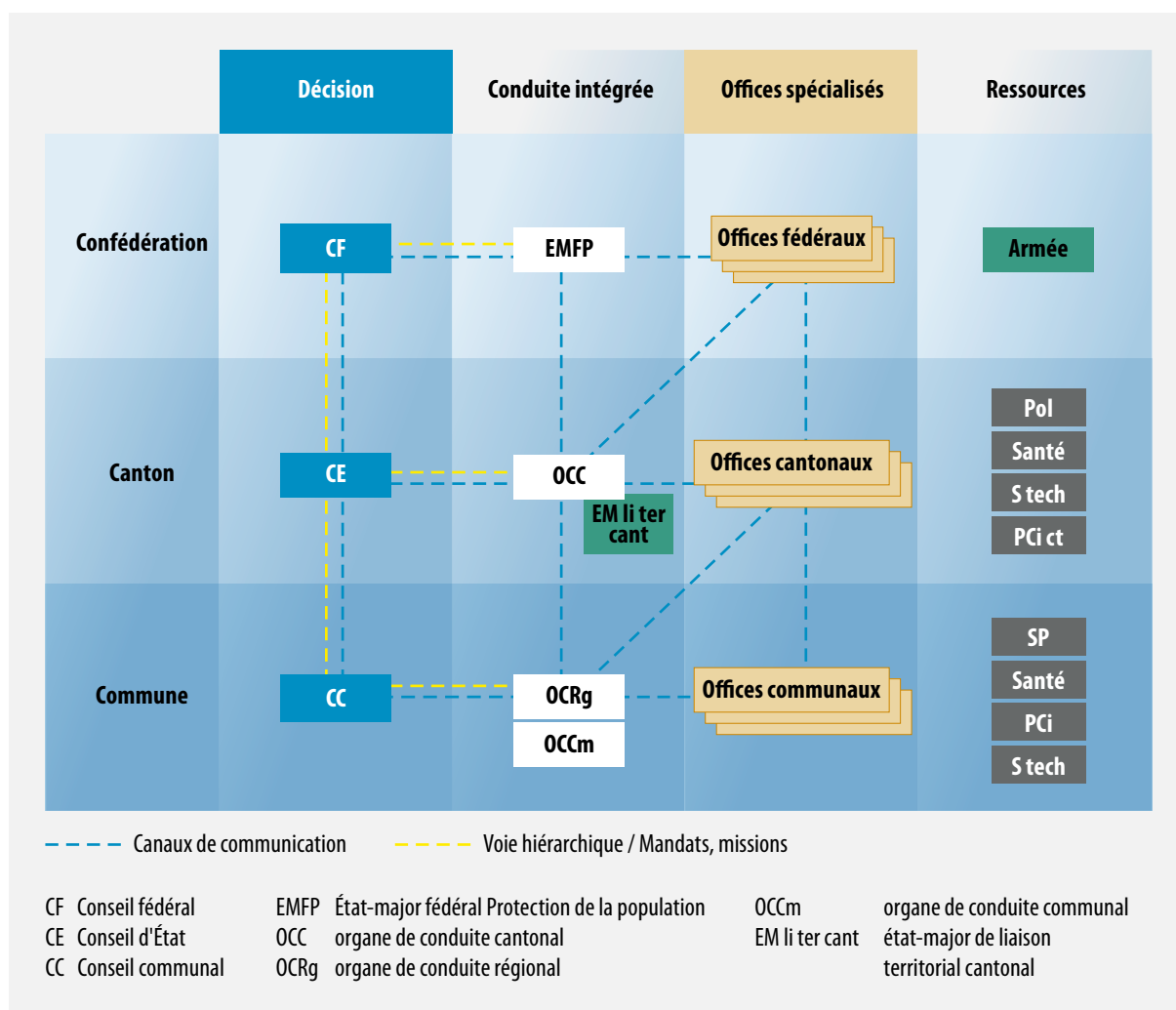


Fig. 8_2: Canaux de communication et voie hiérarchique entre les niveaux étatiques.

Conséquences pour la structure de conduite

- 2060 Un OCC peut adresser des demandes d'appui à la Confédération.
- 2061 Un OCRg/OCCm doit adresser ses demandes d'appui à la Confédération par la voie hiérarchique, c'est-à-dire par l'intermédiaire du canton.
- 2062 La marche à suivre à adopter par l'OCRg/OCCm dans de tels cas est définie par chaque canton.

2.10 Étendue spatiale de l'événement

De quoi s'agit-il ?

- 2063 Dans le domaine de la protection de la population, on distingue les *événements localisés* des *événements étendus*.
- 2064 Cette distinction repose sur la possibilité ou non d'obtenir facilement une vue d'ensemble de la place sinistrée (ou de la *zone sinistrée*⁶).
- 2065 Quand la direction générale d'intervention peut avoir une vue d'ensemble de la situation en restant à proximité, on parle d'un événement localisé.
- 2066 Les événements dommageables localisés sont généralement d'origine technique.
- 2067 Il peut s'agir notamment d'un accident de transport impliquant des substances dangereuses, d'un carambolage de masse, d'un accident ferroviaire, d'un crash d'avion ou encore d'un accident dans une usine chimique.

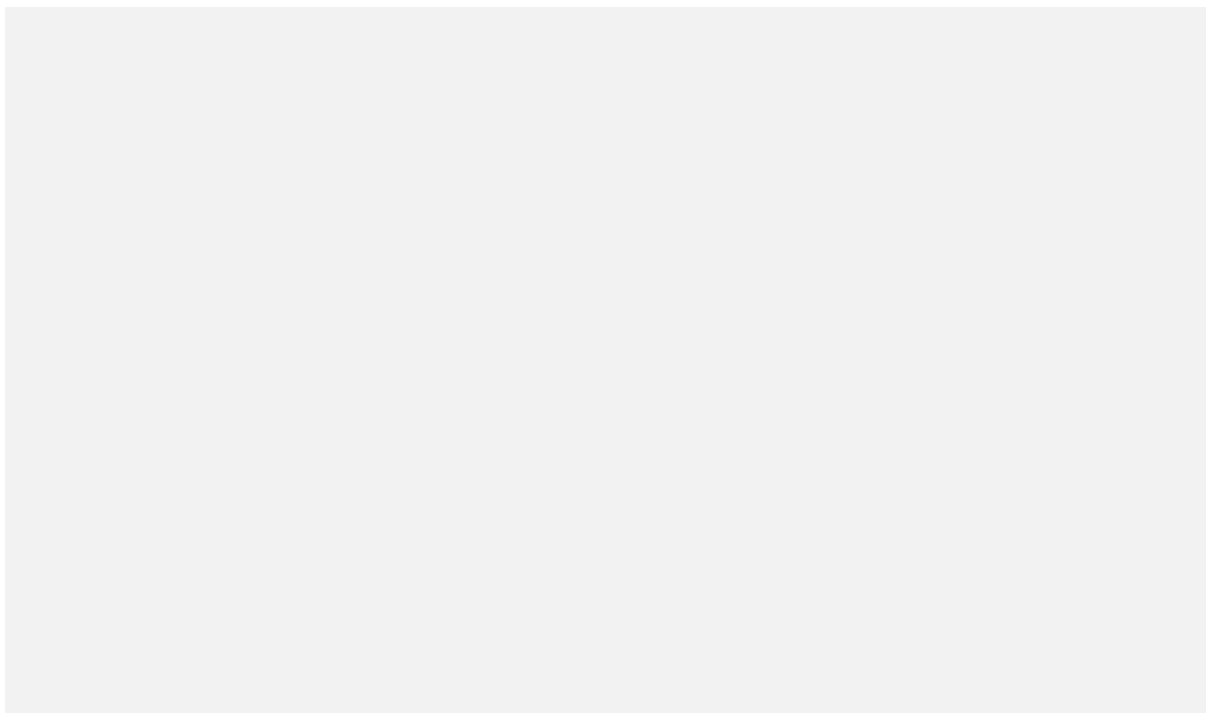


Fig. 9_2 : Exemple d'un événement localisé.

⁶ Lorsqu'un événement s'étend sur un territoire plus vaste, on parle alors généralement plutôt de « zone sinistrée ».

- 2068 On parle d'un événement étendu lorsque la vue d'ensemble de la zone sinistrée n'est possible qu'à grande distance (p. ex. depuis les airs) et qu'elle n'est par conséquent plus accessible à la direction générale d'intervention.
- 2069 Les événements étendus
- touchent souvent plusieurs communes (dans des cas extrêmes, un événement étendu peut concerner plusieurs régions) ;
 - causent généralement des dommages à plusieurs endroits différents. Il existe par conséquent souvent plusieurs places sinistrées et autant de directions générales d'intervention engagées simultanément.
- 2070 Il peut s'agir notamment d'une période de sécheresse, d'une tempête, d'inondations, d'un tremblement de terre, d'une épizootie ou d'une pandémie.

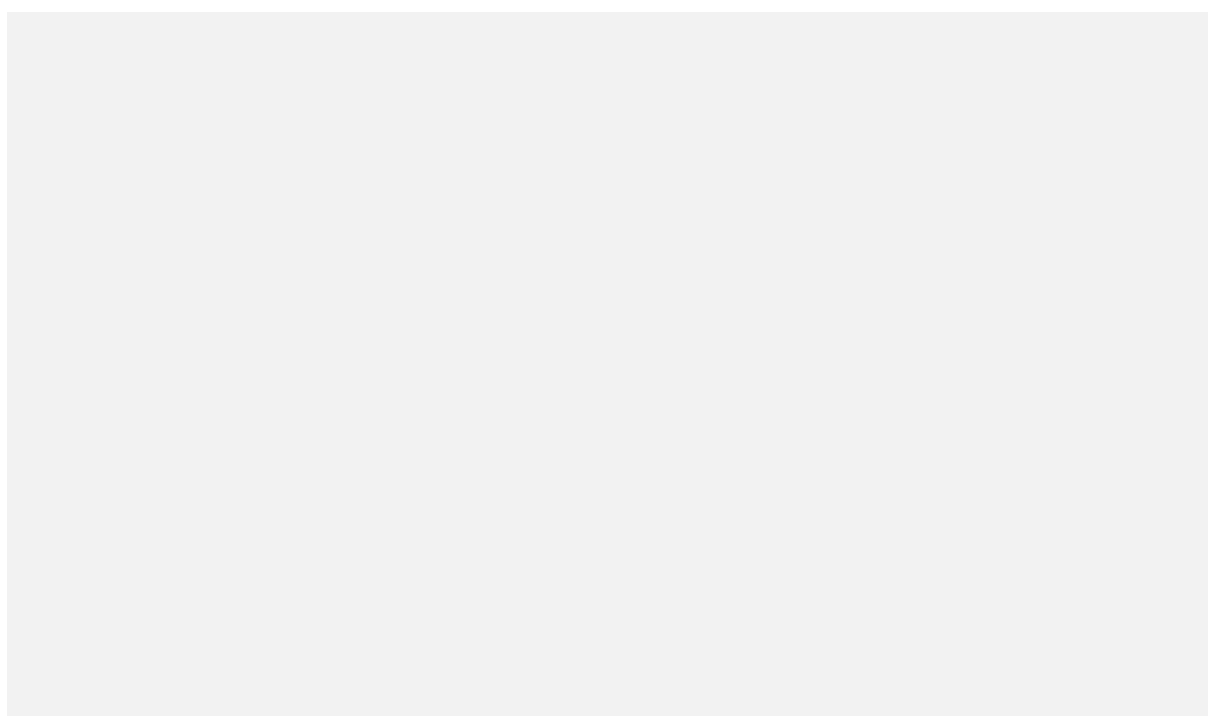


Fig. 10_2: Exemple d'un événement étendu.

Conséquences pour la structure de conduite

- 2071 La répartition des tâches entre la direction générale d'intervention et l'organe de conduite (en général l'OCRg/OCCm) s'effectue selon le modèle suivant :
- La direction générale d'intervention est compétente pour les décisions qui doivent être prises sur les lieux du sinistre (p. ex. celles qui nécessitent une communication directe avec les forces d'intervention, comme fixer l'ordre de priorité en matière de sauvetage).
 - L'organe de conduite assiste la direction générale d'intervention en assumant les tâches qui peuvent être exécutées à distance (p. ex. planification des phases d'intervention ultérieures).
 - L'organe de conduite est compétent pour les décisions qui doivent être prises à une certaine distance du lieu du sinistre (p. ex. établissement des priorités en matière de moyens d'intervention lorsqu'il existe plusieurs places sinistrées).
- 2072 Dans le cas d'un événement étendu, il est plus difficile de prendre des décisions sur les lieux du sinistre car
- la direction générale d'intervention n'a pas de vue d'ensemble de la zone sinistrée et
 - il convient éventuellement de coordonner les tâches de plusieurs directions générales d'intervention.
- 2073 En conséquence, l'organe de conduite joue un rôle différent selon qu'il s'agit d'un événement localisé ou étendu. ⁷
- 2074 En cas d'événement localisé,
- l'organe de conduite assure uniquement une aide à l'intervention et n'assume en général pas de tâches de conduite ;
 - c'est la direction générale d'intervention qui décide de la manière de maîtriser l'événement.
- 2075 En cas d'événement étendu, l'OCRg/OCCm coordonne la maîtrise de l'événement sur l'ensemble de la zone sinistrée. L'OCRg/OCCm
- coordonne l'action des directions générales d'intervention engagées ;
 - fixe des priorités ;
 - décide de l'ordre de priorité d'engagement des moyens.
- 2076 En cas d'événement touchant plusieurs communes ou régions,
- chaque OCRg/OCCm coordonne la maîtrise de l'événement dans la zone relevant de ses compétences,
 - l'OCC coordonne l'action des OCRg.

⁷ La structure de conduite est établie au cours de la maîtrise de l'événement (cf. chap. 2.12 Déroulement des opérations et conduite sur la place sinistrée) et n'est par conséquent pas définie à l'avance. Au début de la phase d'organisation (c'est-à-dire au cours de la première phase de la maîtrise d'un événement), la structure de conduite est en principe la même, quel que soit le type d'événement. Au cours de cette phase, l'intervention est dirigée par des cadres de la police ou des sapeurs-pompiers.

2077

En cas d'événement dont la maîtrise relève de la Confédération ou qui nécessite une coordination à l'échelon national (voire international), la conduite est assurée par l'*État-major fédéral Protection de la population*.

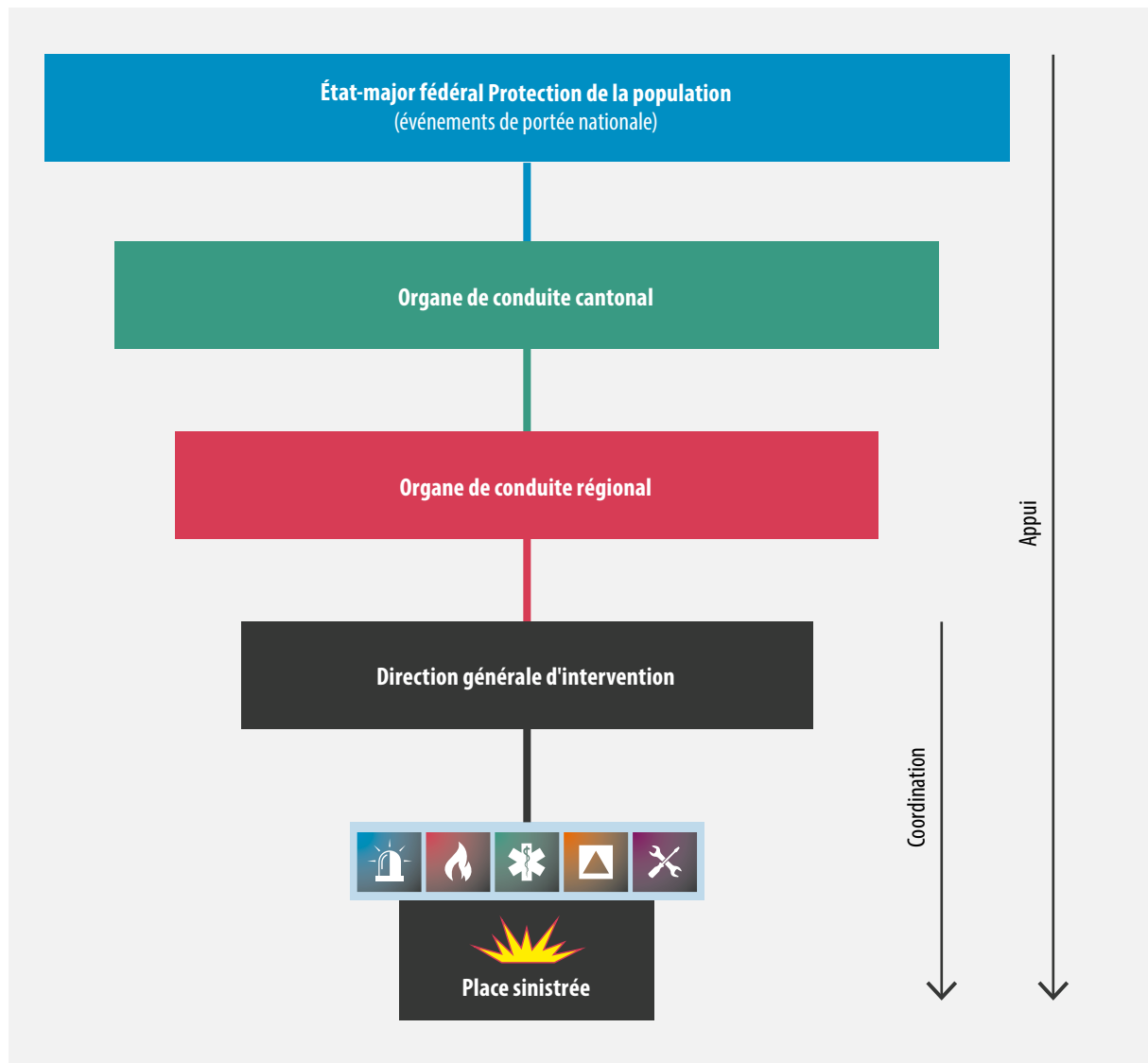


Fig. 11a_2 : Rôle de l'organe de conduite en cas d'événements localisés.

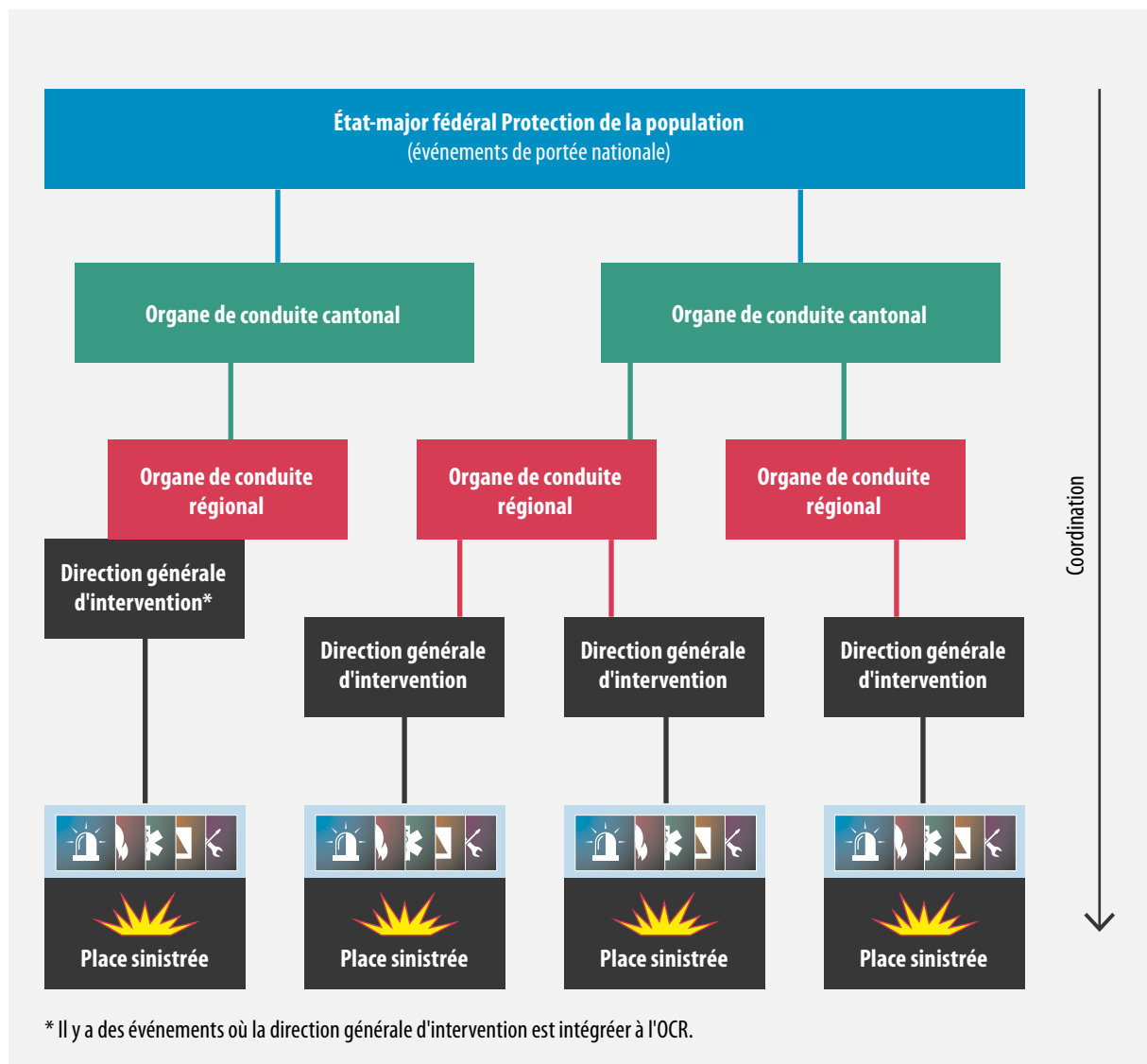


Fig. 11b_2. Rôle de l'organe de conduite en cas d'événements étendus.

2078

Le tableau ci-dessous illustre à l'aide de quatre caractéristiques les différences entre la structure de conduite en cas d'événements localisés et celle mise en place lors d'événements étendus.

Critères	Événement localisé	Événement étendu
Que se passe-t-il au cours de la phase d'organisation ?	- On désigne une direction générale d'intervention. - En cas de formation de <i>secteurs</i>, on nomme des responsables de secteur qui en assurent la conduite.	Les organes civils de conduite soutiennent et coordonnent le processus de conduite dès que possible.
De quels éléments est constituée la conduite intégrée ?	- La conduite intégrée comprend des éléments issus de la direction générale d'intervention et – si nécessaire – de l'appui à l'intervention (organe de conduite). - Selon la situation, il est possible de faire appel à des éléments de l'organe cantonal de conduite et de l'État-major fédéral Protection de la population.	La conduite intégrée comprend des éléments issus de plusieurs directions générales d'intervention décentralisées et des organes de conduite de différents niveaux (commune / région, canton). Lors d'événements de portée nationale, l'État-major fédéral Protection de la population peut intégrer ce réseau de conduite.
Qui d'autre est impliqué dans la maîtrise d'événements (p. ex. spécialistes) ? D'où viennent ces personnes ? À quel niveau interviennent-elles ?	Selon la nature de l'événement, la direction générale d'intervention est complétée par des conseillers techniques ou des représentants d'organes civils de conduite.	Selon la nature de l'événement, l'organe de conduite est complété par les représentants d'organisations privées (CFF, CarPostal SA, approvisionnement, élimination des déchets, cf. chap. 1.3), par des représentants d'exploitants de réseaux et des représentants d'infrastructures critiques.
Qui informe la population ?	La police (ou les autorités et services compétents).	Les autorités (ou les services compétents).

Fig. 12_2 : Caractéristiques de la structure de conduite en cas d'événements localisés et étendus.

2.11 Escalade de la situation

De quoi s'agit-il?

- 2079 Lorsque cela est nécessaire pour maîtriser un événement, certains organes de l'État (en premier lieu les organes exécutifs cantonaux) sont habilités à
- confier des mandats à des entreprises privées sans appel d'offres préalable (p. ex. pour des projets de construction, des acquisitions);
 - dépasser le budget alloué;
 - décréter l'interdiction de prendre congé (p. ex. dans le domaine de la santé publique) ou l'obligation de servir (p. ex. protection civile) pour augmenter les effectifs;
 - procéder à des expropriations qui font l'objet d'un recours avant qu'un tribunal n'ait statué sur le sujet;
 - engager, pour maîtriser l'événement, des forces d'intervention prévues pour d'autres situations (p. ex. l'armée) ou à
 - entreprendre d'autres démarches semblables si ces dernières sont indispensables.
- 2080 Pour décider si, et dans quelle mesure, de telles démarches sont nécessaires pour maîtriser un événement, on opère une distinction, dans le domaine de la protection de la population, entre les *situations normales*, les *situations particulières* et les *situations extraordinaires*.
- 2081 La loi cantonale (ou la loi communale) définit
- qui a le pouvoir de décider si le canton touché (ou la commune) est confronté à une situation normale, particulière ou extraordinaire et
 - qui se voit attribuer quelles compétences dans quel type de situation.
- 2082 En situation normale (p. ex. *événement non exceptionnel* tel qu'incendie, carambolage de masse, explosion), les processus et les moyens ordinaires sont suffisants.
- 2083 En situation particulière (p. ex. *événement majeur* tel qu'accident ferroviaire, crash d'avion, tempête, inondations), certaines tâches ne peuvent pas être exécutées en appliquant les processus ordinaires. Ceux-ci doivent être rationalisés et des priorités doivent être définies quant aux moyens d'intervention.
- 2084 À la différence de la situation extraordinaire, la situation particulière est caractérisée par le fait que l'action des autorités n'est entravée que de manière sectorielle.
- 2085 Une situation est considérée comme extraordinaire (p. ex. *catastrophe* telle que tremblement de terre, accident dans une centrale nucléaire avec dissémination de radioactivité, panne des réseaux de communication ou des réseaux informatiques, épidémie, épizootie) lorsque, dans de nombreux secteurs de l'administration publique, les processus ordinaires ne suffisent pas pour faire face aux tâches à accomplir.

Situation normale	Situation particulière	Situation extraordinaire
• L'événement est limité dans le temps et dans l'espace et quant à sa nature⁸. • L'événement n'impacte qu'un petit nombre de personnes. • L'événement peut être maîtrisé avec les moyens ordinaires, généralement avec les moyens de première intervention.	• Les moyens ordinaires ne suffisent pas à maîtriser l'événement. • La maîtrise de l'événement peut nécessiter de plusieurs jours à plusieurs semaines. • L'événement porte sensiblement atteinte aux moyens de subsistance de la population touchée. • Plusieurs communes, voire toute une région, peuvent être touchées par l'événement.	• La maîtrise de l'événement peut nécessiter de plusieurs semaines à plusieurs mois. • L'événement porte atteinte de manière durable aux moyens de subsistance de la population touchée. • La maîtrise de l'événement nécessite une aide suprarégionale, intercantonale, nationale ou internationale.

Fig. 13_2 : Caractéristiques des différents types de situation.

Conséquences pour la structure de conduite

- 2086 Au fur et à mesure de l'escalade de la situation (situation normale < situation particulière < situation extraordinaire), les tâches de conduite sont transmises aux niveaux de conduite supérieurs, et donc aux organes de conduite.
- 2087 En situation normale, le chef d'intervention d'une organisation d'urgence est responsable de la maîtrise de la situation.
- 2088 En situation normale, l'organe de conduite n'assume pas de fonction lors de la maîtrise de la situation, car
- les moyens disponibles suffisent pour maîtriser la situation et il n'est donc pas nécessaire de fournir des moyens supplémentaires ;
 - il n'existe aucun besoin en matière de coordination : l'événement est limité quant à sa nature (géographiquement, temporellement, en terme de ressources et de besoin en information) et il est clair pour toutes les parties concernées quelle organisation d'urgence est responsable de la conduite de l'intervention ;
 - les chefs d'intervention des organisations d'urgence disposent de toutes les compétences décisionnelles nécessaires pour maîtriser l'événement.⁹
- 2089 En situation particulière, un chef d'intervention général coordonne généralement les tâches des forces d'intervention impliquées dans la maîtrise de l'événement.

⁸ Lorsqu'un événement est limité quant à sa nature,

- sa maîtrise relève de la compétence d'une seule organisation d'intervention d'urgence (p. ex. les sapeurs-pompiers en cas d'incendie d'appartement) ;
- les autres organisations d'urgence n'assument pas de rôle de conduite, même si elles appuient l'organisation d'urgence compétente ;
- il n'existe aucun besoin de coordination entre les chefs d'intervention des organisations d'urgence impliquées.

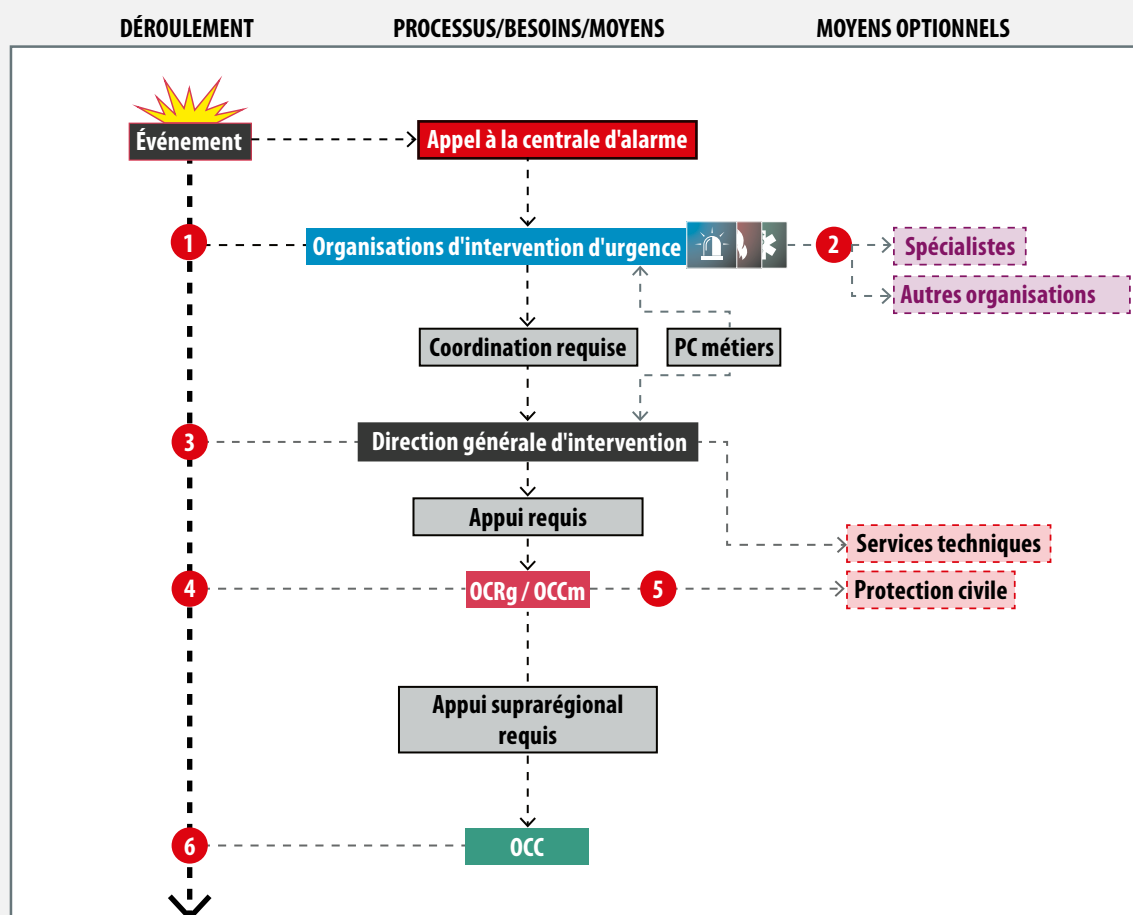
⁹ Les lois sur les services de la police, des sapeurs-pompiers et de la santé publique prévoient certaines compétences pour les chefs d'intervention. En situation normale, les décisions qui doivent être prises ne dépassent jamais le cadre de ces compétences.

- 2090 En situation particulière aussi, l'organe de conduite n'assume pas de fonction de conduite. Il peut cependant être engagé si nécessaire : le OCCm/OCRG appuie alors le chef d'intervention général (cf. chap. 2.10).
- 2091 En situation extraordinaire,
- l'organe de conduite (en règle générale l'OCC) dirige la maîtrise de l'événement ;
 - l'organe de conduite élabore les bases pour les décisions urgentes que doit prendre l'exécutif ;
 - la responsabilité de l'engagement incombe à l'exécutif.

2.12 Déroulement des opérations et conduite sur la place sinistrée

De quoi s'agit-il ?

- 2092 Le processus de maîtrise d'un événement dommageable commence le plus souvent par
- un appel d'urgence de la population envoyé à une centrale d'alarme et
 - la convocation des organisations d'intervention d'urgence (police, sapeurs-pompiers et services de sauvetage) par la centrale d'alarme.
- 2093 L'engagement de moyens d'intervention supplémentaires n'a lieu que si et seulement quand il est clair que la situation ne peut être maîtrisée sans renforts (cf. fig. 14_2).
- 2094 Le fait d'engager par étape les moyens supplémentaires a pour conséquence que
- les organisations d'urgence sont déjà en intervention au moment où la direction générale d'intervention entre en fonction ;
 - la direction générale d'intervention est déjà engagée lorsque l'OCRg/OCCm est convoqué ;
 - l'OCRg/OCCm est déjà engagé lorsque l'OCC est convoqué.



- 1 Jusqu'à l'arrivée des organisations d'intervention d'urgence convoquées par la centrale d'alarme, on ne dispose généralement pas d'informations précises quant à l'étendue et la complexité de l'événement. On ignore également à ce stade si la maîtrise de l'événement nécessitera des moyens supplémentaires. Pour le soutien, les org feux bleus peuvent installer un PC arrière.
- 2 Aussitôt que les organisations d'intervention d'urgence constatent qu'elles ne peuvent maîtriser l'événement avec les moyens dont elles disposent, elles font appel à des moyens supplémentaires via la centrale d'alarme.
- 3 Une direction générale d'intervention est mise en place uniquement après avoir constaté que les tâches des organisations d'intervention d'urgence actives sur place doivent être coordonnées.
- 4 Le chef d'intervention général convoque l'OCRg/OCCm lorsqu'il constate qu'il a besoin de l'appui de ce dernier. (Si aucune direction générale d'intervention n'a été mise en place, l'OCRg/OCCm peut être convoqué par les chefs d'intervention des organisations d'urgence.)
- 5 La direction générale d'intervention ou l'OCRg/OCCm peut engager des moyens supplémentaires tels que la protection civile ou les services techniques.
- 6 Si l'OCRg/OCCm constate qu'il ne peut maîtriser l'événement avec les moyens disponibles, il en informe l'OCC. Il appartient ensuite à l'OCC de décider
 - si l'événement en question nécessite son intervention et
 - lorsqu'il estime devoir intervenir, s'il doit assurer lui-même la coordination ou s'il intervient seulement comme appui à l'OCRg/OCCm (cf. chap. 2.10).

Fig. 14_2 : Chronologie de la montée en puissance des moyens¹⁰.

¹⁰ Ce graphique présente la montée en puissance des moyens lors d'un événement imprévisible. Pour gérer un événement prévisible, la montée en puissance a lieu selon un autre modèle.

Conséquences pour la structure de conduite

- 2095 Durant la première phase d'intervention, les organisations d'urgence sont seules à être engagées. En conséquence, ce sont elles qui assument aussi toutes les tâches.
- 2096 Lorsque des niveaux de conduite supérieurs sont engagés ultérieurement, ceux-ci reprennent alors certaines tâches.
- 2097 La nouvelle répartition des compétences s'effectue généralement d'elle-même :
- Chaque niveau de conduite délègue au niveau de conduite supérieur les tâches qu'il ne peut exécuter lui-même (cf. chap. 2.9, Voie hiérarchique).
 - Chaque niveau de conduite reprend spontanément certaines tâches du niveau subordonné lorsqu'il constate qu'il existe, à ce niveau, un besoin de coordination (p. ex. lorsqu'un OCC constate qu'il doit coordonner les tâches des différents OCRg).
- 2098 De la sorte, les compétences de chaque niveau de conduite devraient se limiter aux tâches qui ne peuvent être assumées par le niveau subordonné.
- 2099 Les décisions prises avant une nouvelle répartition des compétences restent valables après celle-ci. Cela signifie que
- l'organe de conduite ne modifie pas ce qui a été mis en place avant son entrée en fonction par la direction générale d'intervention ;
 - l'organe de conduite et la direction générale d'intervention ne modifient pas ce qui a été mis en place par les organisations d'intervention d'urgence avant l'entrée en fonction de la direction générale d'intervention.
- 2100 Ces principes valent en premier lieu pour l'organisation spatiale de la place sinistrée.
- 2101 *L'organisation de la place sinistrée* est décidée d'un commun accord par les organisations d'intervention d'urgence, immédiatement après leur arrivée sur les lieux du sinistre.
- 2102 Les organisations trouvent un accord concernant les six points suivants (et d'autres, si nécessaire") :
1. emplacement du *poste collecteur de patients*
 2. emplacement du *poste médical avancé*
 3. *axes de sauvetage*
 4. emplacement de la direction générale d'intervention
 5. emplacement du *poste collecteur*
 6. emplacement de la *zone d'attente*

11 En fonction de l'événement, il peut être nécessaire de mettre en place d'autres installations, telles qu'un poste de décontamination, un poste collecteur de cadavres, un poste collecteur des objets disséminés, un poste d'information ou encore un centre presse.



Fig. 15_2: Organisation de la place sinistrée¹².

La **zone de danger** est délimitée par les sapeurs-pompiers ou la police. L'accès est réservé aux seules forces d'intervention disposant de l'équipement de protection adéquat.

La **zone interdite** est délimitée par les sapeurs-pompiers ou la police. C'est là que sont installés les organisations d'intervention, la direction générale d'intervention, le poste médical avancé et les ambulances.

La **zone de déviation du trafic** est en règle générale délimitée par la police, qui met en place des déviations de la circulation pour en empêcher l'accès. Cette zone comprend les zones d'attente pour les moyens des centres de renfort et d'autres organisations.

¹² La terminologie figurant sur ce schéma est celle des sapeurs-pompiers. Elle peut différer de celle utilisée dans le présent manuel.

2.13 Annexes

1 Position de l'organe civil de conduite

Le système coordonné de protection de la population permet aux organisations partenaires – police, sapeurs-pompiers, santé publique, services techniques et protection civile – de maîtriser ensemble les événements en cas de situation particulière ou extraordinaire.

La responsabilité générale de la maîtrise d'une situation incombe à l'exécutif compétent. Ce dernier peut déléguer en partie ou entièrement cette responsabilité à l'organe civil de conduite sous forme de mandats de prestations. Les tâches définies dans ce cadre et les compétences qui y sont liées font de l'organe de conduite bien plus qu'un d'état-major.

Le travail au sein d'un organe de conduite est un travail d'équipe et chaque membre contribue de manière significative à atteindre les objectifs. Tous les membres sont des spécialistes qui se voient confier des tâches précises en fonction de leurs aptitudes et de leur formation. Les membres de l'état-major exécutent les tâches décrites dans leur cahier des charges, disposent ainsi de compétences particulières et assument certaines responsabilités.

1.1 Choix des membres d'un organe civil de conduite

Sur mandat des communes politiques membres, la commission de la protection de la population désigne, pour l'organe de conduite, un chef (C OC), un chef d'état-major (C EM) ainsi qu'un ou deux chefs d'état-major remplaçants (C EM rempl). Les membres de l'état-major sont généralement désignés par le C OC avec l'appui du C EM.

Les tâches et obligations ci-dessous sont décrites à titre d'exemples et doivent être adaptées en fonction des situations.

1.2 Représentants des organes exécutifs

Les décisions qui ne relèvent pas des compétences de l'organe de conduite sont prises par l'exécutif compétent. Afin de raccourcir la voie hiérarchique et d'éviter les pertes de temps, des représentants de ou des exécutif(s) peuvent être intégrés à l'organe de conduite. Il est aussi possible que le chef de l'organe de conduite agisse également comme représentant de l'exécutif.

2 Chef de l'organe de conduite (C OC)

2.1 Position du chef de l'organe de conduite

Sous la direction du C OC, l'organe de conduite garantit la capacité de conduite des autorités et appuie les directions générales d'intervention.

La responsabilité générale des décisions prises par l'organe de conduite dans le cadre des compétences attribuées par l'exécutif incombe au C OC.

Ce dernier identifie les problèmes essentiels, lance des idées, ordonne des mesures d'urgence et prend des décisions.

Le C OC se réserve habituellement toutes les décisions qui concernent les points suivants :

- contact avec les autorités,
- protection de la population – en général,
- information de la population,
- actions qui concernent plusieurs organisations,
- mandats confiés aux organisations et formations affectées.

2.2 Cahier des charges du chef de l'organe de conduite

a) Dans les domaines de la préparation et de la formation

Le C OC

- garantit la disponibilité opérationnelle permanente de l'organe de conduite ;
- définit l'organisation de l'organe de conduite et désigne les membres de l'état-major ;
- est responsable de l'organisation de la transmission de l'alerte aux membres de l'organe de conduite par le biais de la plateforme ad hoc ;
- est responsable de l'administration de l'organe de conduite (p. ex. bases légales, mise à jour des listes d'adresses et des convocations), de la direction du secrétariat de l'organe de conduite et de la convocation des membres de l'organe de conduite à des services ;
- établit et vérifie régulièrement les cahiers des charges des membres de l'état-major, en collaboration avec le chef d'état-major ;
- coordonne et adapte les planifications visant à maîtriser les catastrophes et les situations d'urgence ;
- entretient les contacts avec les organes communaux, régionaux et cantonaux ;
- suit des cours de formation et de perfectionnement destinés aux chefs et chefs d'état-major ;
- organise et surveille la formation et le perfectionnement des membres de l'état-major ;
- établit un rapport annuel sur les activités de l'état-major à l'intention des autorités.

b) En cas d'événement

Le C OC

- lance la mise sur pied de l'organe de conduite ;
- apprécie régulièrement la situation et prend les mesures nécessaires ;
- informe et conseille les autorités ;
- élabore des bases de décision à l'intention des autorités et leur soumet des propositions ;
- appuie les directions générales d'intervention ;
- décide au besoin des mesures d'urgence nécessaires ;

- prend les décisions nécessaires dans le cadre de ses compétences ;
- définit les efforts principaux et les priorités de l'intervention ;
- coordonne la coopération des différents partenaires à tous les niveaux ;
- coordonne les moyens affectés.

3 Cahier des charges du chef d'état-major (C EM)

3.1 Position du chef d'état-major

Le C EM est responsable envers le C OC du processus de travail (travail d'état-major) au sein de l'organe de conduite. À la demande du C OC, il fixe des délais et fait en sorte qu'ils soient respectés. En assurant la conduite et la surveillance du travail d'état-major, le C EM permet au C OC de se concentrer sur les décisions importantes.

3.2 Cahier des charges du chef d'état-major

a) Dans les domaines de la préparation et de la formation

Le C EM

- demande au C OC de désigner les membres de l'organe de conduite ;
- établit et vérifie régulièrement les cahiers des charges des collaborateurs de l'état-major ;
- définit les exigences envers les responsables de domaine ;
- intègre l'aide à la conduite au travail d'état-major ;
- coordonne et élabore des planifications d'engagement visant à maîtriser les événements ;
- coordonne la collaboration des différents domaines ;
- suit les cours de formation et de perfectionnement destinés aux chefs d'état-major ;
- participe régulièrement à des exercices avec l'état-major, aide à la conduite incluse ;
- surveille, en collaboration avec le C OC, la formation et le perfectionnement des collaborateurs de l'état-major ;
- met à jour la liste des points en suspens dans son domaine de compétence.

b) En cas d'événement

Le C EM

- remplace le C OC en son absence ;
- dirige l'état-major en intervention et assure un service 24 h sur 24 en cas d'engagement de longue durée ;
- appuie les directions générales d'intervention ;
- décide au besoin des mesures d'urgence nécessaires conformément à la réglementation des compétences ;
- prend les décisions nécessaires dans le cadre de ses compétences ;
- définit les efforts principaux et les priorités en collaboration avec le C OC ;
- coordonne la collaboration au sein de l'organe de conduite ;
- tient le journal de l'état-major.

4 Cahier des charges du remplaçant du chef d'état-major

a) Dans les domaines de la préparation et de la formation

Le C EM rempl

- remplace le C EM dans tous les domaines ;
- appuie le C EM dans les tâches de préparation et de planification ;
- appuie le C EM en matière de formation et de perfectionnement des membres de l'état-major ;
- est responsable du bon fonctionnement du poste de conduite ;
- coordonne les processus de travail de l'aide à la conduite et la collaboration avec le C suivi de la situation et le C triage.
- suit les cours de formation et de perfectionnement destinés au C EM.

c) En cas d'événement

Le C EM rempl

- appuie le C EM durant l'engagement ;
- assure, en collaboration avec le C suivi de la situation et le C triage, l'exploitation du poste de conduite et du centre de suivi de la situation et garantit le flux des informations ;
- est responsable du maintien des liaisons (télématiques et informatiques) ;
- prépare les rapports ;
- coordonne la collaboration entre les différents domaines ;
- contrôle l'avancement du travail ;
- vérifie l'exécution des mesures prises ;
- dirige l'état-major en l'absence du C EM ;
- est en charge de la gestion des risques.

5 Obligations des responsables de domaine

La liste des domaines et de leurs tâches présentée ci-dessous n'est pas exhaustive et figure à titre d'exemple. Les tâches doivent être adaptées aux situations rencontrées et complétées le cas échéant.

Tous les membres d'un organe de conduite savent travailler en équipe et assument d'importantes responsabilités. Ils recherchent des solutions, participent au processus décisionnel et dirigent leur domaine. Ils se procurent et élaborent les documents de base et proposent des solutions. Les membres de l'état-major se soutiennent mutuellement.

5.1 Obligations générales des membres de l'état-major

Les membres de l'état-major

- dirigent leur domaine dans le cadre des compétences assignées ;
- se procurent, élaborent et mettent à jour les bases décisionnelles pour la conduite ;
- collaborent aux planifications et prises de décisions dans le cadre général ;
- conseillent sur des questions techniques relevant de leur domaine ;
- déchargent le C OC et le C EM en proposant des solutions.

a) Dans le domaine de la préparation

Les membres de l'état-major

- suivent les cours de formation et de perfectionnement ;
- participent aux rapports et aux exercices ;
- maintiennent le contact avec les différents partenaires au sein de leur domaine ;
- rédigent et mettent à jour des documents techniques ;
- établissent et tiennent à jour un tableau des moyens pour leur domaine .

b) Lors d'un engagement

Les membres de l'état-major

- fournissent régulièrement et spontanément toutes les informations spécifiques nécessaires à l'évaluation de la situation actuelle et de sa possible évolution ;
- élaborent des concepts et des planifications ;
- présentent et proposent des solutions argumentées ;
- évaluent les mesures en tenant compte des possibles répercussions dans leur domaine et font part de leurs conclusions ;
- assurent la mise à jour des informations spécifiques à leur domaine sur les cartes de situation et dans les documents de planification ;
- coordonnent avec les autres domaines l'exécution des mesures ordonnées ;
- surveillent pour leur domaine l'exécution des mesures ordonnées et évaluent leur mise en œuvre ainsi que leurs conséquences ;
- font en sorte que les remplaçants disposent des informations spécifiques requises ;
- exécutent dans la mesure de leurs possibilités des tâches en dehors de leur domaine.

5.2 Obligations des responsables de domaine en cas d'intervention

5.2.1 Le responsable du domaine de la police (maintien de l'ordre et sécurité)

- s'informe des besoins de la police et coordonne les réponses à ces besoins ;
- dispose de vues d'ensemble actuelles et complètes des points importants pour le maintien de l'ordre et de la sécurité (objets clés, infrastructures vitales menacées, personnel et matériel disponibles) ;
- collabore étroitement avec les organes compétents de la police cantonale ;

- élabore des propositions de mesures propres à assurer le maintien de la paix et de l'ordre publics ainsi que des mesures de protection des constructions et installations vitales ;
- planifie et coordonne en cas de besoin avec les organes compétents de la police cantonale les mesures relevant de la police de la circulation ;
- sollicite en cas de besoin des moyens supplémentaires ;
- tient un journal d'intervention sur les événements et les mesures relevant du domaine de la police.

5.2.2 Le responsable du domaine des sapeurs-pompiers (protection et sauvetage)

- coordonne l'intervention des sapeurs-pompiers avec les autres forces d'intervention ;
- assure la communication avec les corps de sapeurs-pompiers ;
- sollicite en cas de besoin des moyens supplémentaires ;
- planifie et coordonne en cas de besoin les mesures relevant des sapeurs-pompiers en collaboration avec les organes compétents du/des corps de sapeurs-pompiers ;
- tient un journal d'intervention sur les événements et les mesures relevant du domaine des sapeurs-pompiers.

5.2.3 Le responsable du domaine de la santé publique

- planifie et organise la prise en charge sanitaire de la population ;
- coordonne les mesures de santé publique ;
- surveille l'exécution des mesures ordonnées dans le domaine de la santé publique ;
- maintient le contact avec les services de sauvetage, les responsables des régions hospitalières ainsi que les organes du service sanitaire cantonal ;
- assure la circulation de l'information dans son domaine ;
- sollicite en cas de besoin des moyens supplémentaires ;
- tient un journal d'intervention sur les événements et les mesures relevant du domaine de la santé publique.

5.2.4 Le responsable du domaine des services techniques (électricité, eau, gaz, télécommunications, circulation, infrastructures, traitement des déchets et des eaux usées)

- dispose de la planification d'urgence concernant les domaines de l'approvisionnement et du traitement des déchets et des eaux usées ;
- dirige, organise et coordonne les opérations des services techniques liées à l'approvisionnement en eau, en électricité et en gaz, aux télécommunications, aux infrastructures, à la circulation ainsi qu'au traitement des déchets et des eaux usées ;
- surveille l'exécution des mesures ordonnées ;
- maintient le contact avec les fournisseurs d'électricité et les organes spécialisés ;
- assure la circulation de l'information dans son domaine ;
- sollicite en cas de besoin des moyens supplémentaires ;
- tient un journal d'intervention sur les événements et les mesures relevant du domaine des services techniques.

5.2.5 Le responsable du domaine de la protection civile (appui et assistance)

- coordonne l'intervention de la protection civile avec les formations d'intervention des autres organisations partenaires ;
- se tient prêt à assumer des tâches dans les domaines de l'aide en cas de catastrophe et des secours d'urgence, de l'assistance et des opérations d'évacuation ;
- sollicite en cas de besoin des moyens supplémentaires ;
- tient un journal d'intervention sur les événements et les mesures relevant du domaine de la protection civile.

- 5.2.6 Le responsable du domaine de l'information et de la communication
- établit le concept de communication et l'adapte en fonction de la situation ;
 - organise la communication interne et externe ;
 - assure l'information de la population ;
 - coordonne l'information des médias en collaboration avec la police cantonale ;
 - coordonne les mesures ordonnées en matière d'information ;
 - rédige des communiqués de presse ;
 - s'occupe des représentants des médias et les encadre lors d'interviews et de visites ;
 - sollicite en cas de besoin des moyens supplémentaires ;
 - tient un journal d'intervention sur les événements et les mesures relevant du domaine de l'information.
- 5.3 Le responsable du domaine de l'aide à la conduite**
- Le responsable de l'aide à la conduite
- garantit la disponibilité opérationnelle du personnel de l'aide à la conduite.
- 5.3.1 Tâches du chef suivi de situation
- garantir l'exécution du cycle de traitement de la situation par la cellule du suivi de la situation ;
 - mettre à jour la carte des renseignements et présenter la situation actuelle ;
 - rédiger des comptes rendus périodiques de la situation ;
 - élaborer une synthèse du tableau de la situation adaptée aux besoins des différents échelons ;
 - gérer la mise à jour des parois du suivi et de conduite.
- 5.3.2 Tâches du chef triage
- assure le traitement et le cheminement des messages en collaboration avec le C suivi de la situation ;
 - vérifie la fiabilité et la source des messages ;
 - contrôle les informations entrantes et sortantes du point de vue de leur clarté et de leur exhaustivité ;
 - applique ou règle l'éventuelle classification d'informations sensibles ;
 - identifie les priorités et les compétences (caractère urgent de la diffusion/renseignements-clés) ;
 - accomplit si nécessaire des tâches supplémentaires liées à des besoins particuliers.
- 5.3.3 Tâches du chef télématique
- assurer techniquement toutes les liaisons avec les autres organes de conduite, les autorités, les organisations partenaires et la population ;
 - exploiter les installations électroniques, y compris les installations téléphoniques.
- 5.3.4 Tâches du chef de l'installation de conduite
- assurer l'approvisionnement logistique de l'organe de conduite lorsqu'il est engagé (ravitaillement, hébergement, matériel) ;
 - assurer le bon fonctionnement de l'infrastructure du poste de conduite.

6 Spécialistes

Les spécialistes sont des experts qui fournissent les informations nécessaires à la prise de décision lorsque les responsables de domaine ne disposent pas des connaissances requises pour résoudre certains problèmes spécifiques.

7 Documentation d'intervention de l'organe de conduite

La liste des sujets présentée ci-dessous n'est pas exhaustive et figure à titre d'exemple. Elle doit être adaptée et complétée en fonction des situations rencontrées.

7.1 Bases légales et documents de base pour l'intervention

7.1.1 Mandat des autorités politiques

- directives et prescriptions de l'exécutif concernant la protection de la population
- mandats de prestations confiés à l'organe de conduite et à l'organisation de protection civile
- décisions sous réserve des autorités (commission de la protection de la population)

7.1.2 Documents et directives du canton

- manuel pour les organes de conduite
- manuel d'intervention pour les états-majors
- manuels techniques pour les états-majors
- manuel d'intervention pour l'aide à la conduite
- directives concernant des projets

7.2 Organisation et structure de l'organe de conduite

- organigramme
- structure de conduite
- liste du personnel
- schéma de transmission de l'alerte et listes de convocation
- documentation relative aux installations techniques et à l'équipement du poste de conduite

7.3 Engagement

- liaisons et contacts importants
- moyens d'intervention
- plan du ou des poste(s) de conduite
- listes de contrôle pour l'exploitation du poste de conduite
- liste de mesures
- modèles de rapports et d'ordres du jour
- journal d'intervention et autres modèles de documents

7.4 Documents communs à tous les domaines

- concept d'information et de communication
- plan de coordination pour l'évacuation
- plan de soutien à la population

7.5 Documents spécifiques aux différents domaines

(liste établie et mise à jour par les responsables de domaine)

Manuel de conduite
Protection de la population
MCP

Chapitre 3
Travail d'état-major



Impressum

Éditeur

Office fédéral de la protection de la population OFPP

Division Instruction

Premedia

Centre des médias électroniques CME, 88.081.03 10.19 50

Décembre 2020

Table des matières

3.1	Introduction	→	4
3.2	Début de l'engagement	→	5
3.3	Maîtrise d'événements	→	7
3.4	Détection du problème	→	10
3.5	Appréhension du problème	→	13
3.6	Mesures d'urgence	→	18
3.7	Planification horaire	→	20
3.8	Appréciation de la situation	→	23
3.9	Élaboration de solutions (variantes)	→	28
3.10	Prise de décision	→	33
3.11	Attribution de missions	→	40
3.12	Planification prévisionnelle	→	42
3.13	Gestion de l'engagement	→	44
3.14	Gestion des risques	→	47
3.15	Rapports	→	51
3.16	Fin de l'engagement	→	57
3.17	Annexes	→	61

3.1 Introduction

- 3001 Lorsqu'un événement met en danger la population ou ses moyens de subsistance, l'organe de conduite a pour tâche de trouver au plus vite, avec les moyens à sa disposition, une solution pour maîtriser la situation.
- 3002 L'organe de conduite décide des mesures à prendre et coordonne ensuite les travaux des *forces d'intervention* qui participent à la mise en œuvre de ces mesures.
- 3003 Le présent chapitre décrit le *processus du travail d'état-major*. C'est la marche à suivre appliquée par les organes de conduite dans le cadre de la maîtrise d'événements.
- 3004 Le *travail d'état-major* s'effectue en équipe, sous conduite. Les tâches sont réparties au sein de l'état-major. Le chef d'état-major dirige les travaux. Il est responsable du respect du processus.
- 3005 Conduire signifie amener d'autres personnes à faire ce qui est nécessaire pour atteindre un objectif.
- 3006 Le chef de l'organe de conduite assume la responsabilité de toutes les mesures que l'organe de conduite déclenche. C'est pourquoi c'est aussi lui qui décide quelles mesures déclencher.¹
- 3007 L'état-major soutient le chef de l'organe de conduite aussi bien dans le processus décisionnel que lors de la mise en œuvre des mesures décidées.

¹ Lorsque le chef d'état-major assure la fonction de chef de l'organe de conduite, le remplaçant du chef d'état-major assure celle de chef d'état-major.

3.2 Début de l'engagement

3008 La phase du début de l'engagement commence par l'annonce de mise sur pied de l'organe de conduite. Il s'agit du début du processus du travail d'état-major. Les circonstances qui ont conduit à cette annonce sont décrites dans le chapitre transmission de l'alarme.

3009 Pour qu'un organe de conduite puisse commencer à traiter l'événement, il faut que les conditions soient favorables pour que l'état-major puisse travailler. Les points suivants doivent être réglés ou mis en route après l'alerte :

- Réglementer les compétences et les responsabilités C OC/CEM
 - Déterminer l'emplacement de conduite, assurer le contrôle d'accès C OC/CEM (s'il n'est pas déjà prédéfini)
 - Débuter la collecte d'informations et de renseignements C suivi sit / C domaines
 - Préparer le rapport d'orientation CEM / C domaines
- (appréhension du problème par le C OC/CEM, état de la situation par le C suivi situation, situation des domaines par les membres de l'état-major)
- Prendre les premières mesures d'urgence C OC/CEM (Est-ce que cela nécessite d'autres convocations, par exemple les aides à la conduite ?)
 - Vérifier la sûreté de l'emplacement C OC/CEM
 - Désigner une personne responsable de la gestion des risques C OC/CEM
 - Déterminer la personne responsable du journal d'état-major C OC/CEM
 - Déterminer comment les données doivent être archivées C OC/CEM
 - (système de stockage électronique, documents, etc.)
 - Existe-t-il d'autres documents qui décrivent l'état final recherché ? Etat-major (Checklists, ordres existants, planifications prévisionnelles liées à l'événement, bases légales, par exemple catalogue de prestations)

Il est conseillé d'établir une checklist distincte pour cette phase d'engagement (document interne de l'état-major).

3010 Toutes les activités de l'état-major doivent être documentées dès le début de l'événement. Les rapports doivent être compréhensibles et documentés (par exemple, avec des procès-verbaux, des photographies des affiches de conduite, des enregistrements vidéo).

3011 Il est conseillé de tenir un journal d'état-major.
Dans le journal d'état-major est inscrit :

- comment s'est déroulé le processus du travail d'état-major (par exemple, qu'est-ce qui a été décidé et **quand ? Comment la** décision a-t-elle été prise ?)
- les processus qui n'ont pas donné satisfaction et qui doivent être modifiés en vue d'opérations futures ;
- quels déficits ont été identifiés (personnel, matériel et organisation).

- 3012 Chaque chef de domaine crée un journal séparé pendant la mission. Les étapes du travail dans le domaine respectif sont enregistrées dans ce journal.
- 3013 Tous les plans et concepts d'engagement qui ont été créés dans le cadre du travail d'état-major doivent être conservés jusqu'au débriefing. Les documents importants doivent être archivés.

3.3 Maîtrise d'événements

- 3014 Le processus du travail d'état-major vise à faciliter la tâche de l'organe de conduite dans le cadre de la maîtrise d'événements. Il s'agit d'une aide à la résolution de problèmes.
- 3015 Résoudre un problème, c'est :
- découvrir le problème ;
 - comprendre le problème ;
 - rechercher des solutions pour résoudre le problème ;
 - choisir une solution et la mettre en œuvre ;
 - essayer une autre solution si la solution choisie ne produit pas l'effet escompté.
- 3016 Dans le processus du travail d'état-major, on retrouve ces composants de la résolution de problèmes, subdivisés et répartis sur plusieurs étapes.
- 3017 Comme de nombreuses autres méthodes de ce type, le processus du travail d'état-major s'appuie sur le cycle de résolution des problèmes.

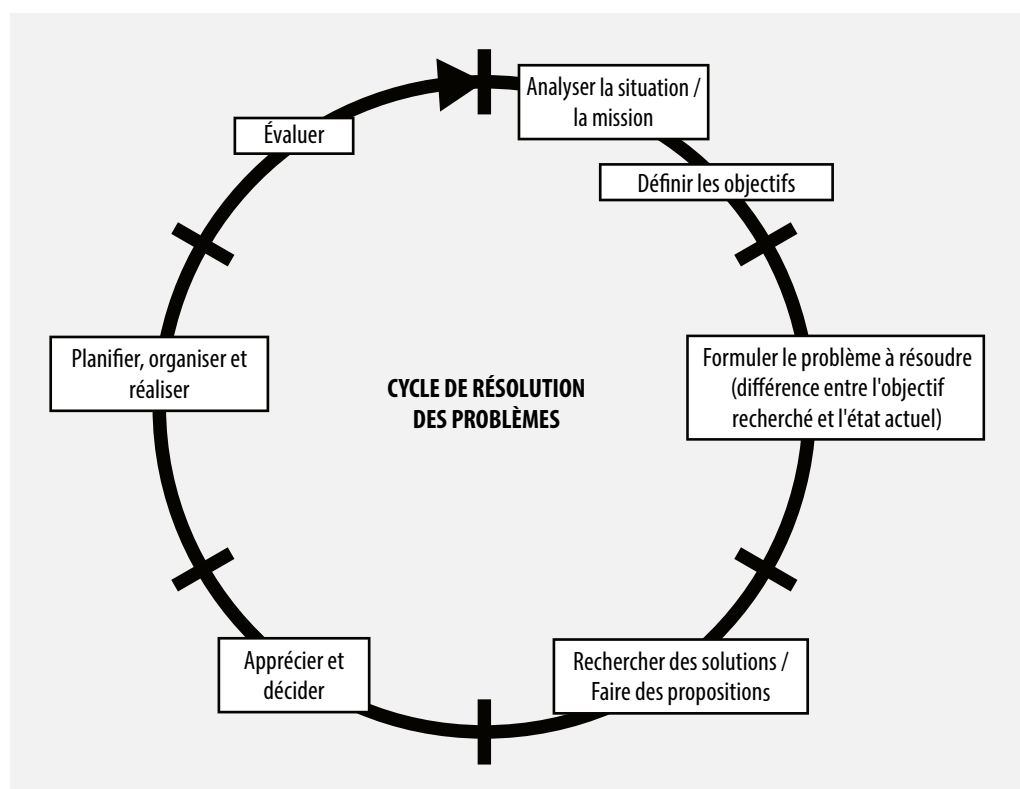


Fig. 1_3 : Cycle de résolution des problèmes.

- 3018 Le processus du travail d'état-major comprend les étapes suivantes, appelées *activités de conduite* : *détection du problème*, *appréhension du problème*, *mesures d'urgence*, *plan horaire*, *appréciation de la situation*, *élaboration de solutions*, *prise de décision*, *attribution de missions*, *planification prévisionnelle* et *gestion de l'engagement*. Ce processus de travail EM est accompagné par le gestion des risques
- 3019 Dans le processus du travail d'état-major, les activités « détection du problème », « appréhension du problème », « appréciation de la situation », « élaboration de solutions », « prise de décision », « attribution de missions » et « gestion de l'engagement » sont exécutées dans cet ordre. Chacune de ces activités produit un résultat (output) qui est à la base (input) de la prochaine activité de conduite. La gestion des risques est traitée par une entité bien définie par le chef. Elle se trouve dans toutes les phases.
- 3020 La planification prévisionnelle, les mesures d'urgence et le plan horaire font partie du processus du travail d'état-major mais ces activités n'occupent pas de place fixe dans le cycle.

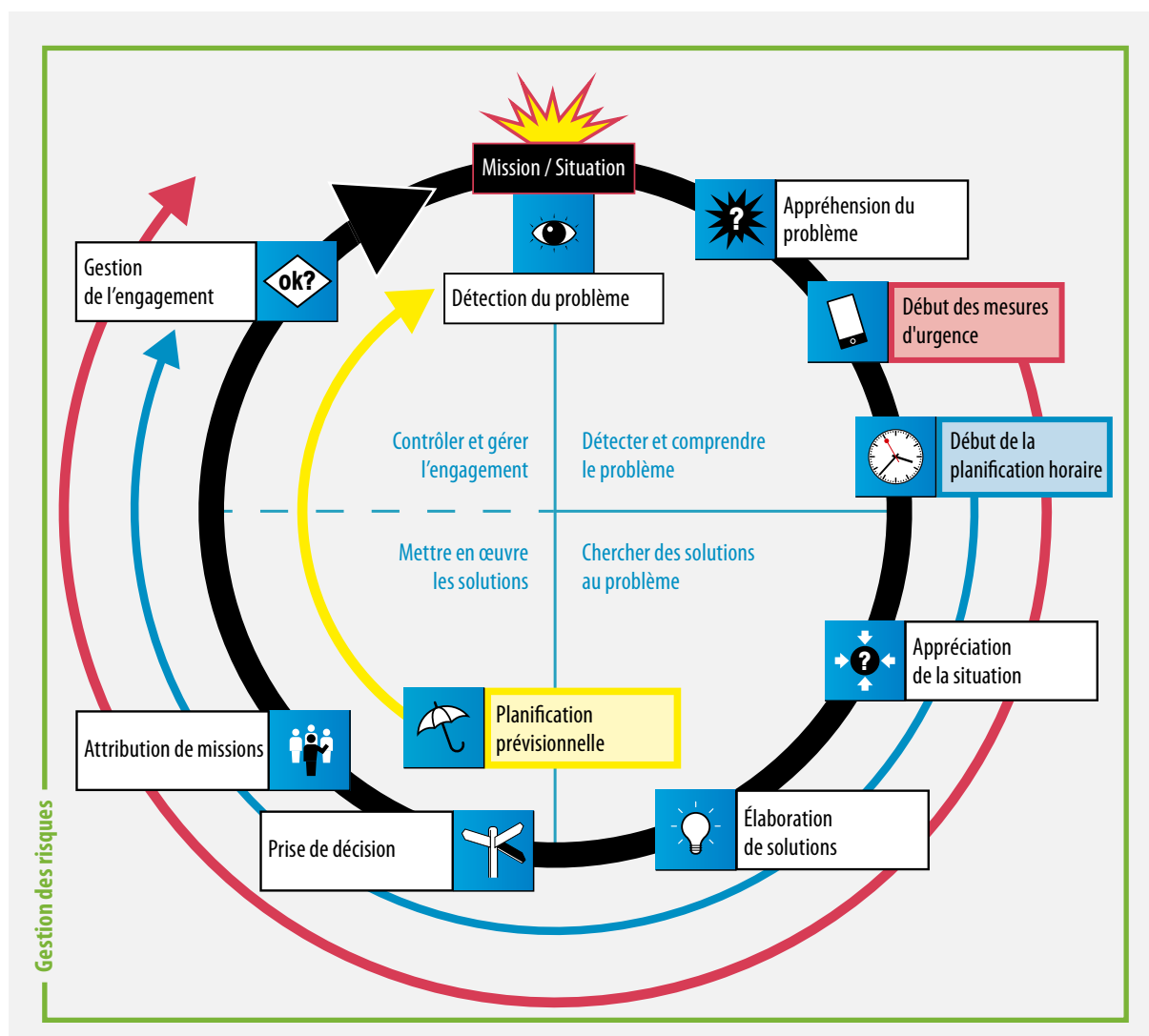


Fig. 2_3 : Cycle des activités de conduite.

Événements prévisibles, imprévisibles et évolutifs

- 3021 Dans le domaine de la protection de la population, on distingue les événements prévisibles, les événements imprévisibles et les événements évolutifs.
- 3022 Dans le cas d'un événement imprévisible, il n'est pas possible d'anticiper le moment et le lieu où celui-ci se produira.
- 3023 Dans le cas d'un événement prévisible ou évolutif, il n'est également pas possible de prévoir avec certitude si celui-ci surviendra vraiment et comment il surviendra précisément.
- 3024 Toutefois, pour un événement prévisible, il est possible de prévoir le moment et le lieu où il est susceptible de se produire.
- 3025 Pour se prémunir contre un événement imprévisible, il n'est possible de prendre en amont que des mesures préventives et préparatoires (voir chap. 1.7) .
- 3026 Par contre, pour les événements prévisibles ou évolutifs, il est en outre possible de prendre également des mesures de préparation à l'engagement et d'engagement (voir chap. 1.7). L'organe de conduite a donc les moyens de prendre une longueur d'avance sur l'événement.
- 3027 Face à un événement imprévisible, l'organe de conduite ne peut pas prendre cette avance. Il se retrouve alors davantage sous pression que lors d'un événement prévisible ou évolutif.
- 3028 Le processus du travail d'état-major s'applique à la recherche de solutions pour les deux types d'événement.

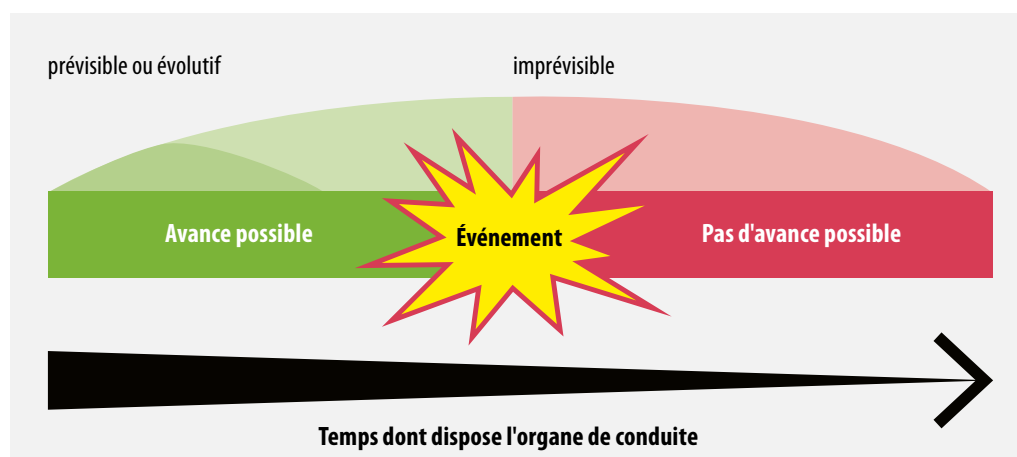
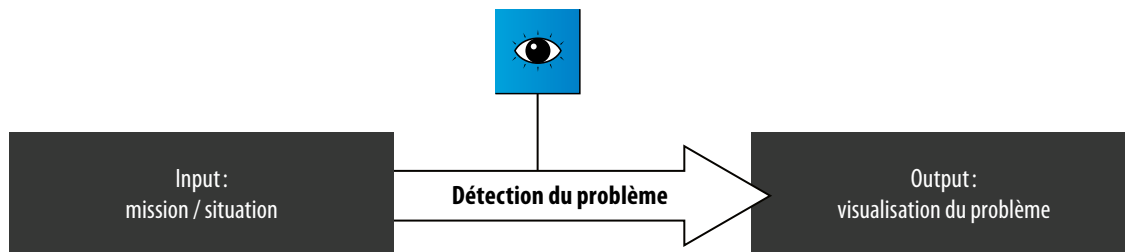
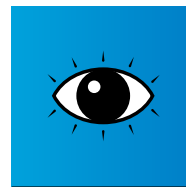


Fig. 3_3 : Temps à disposition de l'organe de conduite pour maîtriser un événement.

3.4 Détection du problème



- 3029  **De quoi s'agit-il ?**
La détection du problème constitue le premier stade de réflexion sur une situation ou une mission reçue.
- 3030  **Objectif**
Le problème que doit résoudre l'organe de conduite est visualisé. (Cette visualisation du problème servira ensuite de base à l'appréhension du problème.)
- 3031  **Marche à suivre**
Le problème est représenté comme la différence entre la situation actuelle et l'objectif à atteindre.
- 3032 La description de la situation actuelle spécifie
- quels sont les dommages et les dangers recensés et
 - quelles mesures ont déjà été prises pour faire cesser et réparer ces dommages ou pour réduire ces dangers.
- 3033 L'objectif peut être défini dans un document à caractère obligatoire pour l'organe de conduite. En cas d'événement prévisible, l'objectif peut être stipulé par le donneur d'ordre, notamment dans le cadre de la planification d'engagement.
- 3034 Lorsque l'objectif n'est pas assez clairement défini dans une mission, il convient de demander des précisions au donneur d'ordre.
- 3035 Lorsque l'objectif n'est ni défini dans une loi, ni spécifié par une autorité, il doit être déterminé par l'organe de conduite.
- 3036 Dès que la situation actuelle et l'objectif sont connus, une liste de tous les points pour lesquels la situation actuelle ne correspond pas à l'objectif est établie. Chacun de ces points représente un *aspect du problème*.

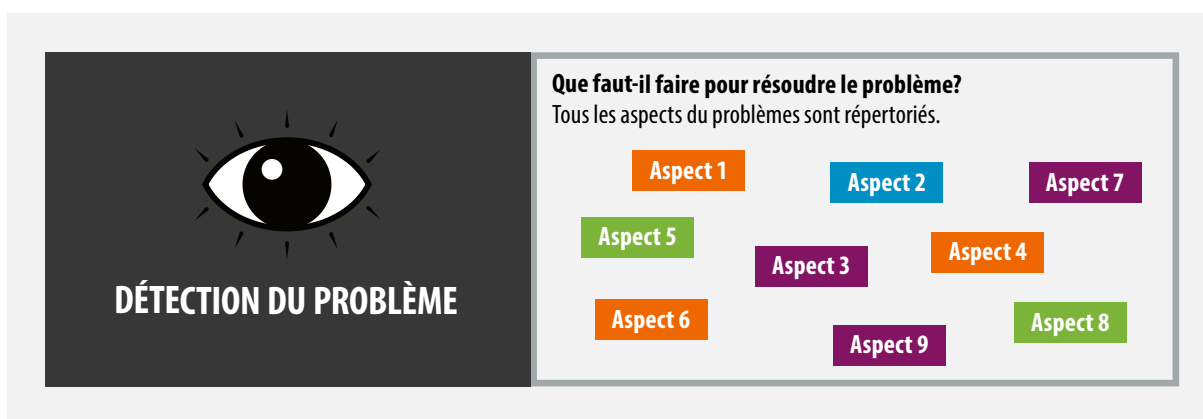


Fig. 4_3: Liste de tous les aspects d'un problème.

- 3037 Dans le cadre du processus du travail d'état-major, on recherche des mesures visant à régler les aspects du problème qui ont été relevés lors de la détection du problème.
- 3038 Certains aspects ne font que s'aggraver lorsqu'aucune contre-mesure n'est prise. Il est donc possible qu'un aspect du problème ignoré dans la détection du problème devienne tôt ou tard ingérable.
- 3039 La détection du problème devrait également mettre en évidence
- le temps à disposition pour résoudre le problème ;
 - la complexité du problème.
- 3040 La complexité d'un problème dépend de plusieurs facteurs :
- Nombre de variables : combien de variables impactent le problème ?
 - Interdépendance des variables : à quel point les variables s'influencent-elles réciproquement ?
 - Dynamique de l'événement : à quelle vitesse l'événement évolue-t-il ?
En d'autres termes, quelle est la probabilité d'une modification de la situation ?
 - Opacité : à quel point les informations concernant l'événement sont-elles précises ou imprécises ?

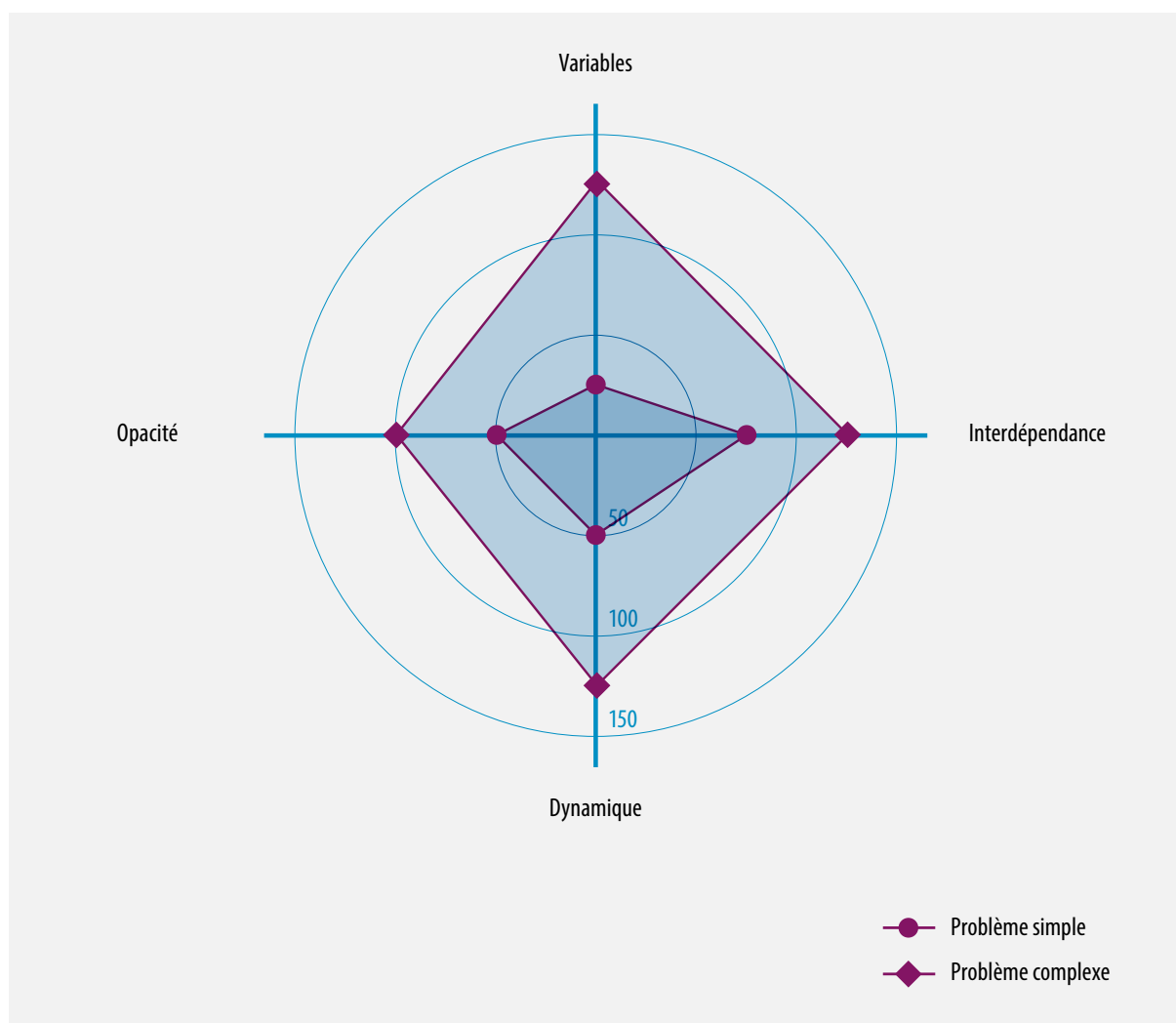


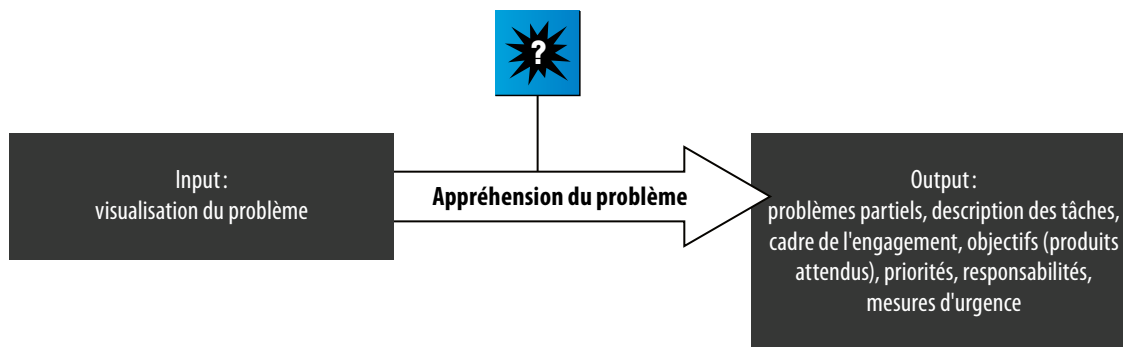
Fig. 5_3: Représentation possible de la complexité d'un problème (exemples de représentation d'un problème simple et d'un problème complexe).

3041

L'annexe au présent chapitre contient

- un formulaire pour la détection et l'appréhension du problème.

3.5 Appréhension du problème



De quoi s'agit-il ?

3042

Lors de l'appréhension du problème

- le problème est subdivisé en *problèmes partiels* ;
- le chef de l'organe de conduite spécifie les tâches de chacun dans la recherche de solutions.



Objectif

3043

Une fois l'appréhension du problème terminée

- le problème est subdivisé en problèmes partiels dont les contenus ne se recoupent pas ;
- tous les membres de l'organe de conduite comprennent les enjeux de chaque problème partiel ;
- chacun connaît le *cadre de l'engagement* à respecter lors de la recherche de solutions ;
- le degré d'urgence de la recherche d'une solution à chacun des problèmes partiels est défini (priorités) ;
- on sait qui est en charge de résoudre quel problème partiel ;
- des mesures d'urgence sont ordonnées (si nécessaire) pour chacun des problèmes partiels (voir chap. 3.5 Mesures d'urgence).



Marche à suivre

3044

L'appréhension du problème se compose de sept étapes.

3045

Première étape : le chef de l'organe de conduite divise le problème en problèmes partiels. A cet effet,

- il classe les aspects du problème qui ont été listés dans la visualisation du problème en fonction des points communs de leur contenu et
- regroupe sur la base de ce classement les aspects du problème qui ont une thématique commune. (Ces groupes sont appelés « problèmes partiels ».)

3046

Le regroupement devrait respecter les principes suivants :

- Chaque problème partiel devrait comprendre plusieurs aspects du problème.
- Chaque aspect du problème doit être imparti à un problème partiel.
- Chaque aspect du problème ne peut être imparti qu'à un seul problème partiel.

- Le nombre de problèmes partiels devrait resté restreint.
- Les contenus des problèmes partiels ne devraient pas se recouper, afin que les problèmes puissent être résolus individuellement (soit indépendamment les uns des autres).
- Dans la mesure du possible, il faudrait éviter les interdépendances entre les problèmes partiels.

3047 Afin de faciliter la subdivision du problème en problèmes partiels, le chef de l'organe de conduite se procure des informations supplémentaires concernant le problème (par ex. en associant des spécialistes).

3048 **Deuxième étape :** le chef de l'organe de conduite formule une tâche pour chaque problème partiel. Ainsi, chaque problème partiel est décrit avec plus de précision (description des tâches).

3049 **Troisième étape :** le chef de l'organe de conduite définit pour chaque problème partiel le cadre à respecter pour la recherche de solutions (cadre de l'engagement).

3050 Le cadre de l'engagement pour un problème partiel peut prendre les formes suivantes :

1. solutions que le chef de l'organe de conduite exclut de prime abord;
2. solutions auxquelles le chef de l'organe de conduite donnerait suite s'il devait lui-même chercher la solution.

3051 **Quatrième étape :** le chef de l'organe de conduite spécifie quels produits (p. ex. concepts, propositions de solutions, etc.) doivent être créés pour quel problème partiel.

3052 **Cinquième étape :** le chef de l'organe de conduite fixe l'ordre de priorité pour la résolution des problèmes partiels. On appelle cela la priorisation des problèmes partiels.

3053 **Sixième étape :** le chef de l'organe de conduite détermine à qui il confie la résolution de quel problème partiel (formation de groupes de travail).

3054 **Septième étape :** le chef de l'organe de conduite indique si des mesures d'urgence doivent être prises (et – si oui – lesquelles).



DÉTECTION DU PROBLÈME



APPRÉHENSION DU PROBLÈME

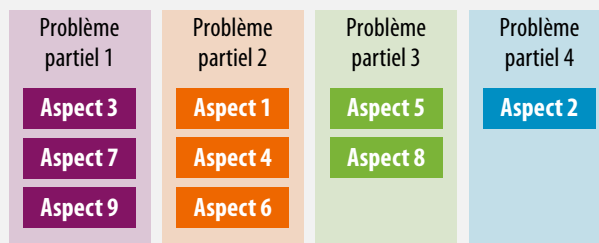
1^{re} ÉTAPE

Quels aspects sont liés?

Regroupement en problèmes partiels:

Tous les aspects relevés sont regroupés en un nombre restreint de problèmes partiels. Si possible, pas de recoupement entre les problèmes partiels.

1



2^e ÉTAPE

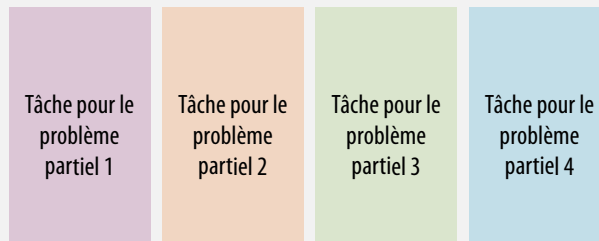
Sur quoi porte ce problème partiel? Quels sont les objectifs à atteindre? Pourquoi a-t-on fixé ces objectifs?

Description des tâches: une ou des tâches sont formulées pour chaque problème partiel.

Exemple: Tâche pour le problème partiel «Information»:

- L'organe de conduite demeure compétent en matière d'information à la population.
- Les médias sont informés de manière proactive.
- L'ensemble de l'état-major est informé régulièrement et exhaustivement des comptes rendus médiatiques.

2



3^e ÉTAPE

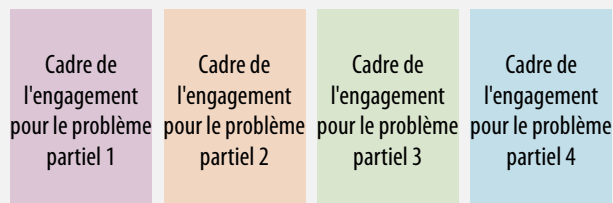
À quelles propositions de solution le chef de l'organe de conduite donnerait-il suite s'il cherchait lui-même la solution? Qu'est-ce qui n'entrerait pas en ligne de compte?

Définition du cadre de l'engagement pour la recherche de solutions.

Exemple: Cadre de l'engagement pour le problème partiel «Information»:

- Conférences de presse quotidiennes.
- Première conférence de presse aujourd'hui.
- Seules les personnes désignées sont autorisées à donner des informations à des externes.

3



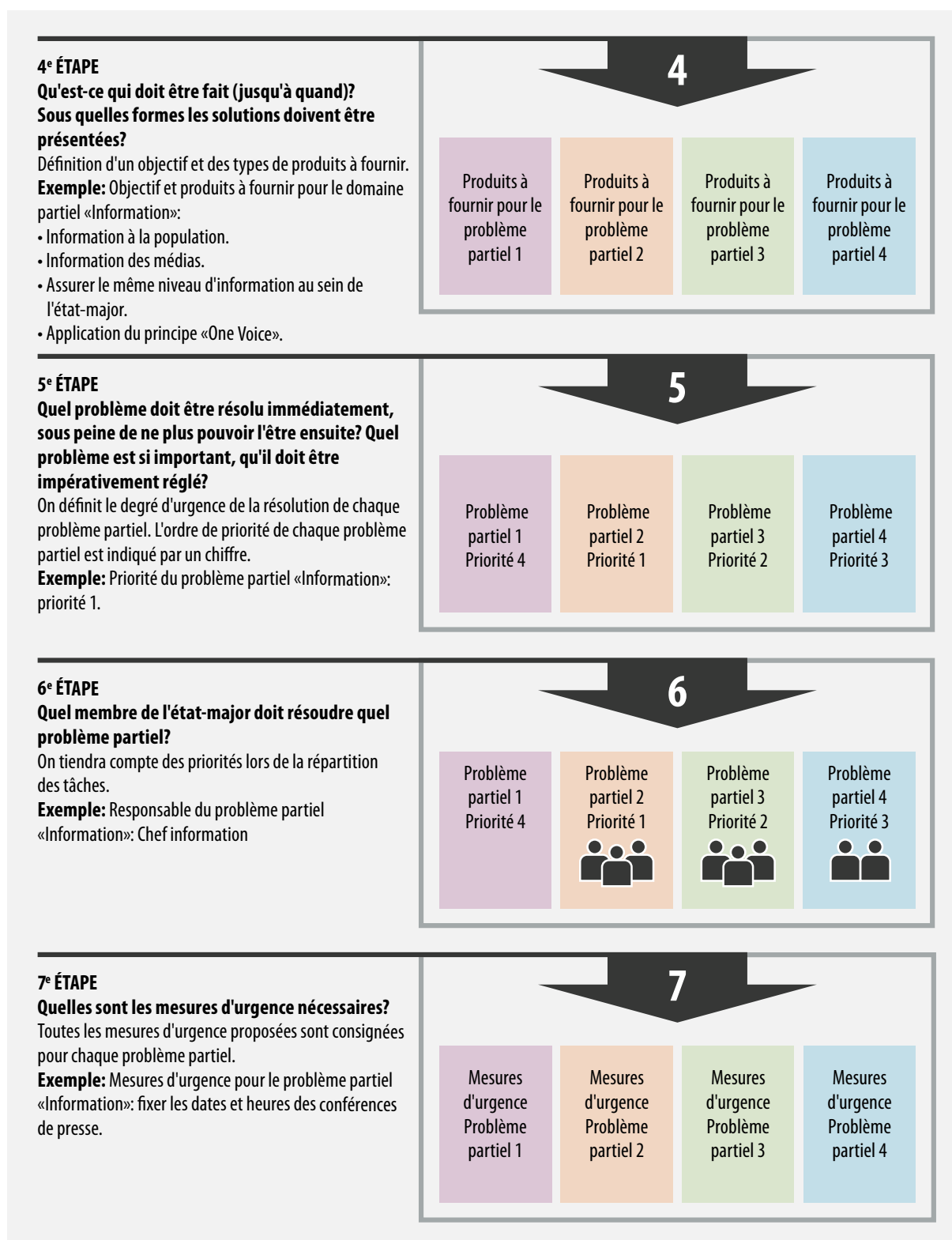
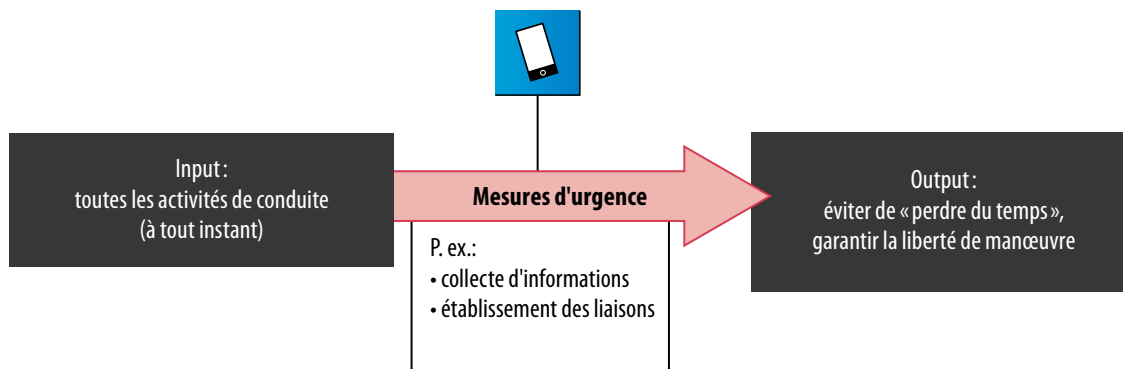
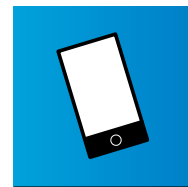


Fig. 6_3 : Étapes de l'appréhension du problème.

- 3055 Chacune de ces étapes doit être effectuée intégralement. Pour n'omettre aucune étape, il conviendrait de travailler à l'aide d'un formulaire sur lequel figurent toutes les étapes.
- 3056 L'appréhension du problème est présentée à l'état-major lors du *rapport d'orientation* (voir chap.3.13 Rapports).
- 3057 Aucune solution ne doit être développée durant l'appréhension du problème.
- 3058 L'annexe au présent chapitre contient
- un formulaire pour la détection et l'appréhension du problème ;
 - un exemple de la manière dont réaliser l'appréhension du problème à l'aide de ce formulaire.

3.6 Mesures d'urgence



De quoi s'agit-il ?

3059 Les mesures d'urgence sont des mesures qui peuvent être déclenchées immédiatement à tout moment du cycle de conduite.

3060 Les mesures d'urgence ne doivent pas restreindre la liberté d'action du chef de l'organe de conduite. Autrement dit, seules entrent en question les mesures dont l'exécution ne préjuge d'aucune décision future (voir chap. 3.9 Prise de décision).

3061 Les mesures d'urgence possibles sont les suivantes :

- collecter des informations (*reconnaissance*) ;
- élever la disponibilité opérationnelle (p. ex. préalerte) ;
- établir des liaisons ;
- contrôler les liaisons ;
- diffuser des informations ;
- clarifier quelles sont les *ressources* disponibles.



Objectif

3062 Les mesures d'urgence permettent

- de créer des conditions favorables pour la suite des opérations de maîtrise de l'événement ;
- d'éviter de perdre du temps.



Marche à suivre

3063 Les mesures d'urgence peuvent être proposées et prises dès le début de l'appréhension du problème. Chaque membre de l'organe de conduite peut proposer des mesures d'urgence.

3064 Toutes les mesures d'urgence proposées sont listées.

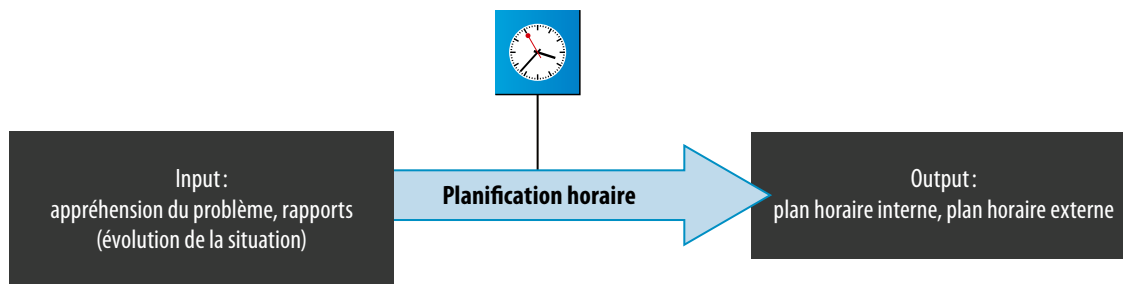
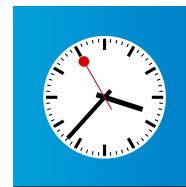
3065 Lorsqu'une mesure d'urgence est proposée, le chef de l'organe de conduite décide si elle doit être mise en œuvre.

3066

Lorsque le chef de l'organe de conduite a autorisé une mesure d'urgence, il doit

- indiquer qui est responsable de la mise en œuvre de la mesure ;
- contrôler (ou faire contrôler) si la mesure est réellement mise en œuvre et si elle produit l'effet voulu (voir chap. 3.12 Gestion de l'engagement).

3.7 Planification horaire



De quoi s'agit-il ?

3067 La planification horaire permet de définir combien de temps peut être consacré à chacune des activités de conduite.

3068 Le chef de l'organe de conduite définit, d'entente avec le chef d'état-major, ce qui doit être exécuté, et jusqu'à quand.



Objectif

3069 Tous les *niveaux de conduite* qui participent à la maîtrise de l'événement disposent de suffisamment de temps pour la planification et les préparatifs.

3070 La collaboration entre l'organe de conduite et les niveaux de conduite subordonnés est coordonnée dans le temps.



Marche à suivre

3071 Lors de l'établissement du plan horaire, on élabore deux plans horaires différents : le *plan horaire interne* et le *plan horaire externe*.

3072 Le **plan horaire externe** précise quand les partenaires doivent / peuvent être contactés et quand les niveaux de conduite subordonnés à l'organe de conduite doivent être intégrés.

3073 Le **plan horaire interne** spécifie à quel moment les rapports ont lieu et jusqu'à quand quelle activité de conduite doit être achevée.

3074 Les plans horaires sont établis séparément, puis harmonisés.

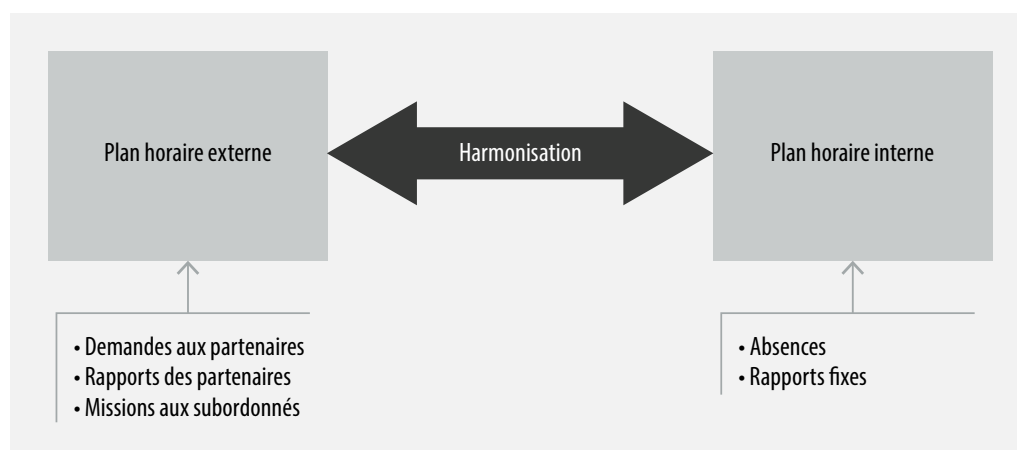


Fig. 7_3 : Le plan horaire interne et le plan horaire externe doivent être harmonisés.

- 3075 En général, les mesures décidées par un organe de conduite ne peuvent pas être immédiatement mises en œuvre. Souvent, la mise en œuvre d'une mesure nécessite au préalable d'autres travaux de planification et de préparation aux niveaux de conduite inférieurs. Ces niveaux de conduite doivent disposer du temps suffisant pour effectuer leurs propres planifications et préparatifs.
- 3076 Ainsi, pour effectuer ses travaux de planification et de préparation, l'organe de conduite devrait tout au plus se réserver un tiers du temps restant jusqu'au moment où une mesure doit faire effet. Le reste du temps devrait être mis à la disposition des niveaux de conduite subordonnés pour leurs propres travaux de planification et de préparation (voir chap. 3.10, Attribution de missions).²
- 3077 C'est pourquoi, lors de l'établissement du plan horaire, on détermine d'abord à quel moment une mesure doit produire son effet.
- 3078 Ensuite on calcule le moment où s'achève le premier tiers du temps restant.
- 3079 Au plus tard à ce moment-là, l'organe de conduite doit avoir terminé ses planifications pour la mise en œuvre de la mesure et avoir donné au niveau de conduite subordonné la mission de mettre en œuvre la mesure.

² On part ici de trois niveaux de conduite (organe cantonal de conduite, organe régional de conduite et forces d'intervention). En général, la règle d'or est « 1 divisé par le nombre de niveaux de conduite ». Autrement dit, pour quatre niveaux de conduite, la mission doit être attribuée déjà après un quart du temps restant.

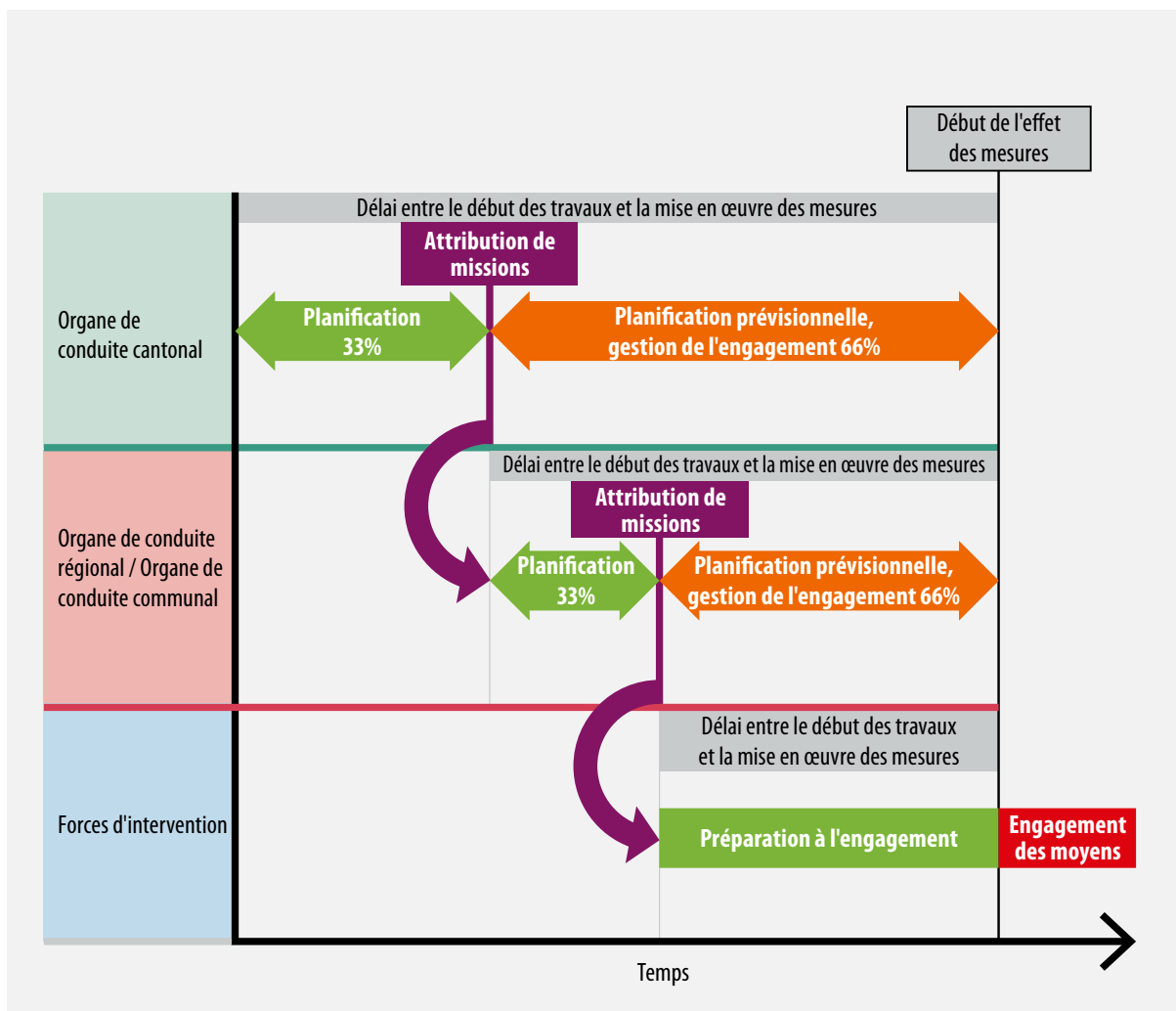
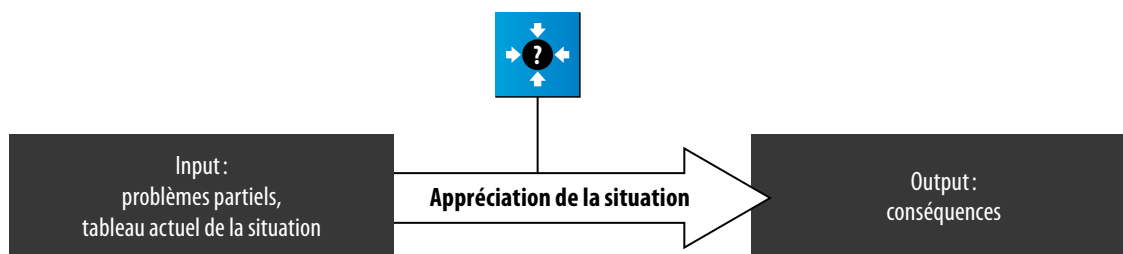
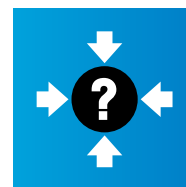


Fig. 8_3: Principe du « 1/3 – 2/3 ».

- 3080 Les plans horaires doivent être mis à jour en permanence durant toute la phase de maîtrise de l'événement. Un changement de la situation entraîne une adaptation des plans horaires.
- 3081 En règle générale, les plans horaires deviennent de plus en plus détaillés et précis au fil de la maîtrise de l'événement.

3.8 Appréciation de la situation



De quoi s'agit-il?

3082 La marge de manœuvre dont jouit l'organe de conduite dans la maîtrise de l'événement peut être restreinte par de très nombreux facteurs.

3083 Ces facteurs peuvent avoir les effets suivants :

- contraindre l'organe de conduite à agir immédiatement, ou
- l'empêcher d'agir en temps voulu.

3084 Apprécier la situation, c'est identifier

- ce que l'organe de conduite peut faire pour augmenter sa marge de manœuvre ;
- ce que l'organe de conduite doit faire (ou ce que l'organe de conduite doit s'abstenir de faire) pour éviter que des problèmes supplémentaires n'apparaissent.



Objectif

3085 L'organe de conduite identifie la marge de manœuvre dont il jouit pour la maîtrise d'un événement.

Il tire les conséquences de ce constat et détermine pour la suite des opérations

- ce qui doit être fait et
- ce qui en aucun cas ne peut être fait.



Marche à suivre

3086 La situation fait l'objet d'une évaluation séparée pour chaque problème partiel.

3087 L'appréciation de la situation comprend trois étapes.³

³ La méthode décrite dans le présent chapitre se fonde sur la méthode « énoncés – déductions – conséquences » (en abrégé E-D-C) que l'armée utilise pour l'analyse de la mission, l'appréciation de la situation ainsi que pour le retour d'expérience. C'est pourquoi le modèle de formulaire pour l'appréciation de la situation annexé au présent chapitre comprend, outre les termes mentionnés ici, également ceux utilisés par l'armée pour la description de la méthode E-D-C.

- 3088 Dans la **première étape**, il s'agit de collecter des informations sur tous les facteurs qui pourraient exercer une influence sur la marge de manœuvre de l'organe de conduite.
- 3089 Ces informations devraient être constituées de faits vérifiables et non pas de suppositions. (On parlera désormais de « faits » et non plus d'« informations ».)
- 3090 Tous les facteurs susceptibles d'influencer la marge de manœuvre doivent être pris en considération. C'est le seul moyen pour éviter d'omettre un facteur important.
- 3091 Tous les facteurs qui devraient être pris en considération sont listés dans la figure 9.

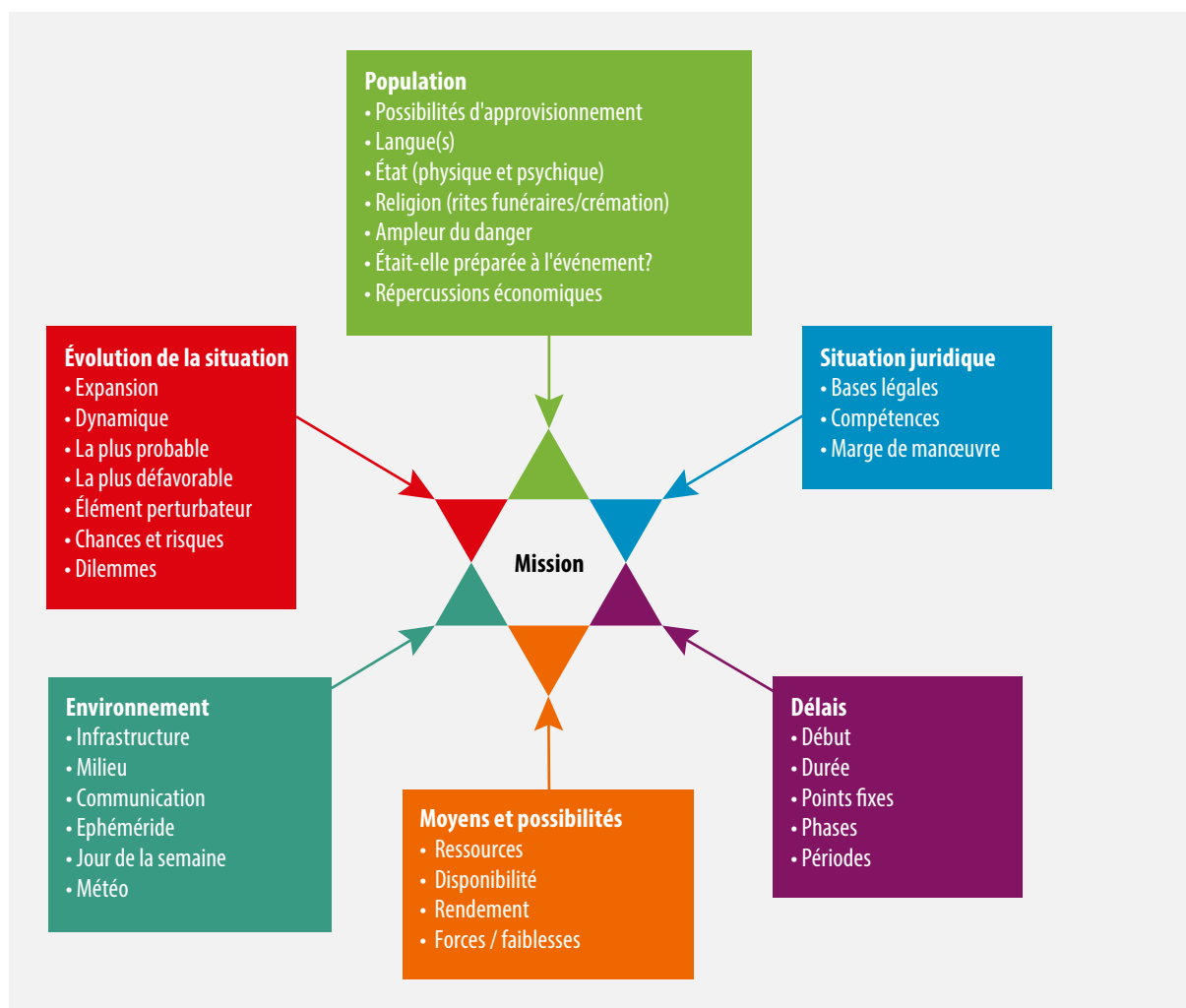


Fig. 9_3 : Facteurs (classés par groupes) susceptibles d'influencer la marge de manœuvre de l'organe de conduite.

- 3092 Pour réunir les faits, il faut se demander ce que l'on sait à propos de chaque facteur figurant sur la figure 9.
- 3093 Ne rien savoir concernant un facteur est aussi considéré comme un fait.

- 3094 Seuls les faits qui ont un rapport avec la mission à accomplir sont finalement consignés (voir chap. 3.4 Appréhension du problème, 2^e étape : description des tâches).
- 3095 Durant cette première étape, il convient de se limiter à établir la liste des faits, sans penser encore aux déductions et aux conséquences qui en résultent (voir ci-dessous). À ce stade, on ne se demande pas encore si un facteur influence réellement la marge de manœuvre, mais uniquement ce qui est connu de ce facteur.
- 3096 Cette étape est terminée seulement lorsque la liste de tous les faits qui pourraient s'avérer importants pour sa propre mission a été établie pour chaque facteur.

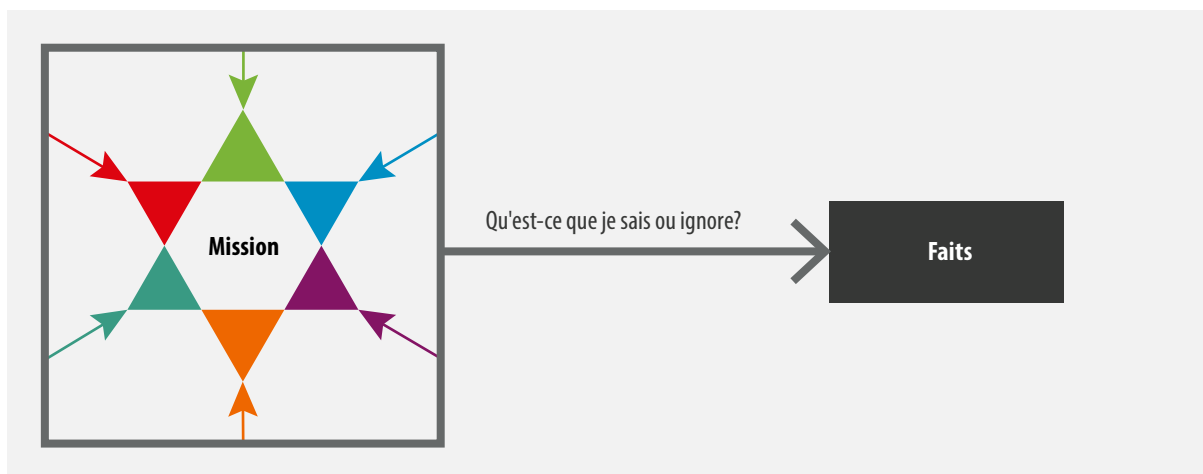


Fig. 10_3 : Étape 1 : lorsqu'une chose connue concernant un facteur a un rapport avec sa propre mission, ce fait est consigné.

- 3097 Dans la **deuxième étape**, il s'agit, à partir des faits recueillis, de procéder à des déductions quant à sa propre marge de manœuvre.
- 3098 On se demande ce qui se passerait si on ne faisait rien en considération des faits retenus.
- 3099 Les déductions concernant la marge de manœuvre peuvent être tirées aussi bien pour chaque fait individuellement que pour des combinaisons de plusieurs faits.

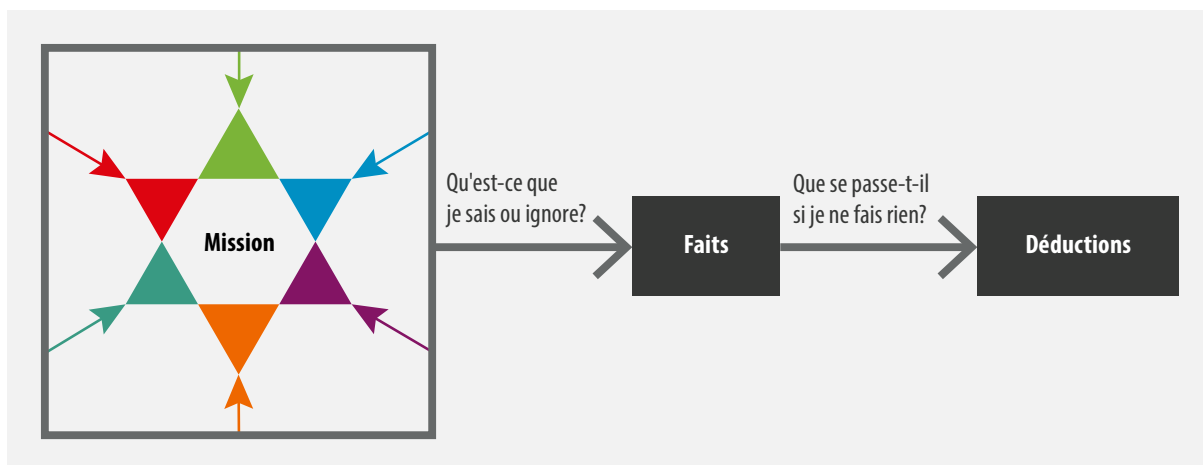


Fig. 11_3 : Étape 2 : que se passerait-il si rien n'était fait ?

- 3100 La **troisième étape** consiste à se demander quelles sont les conséquences à tirer des déductions faites précédemment et donc de réfléchir à la manière d'agir.
- 3101 Les conséquences constituent des directives à respecter dans le cadre de la maîtrise de l'événement (voir chap. 3.8 Élaboration de solutions) afin d'éviter de créer des problèmes supplémentaires.
- 3102 Chaque déduction, qu'elle soit considérée individuellement ou en combinaison avec d'autres, peut avoir des conséquences sur la suite de la procédure.

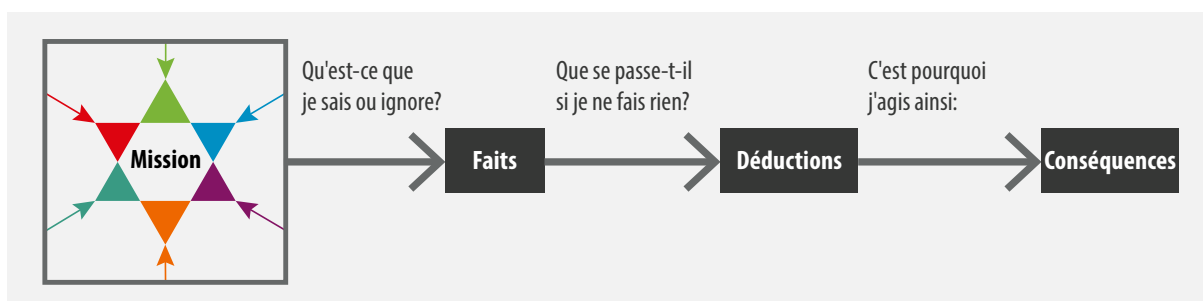
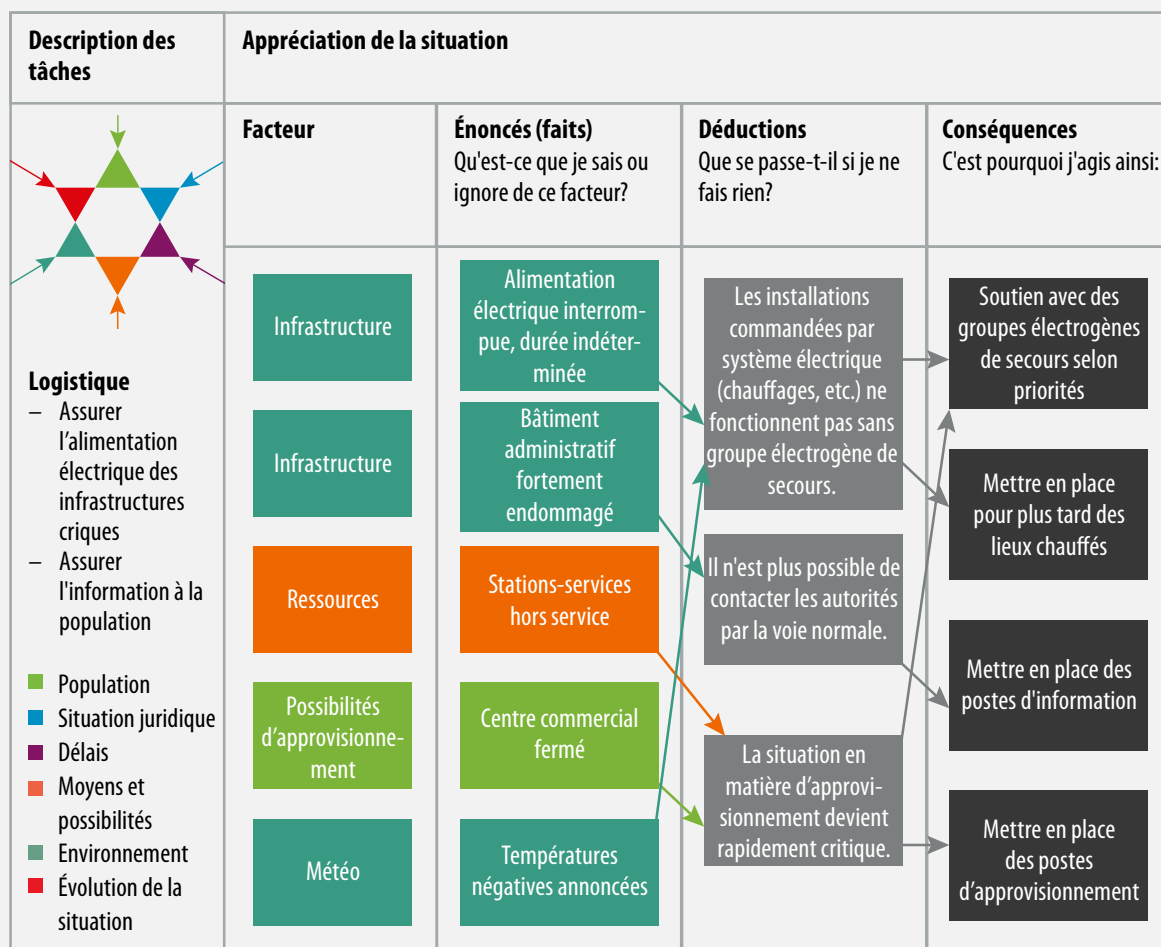


Fig. 12_3 : Étape 3 : tirer les conséquences des déductions (comment convient-il d'agir compte tenu des déductions faites au préalable).

- 3103 C'est sur les conséquences que se fonde l'élaboration de solutions.
- 3104 L'annexe au présent chapitre contient
- un formulaire pour l'appréciation de la situation.

Appréciation de la situation en rapport avec le problème partiel :

Description des tâches	Facteurs	Énoncés (faits)	Déductions	Conséquences
- Selon l'appréhension du problème - Prestations attendues	- Population - Situation juridique - Moyens / possibilités - Délais - Environnement - Évolution de la situation	- Qu'est-ce que je sais de ce facteur ? - Qu'est-ce que je ne sais pas ?	- Que se passe-t-il si je ne fais rien ? - Comment cela se traduit-il dans les faits ?	C'est pourquoi j'agis ainsi : ... (esquisses de solutions)

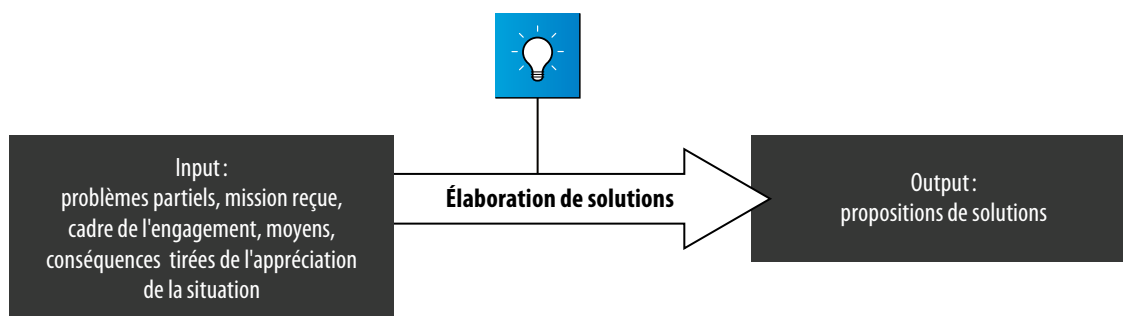


Exemple: vents tempétueux causant des dégâts et accompagnés de chutes de neige durant plusieurs jours

Fig. 13_3 : Exemple d'appréciation de la situation.⁴

⁴ Les conséquences peuvent être attribuées à différentes catégories :
 – Cadre de l'engagement pour le développement des plans ou des concepts
 – Directives pour l'engagement spatio-temporel coordonné des moyens ou
 – points à coordonner

3.9 Élaboration de solutions (variantes)



3105



De quoi s'agit-il ?

Chaque groupe de travail

- recherche des solutions au problème partiel qui lui a été attribué ;
- vérifie si ces solutions
 1. correspondent au cadre de l'engagement stipulé préalablement par le chef de l'organe de conduite ;
 2. peuvent être mises en œuvre avec les moyens à disposition ;
 3. sont conciliables avec les conséquences tirées de l'appréciation de la situation.

3106



Objectif

Chaque groupe de travail propose au chef de l'organe de conduite au moins deux solutions réalisables au problème partiel qui lui a été attribué.

3107

Chaque groupe de travail a comparé ses solutions et sait laquelle est la meilleure.

3108



Marche à suivre

Chaque groupe de travail élabore plusieurs solutions au problème partiel qui lui a été attribué.

3109

Chaque solution doit clairement se distinguer des autres.

3110

Le nombre des solutions qu'il est possible d'élaborer pour un problème partiel dépend en fin de compte

- du temps et du personnel disponibles,
- de la complexité du problème partiel.

3111

Après avoir été élaborées, les solutions sont vérifiées. Ce pas s'appelle *vérification des solutions* ou *vérification des variantes*.

- 3112 La vérification des solutions se compose de la *vérification de la faisabilité* (est-ce qu'une solution remplit toutes les exigences qu'elle doit remplir ?) et de l'appréciation des solutions (quelle est la meilleure solution ?).
- 3113 La vérification de la faisabilité se compose de trois étapes. Pour qu'une solution puisse encore être prise en considération, elle doit franchir chacune de ces étapes.
- 3114 La **première étape** de la vérification de la faisabilité consiste à contrôler si une solution est entièrement élaborée.
- 3115 Une solution est entièrement élaborée lorsqu'elle fournit une réponse à chacune des questions suivantes : Qui ? Quand ? Quoi ? Où ? Comment ?
- 3116 Lors de la **deuxième étape**, on vérifie si les ressources nécessaires (personnel, matériel, infrastructure, etc.) à la mise en œuvre d'une solution sont réellement disponibles.
- 3117 Le cadre de l'engagement donné au préalable par le chef de l'organe de conduite pour l'élaboration de solutions (p. ex. que certains moyens ne peuvent être utilisés que pour une seule tâche) peut exercer une influence sur la question de la disponibilité ou non des moyens nécessaires. Le chef de l'organe de conduite doit communiquer aux groupes de travail le cadre de l'engagement avant le début de l'élaboration des solutions (voir chap. 3.4 Appréhension du problème).
- 3118 La **troisième étape** consiste à vérifier si une solution est conciliable avec toutes les conséquences tirées de l'appréciation de la situation.

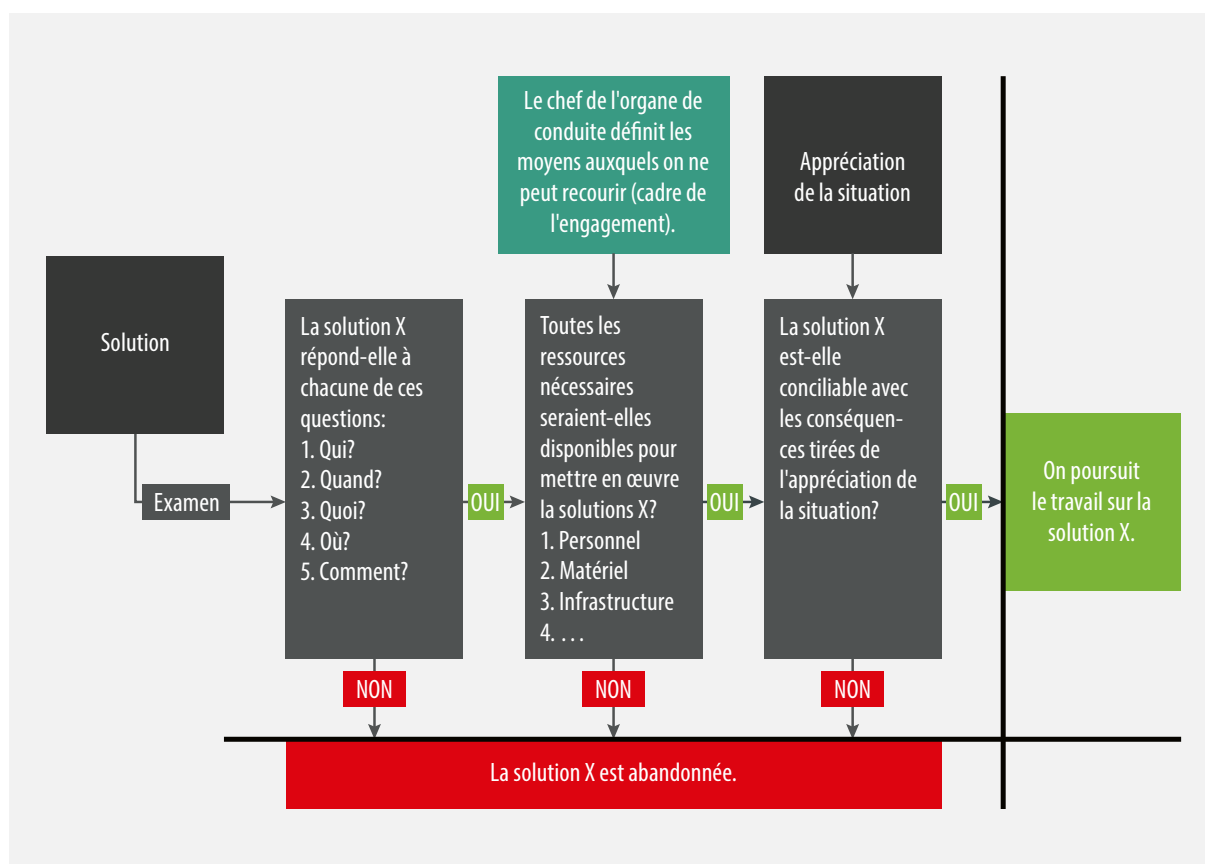


Fig. 14_3 : Vérification de la faisabilité.

- 3119 Une fois la vérification de la faisabilité terminée, toutes les solutions qui ont franchi ce cap sont évaluées sur la base des *principes de conduite*.
- 3120 Les principes de conduite sont des valeurs que l'on soupèse tout particulièrement lorsqu'il s'agit de prendre une décision.
- 3121 Le chef de l'organe de conduite sélectionne dans la figure 15 les principes de conduite sur la base desquels les groupes de travail doivent évaluer leurs solutions.
- 3122 Si le chef de l'organe de conduite ne définit aucun principe de conduite, chaque groupe de travail les choisit lui-même dans la figure 15 et évalue ses solutions sur la base de ces principes. Dans ce cas, il faut s'attendre à ce que les différents groupes de travail n'évaluent pas leurs solutions sur la base des mêmes critères.
- 3123 La figure 15 comprend une liste de points de référence (sous forme de questions) pour chaque principe de conduite ; les groupes de travail peuvent s'y référer pour vérifier si leurs solutions sont compatibles avec tel ou tel principe de conduite.

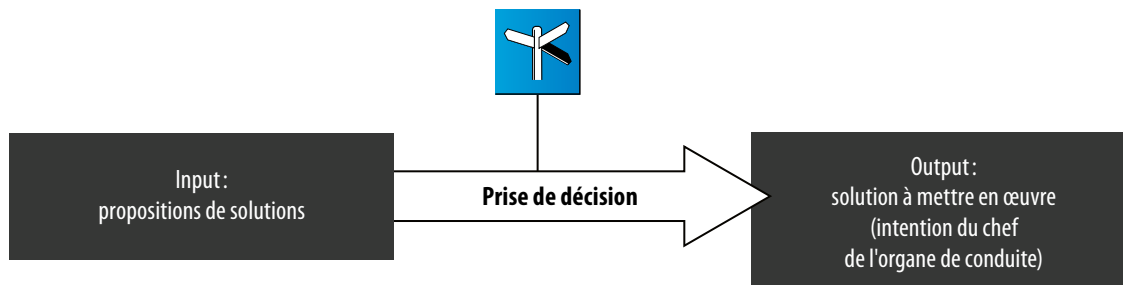
Principes de conduite	Critères de référence servant à vérifier si une variante de solution serait compatible avec ces principes de conduite
Ciblage des objectifs	- Les objectifs visés par la solution sont-ils réalistes et peuvent-ils être atteints en temps utile ? - Les personnes concernées (aussi bien les forces d'intervention que la population civile) sont-elles en mesure de fournir ce qu'on attend d'elles afin de garantir la mise en œuvre de cette solution ?
Sécurité	- Cette mesure met-elle en danger la sécurité des forces d'intervention ? - La mise en œuvre de cette mesure pourrait-elle inciter les forces d'intervention à agir de manière irréfléchie ? - Cette mesure pourrait-elle mettre en danger la sécurité de la population ? - L'assistance est-elle garantie lorsqu'une mesure est physiquement ou psychiquement stressante pour la population ou les forces d'intervention (p. ex. abattage massif d'animaux) ?
Efforts principaux	Les moyens sont-ils engagés de manière concentrée ? Autrement dit, les moyens sont-ils engagés de manière à ce que (pas à pas) on atteigne toujours en premier lieu l'objectif le plus important parmi ceux qui restent à atteindre (d'abord sauver les personnes, puis les animaux et finalement protéger et remettre en état l'environnement et les biens) ?
Unité	La manière dont les différentes forces d'intervention doivent collaborer est-elle claire (p. ex. qui coordonne) ?
Simplicité	La marche à suivre prévue est-elle formulée de manière simple et compréhensible pour ceux qui l'exécutent ?
Légalité	Les mesures prévues dans la solution violeraient-elle le droit ?
Efficience	- Existe-t-il des mesures qui permettraient aux moyens disponibles d'obtenir un effet plus important que celui que l'on obtiendrait lors de l'intervention prévue ? - Est-ce que de l'aide est demandée (p. ex. armée) alors que tous les moyens propres disponibles ne sont pas encore engagés ?
Souplesse	- À supposer qu'une mesure soit appliquée et s'avère inefficace : serait-il possible de modifier facilement la mesure ? - À supposer que la situation change : serait-il possible de retirer immédiatement les moyens engagés et de les utiliser à un autre endroit ?
Marge de manœuvre	À supposer que des moyens supplémentaires soient soudainement nécessaires en cours d'intervention (p. ex. parce que des moyens d'intervention sont tombés en panne ou qu'un nouveau problème est apparu) : cette solution prévoit-elle du personnel et du matériel de réserve pour faire face à de tels cas ? (Ce critère d'évaluation n'est pas judicieux pour chaque événement : tant que des personnes, des animaux ou des biens sont en danger immédiat, toutes les forces d'intervention disponibles doivent être engagées pour le sauvetage. En l'occurrence, la création de réserves ne serait pas du tout possible.)
Proportionnalité	- La mesure prévue est-elle acceptable par tout un chacun (soit aussi par ceux à qui elle est davantage dommageable qu'utile, comme une expropriation) ? - L'utilité de la mesure est-elle supérieure aux coûts ?
Audace	- Des solutions moins conventionnelles sont-elles envisageables ? - Est-on d'accord de tester une fois un chemin complètement nouveau ? - Est-ce qu'une solution audacieuse a un meilleur résultat que la solution conventionnelle ?

Transparence	• Est-ce accepté par le droit public ? • Les décisions sont-elles justifiées de manière compréhensives ? (conséquences de l'appréciation de la situation) • Est-ce que les instances politiques et/ou la société civile sont intégrés si possible dans la prise de décision ? • Est-ce que les différents récipiendaires de l'information sont informés de manière situative et en temps voulu ?
---------------------	---

Fig. 15_3: Principes de conduite.

- 3124 Chaque critère qui n'est pas rempli pour l'un des principes de conduite donné constitue un point faible de cette solution.
- 3125 Tous les points faibles de chaque solution sont consignés.
- 3126 Chaque groupe de travail compare ses solutions sur la base de ces points faibles et décide au final quelles solutions doivent être proposées au chef de l'organe de conduite.
- 3127 L'annexe au présent chapitre contient
- un formulaire pour la présentation des propositions de solutions.

3.10 Prise de décision



- 3128  **De quoi s'agit-il?**
Lors de la prise de décision, le chef de l'organe de conduite décide de la manière dont il convient de maîtriser l'événement (soit à l'aide de quelles mesures).
- 3129  **Objectif**
Le chef de l'organe de conduite définit
- les objectifs à atteindre ;
 - jusqu'à quand (et dans quel ordre) ces objectifs doivent être atteints ;
 - les mesures à prendre ;
 - les moyens à engager, ainsi que quand et où les engager ;
 - les responsables de la réalisation des différents objectifs.
- 3130  **Marche à suivre**
La prise de décision se fait en trois temps.
- 3131 Dans un **premier temps**, chaque groupe de travail présente ses propositions de solutions au chef de l'organe de conduite.
- 3132 Dans cette présentation
- chaque groupe de travail décrit ses propositions de solutions (mesures prévues, moyens nécessaires à cet effet) ;
 - chaque groupe montre, sur la base de la vérification des solutions, que ses propositions de solutions sont réalisables ;
 - chaque groupe montre, sur la base de la vérification des solutions, quelle serait la meilleure solution au problème partiel ;
 - chaque groupe de travail propose la mise en œuvre de la meilleure solution et justifie cette demande.

- 3133 Dans un **deuxième temps**, le chef de l'organe de conduite s'assure que les groupes de travail
- ont effectué entièrement et correctement la vérification des solutions ;
 - ont bien évalué la situation ;
 - ont respecté le cadre de l'engagement ;
 - ont comparé et soupesé les solutions sur la base des principes de conduite donnés.
- 3134 Dans un **troisième temps**, le chef de l'organe de conduite décide quelle proposition de solution doit être mise en œuvre pour quel problème partiel.
- 3135 Les propositions de solutions ne sont pas contraignantes pour le chef de l'organe de conduite. Le chef de l'organe de conduite peut
- modifier une proposition avant de la faire appliquer ;
 - refuser toutes les propositions de solutions à un problème partiel et ordonner l'élaboration de nouvelles propositions ;
 - refuser toutes les propositions de solutions à un problème partiel et faire appliquer une solution qu'il a développée lui-même.
- 3136 Le chef de l'organe de conduite doit concilier entre elles les solutions aux problèmes partiels.

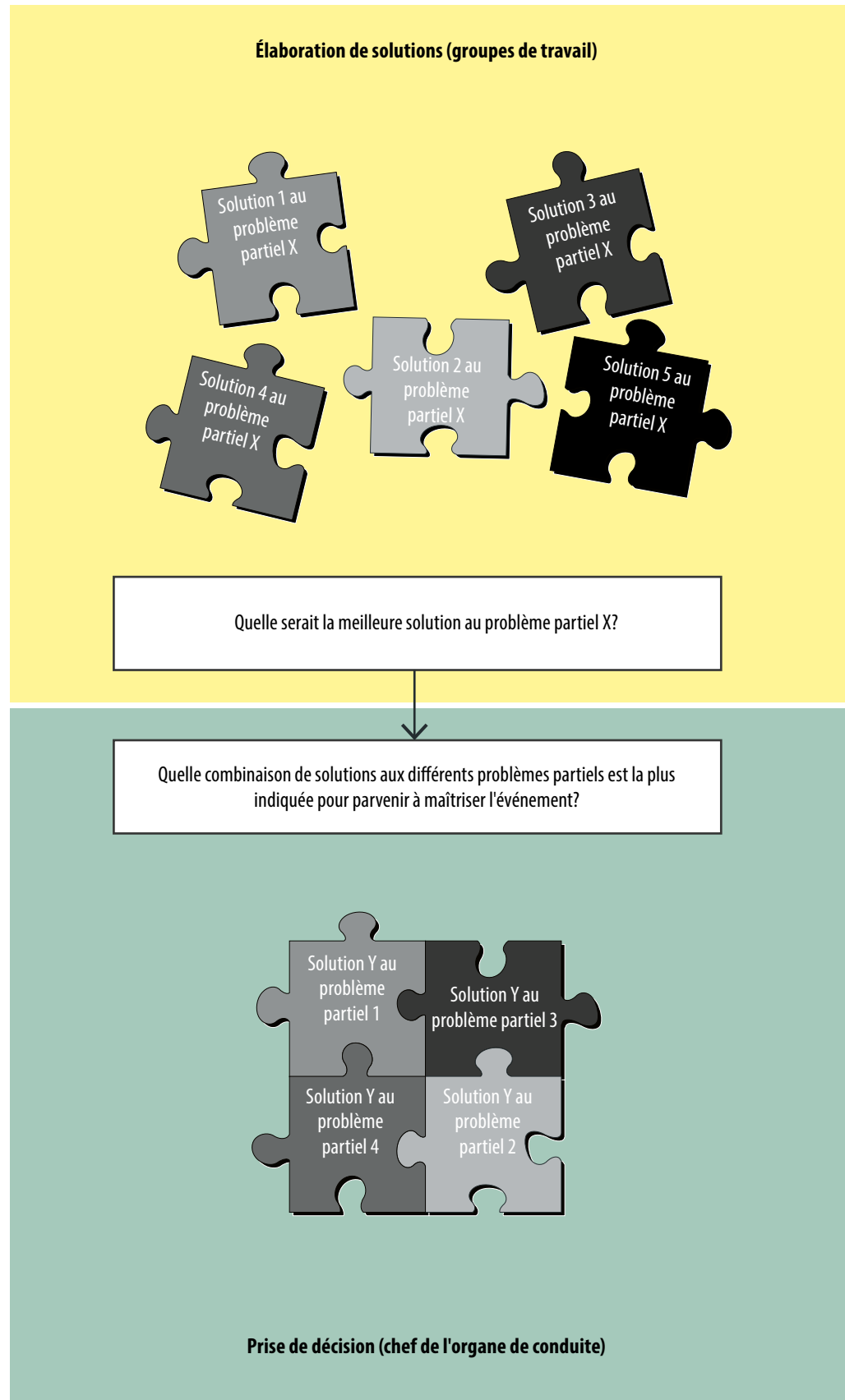
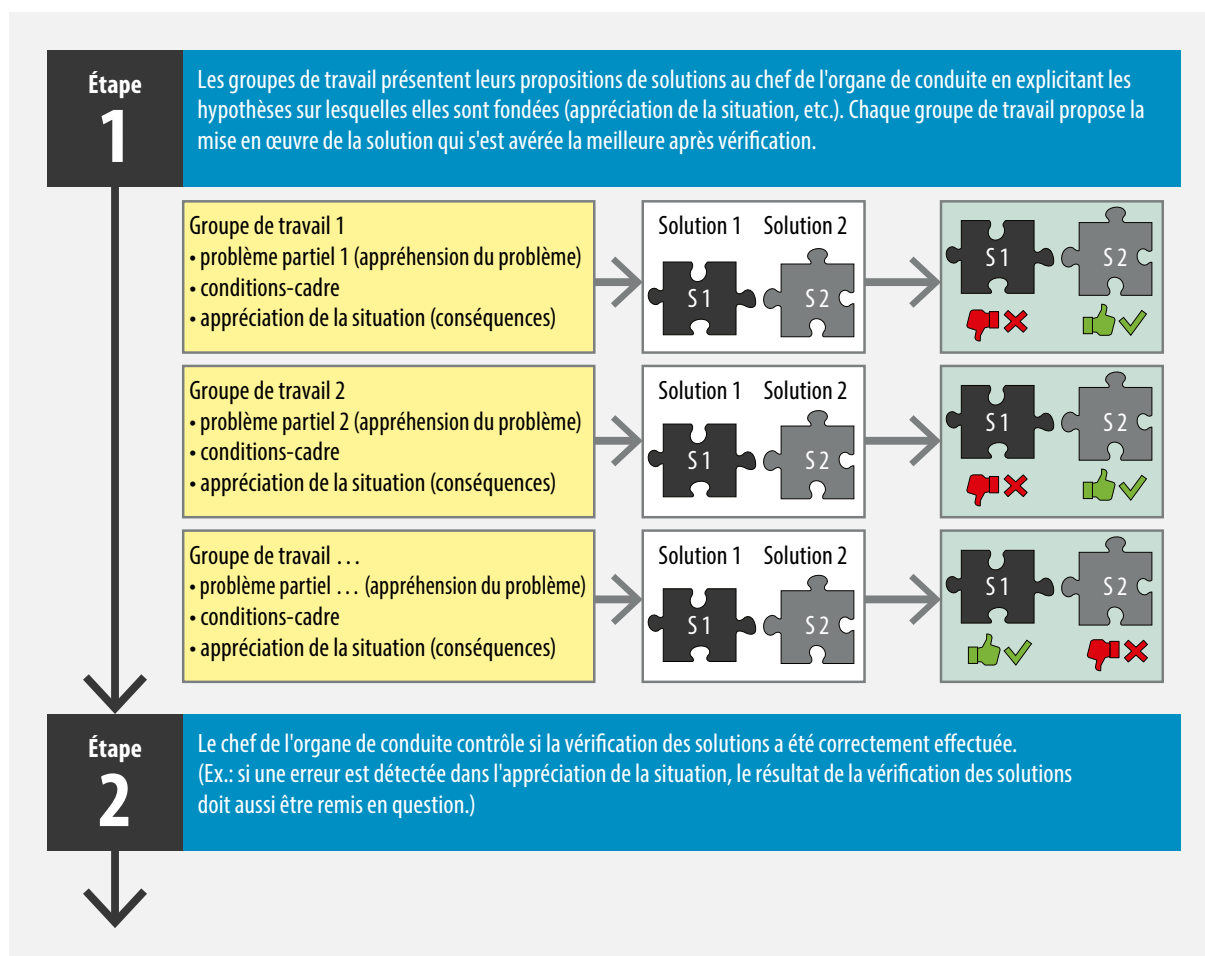


Fig. 16_3: Lien entre l'élaboration de solutions et la prise de décision.

- 3137 Lorsque les mêmes moyens sont prévus dans les solutions proposées pour résoudre différents problèmes partiels, le chef de l'organe de conduite doit
- soit choisir une autre solution pour l'un ou l'autre de ces problèmes partiels,
 - soit définir dans quel ordre ces problèmes partiels doivent être résolus.
- 3138 Lorsque le chef de l'organe de conduite doit fixer des priorités pour la prise de décision (p. ex. quel problème partiel doit être résolu immédiatement et quel autre plus tard), il devrait respecter les directives suivantes :
- les mesures à caractère obligatoire ont la priorité sur les mesures souhaitables ;
 - la collectivité prime l'individu ;
 - sauver tout d'abord les personnes, puis les animaux et finalement protéger et remettre en état l'environnement et les biens.
- 3139 La somme des solutions aux problèmes partiels que le chef de l'organe de conduite définit est désignée comme la *solution à mettre en œuvre*.
- 3140 Après la prise de décision, le chef de l'organe de conduite ne devrait plus modifier la solution choisie, sauf :
- si la situation change fondamentalement ;
 - si un objectif ne peut plus être atteint ou seulement au prix d'efforts démesurés ;
 - si, de manière inattendue, il devenait possible de maîtriser l'événement avec moins de moyens.



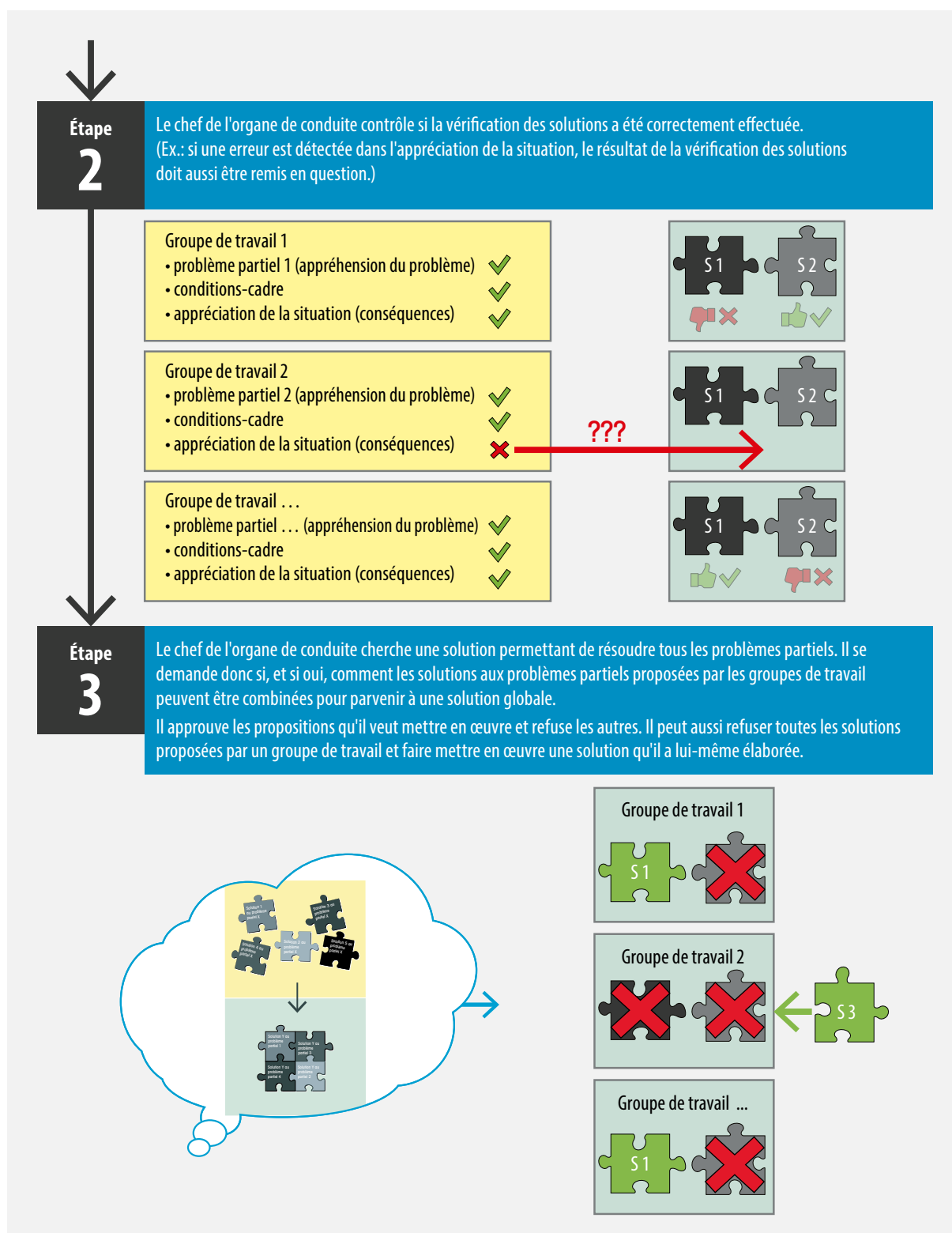


Fig. 17_3: Déroulement de la prise de décision.

Rapport de décision

3141

Le *rapport de décision* comprend

- soit toutes les étapes de travail qui appartiennent à la prise de décision,
- soit uniquement la présentation des solutions aux problèmes partiels que le chef de l'organe de conduite veut mettre en œuvre.

3142

Lorsque seules doivent être présentées les propositions de solutions que le chef de l'organe de conduite veut mettre en œuvre, toutes les autres étapes de travail de la prise de décision ont lieu avant le début du rapport de décision.

3143

La présentation des solutions (vérification des solutions et appréciation de la situation incluses) requiert un temps considérable. Lorsque les propositions de solutions sont présentées en plénum, tous les groupes de travail doivent interrompre leur activité pour une longue période.

3144

Lorsque, lors du rapport de prise de décision, seules sont présentées les propositions de solutions que le chef de l'organe de conduite veut mettre en œuvre, les groupes de travail doivent interrompre leur activité pour une période plus courte.

3145

Malgré l'investissement en temps requis, il peut y avoir des avantages à ce que chaque groupe de travail connaisse aussi les propositions de solutions des autres groupes de travail qui ne sont pas mises en œuvre.

3146

Les propositions qui ne sont pas mises en œuvre constituent la base de la *planification prévisionnelle* (voir chap. 3.11 Planification prévisionnelle). En d'autres termes, les groupes de travail obtiennent un aperçu de la planification prévisionnelle des autres groupes lorsque leur sont aussi présentées les propositions de solutions qui ne sont pas mises en œuvre.

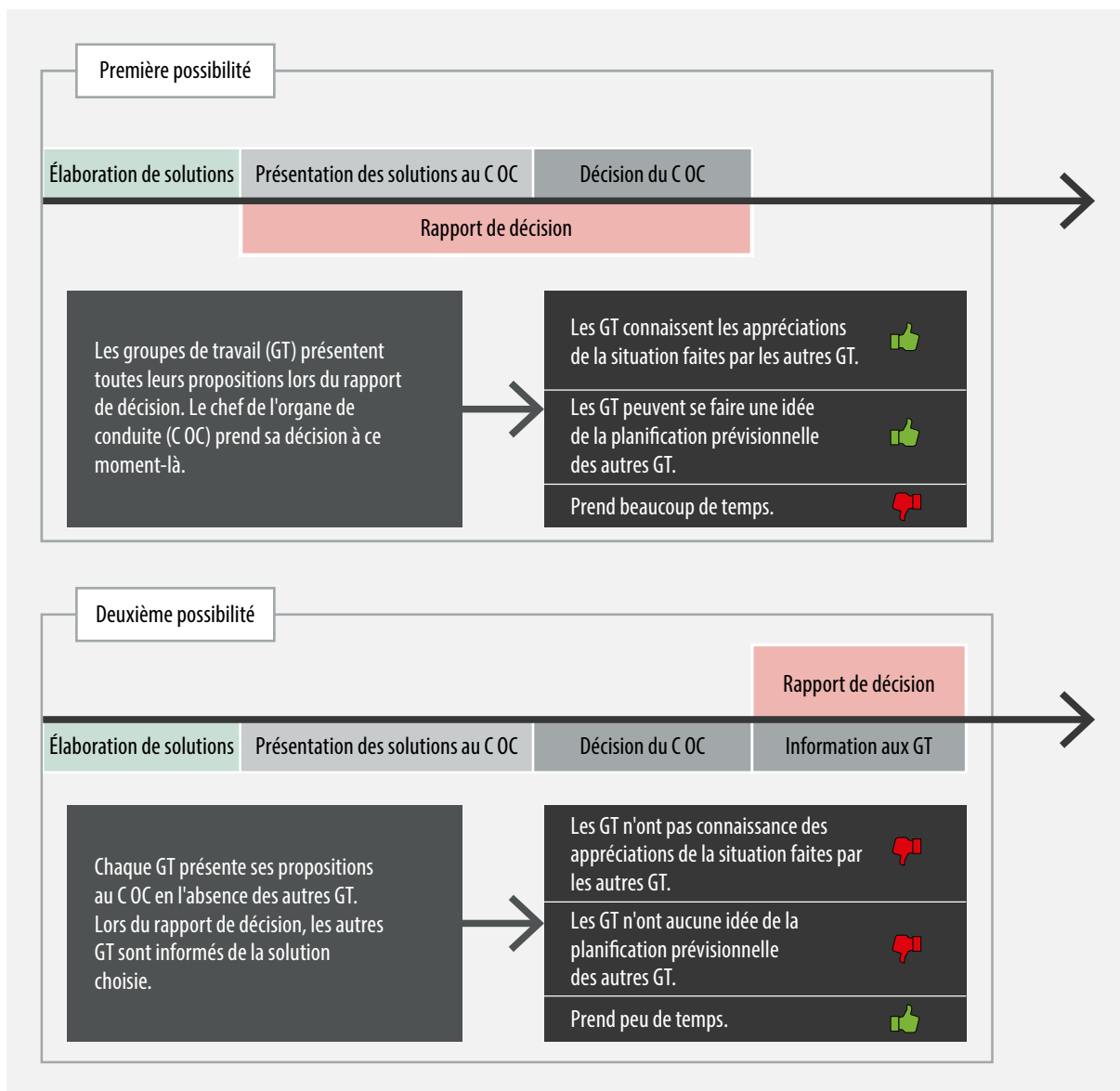
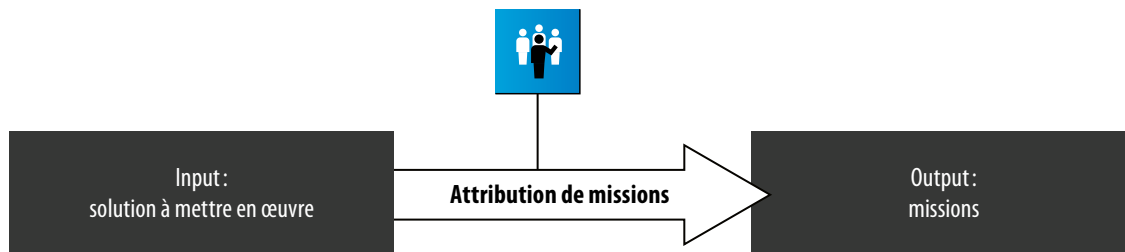


Fig. 18_3 : Déroulement possible du rapport de décision.

3.11 Attribution de missions



3147



De quoi s'agit-il?

L'attribution de missions règle

- qui fait
- quoi
- quand et
- où.

3148

L'attribution de missions lance la mise en œuvre de la solution choisie.

3149



Objectif

Les destinataires des missions

- comprennent leur mission;
- savent avec qui et comment collaborer;
- savent avec qui ils doivent convenir de quelque chose;
- savent quelles décisions ils peuvent / doivent prendre de manière autonome lors de l'exécution de leur mission;
- connaissent le cadre de l'engagement à respecter;
- disposent de toutes les informations concernant l'événement dont ils ont besoin pour remplir leur mission;
- savent qui sont leurs interlocuteurs et comment les atteindre.

3150



Marche à suivre

Chaque mission doit être précise, claire et compréhensible pour le destinataire. Chaque mission devrait donc être formulée par écrit avant attribution.

3151

Les missions sont structurées selon le schéma « OIMDE » :

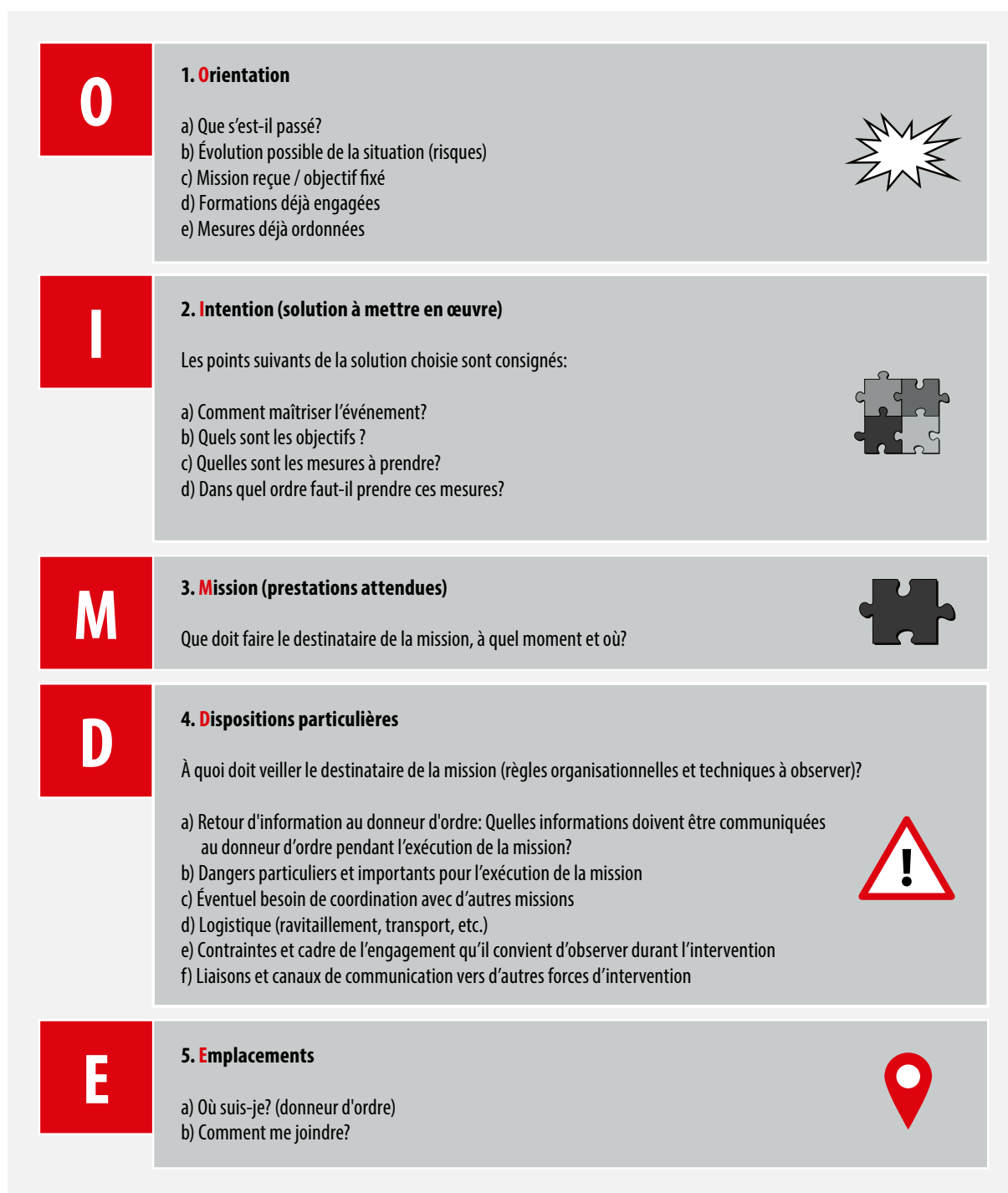
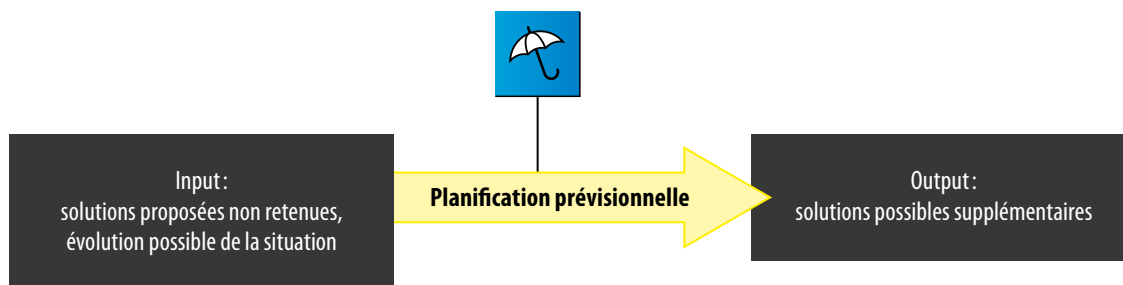


Fig. 19_3 : Structure des missions.

- 3152 Le donneur d'ordre doit s'assurer que le destinataire a bien compris la mission.
- 3153 L'annexe au présent chapitre contient
- un modèle de document pour la formulation des missions par écrit.

3.12 Planification prévisionnelle



De quoi s'agit-il ?

3154 Lorsque la solution choisie ne peut plus être mise en œuvre ou n'est plus efficace, p. ex. suite à un changement de la situation, il convient de trouver au plus vite une autre solution (mieux adaptée au cas présent).

3155 La planification prévisionnelle prépare à un tel cas, puisqu'elle consiste à se demander

- ce qui doit se passer pour que la solution à réaliser doive être changée et
- ce qu'il faut-il faire lorsque la solution à réaliser doit être changée.



Objectif

3156 Face aux changements de situation, il est possible de réagir favorablement.

3157 S'il faut agir, on peut agir rapidement.



Marche à suivre

3158 La planification prévisionnelle s'effectue en six étapes.

3159 Dans la **première étape**, le chef de l'organe de conduite détermine les problèmes partiels qui doivent faire l'objet d'une planification prévisionnelle.

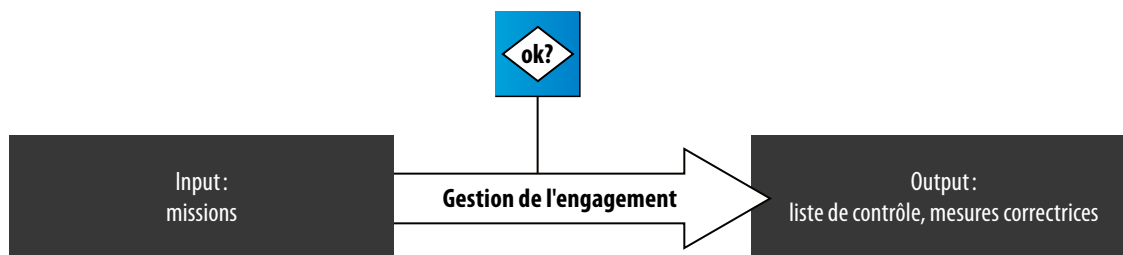
3160 Toutes les étapes suivantes sont réalisées séparément pour chaque problème partiel qui doit faire l'objet d'une planification prévisionnelle.

3161 Dans une **deuxième étape**, on s'interroge sur ce qui devrait advenir pour que la solution choisie ne puisse plus être mise en œuvre et on établit une liste de ces points.

3162 Dans la **troisième étape**, des *critères de déclenchement* sont définis pour chaque point retenu dans la deuxième étape.

- 3163 Les critères de déclenchement sont des évolutions possibles de l'événement qui auraient pour conséquence que la solution choisie ne puisse plus être mise en œuvre ou ne soit plus efficace.
- 3164 La **quatrième étape** est celle de la recherche d'une solution alternative. Cette solution doit aussi être applicable et efficace lorsque les critères de déclenchement de la troisième étape sont remplis.
- 3165 Sont tout d'abord prises en considération les solutions que le chef de l'organe de conduite n'a pas sélectionnées lors de la prise de décision. Si l'une d'entre elles peut entrer en ligne de compte comme alternative, elle sera choisie.
- 3166 Si aucune n'entre en ligne de compte, il conviendra de mettre au point une nouvelle solution. Cette solution doit être vérifiée selon la procédure décrite pour la vérification de la faisabilité (voir chap. 3.8 Élaboration de solutions).
- 3167 La **cinquième étape** traite de la question des mesures préparatoires nécessaires à la mise en œuvre à tout instant de la solution alternative (voir chap. 3.5 Mesures d'urgence). Il convient entre autres de garantir que les ressources (personnel, etc.) qui seraient nécessaires à l'application de cette solution soient disponibles à tout instant.
- 3168 Dans la **sixième étape**, le chef de l'organe de conduite détermine la suite des opérations. S'il n'est pas d'accord avec une solution alternative proposée, il ordonne l'élaboration de nouvelles propositions.
- 3169 Si le chef de l'organe de conduite accepte une solution alternative proposée,
- il décide ce qui doit être fait si l'un des critères de déclenchement de la troisième étape est rempli : faut-il immédiatement appliquer la solution alternative ou faut-il organiser un *rapport de situation* au cours duquel il conviendra de décider de sa mise en œuvre ?
 - il décide quelles mesures préparatoires doivent être déclenchées ;
 - il confie des missions pour la mise en œuvre de ces mesures préparatoires.
- 3170 L'annexe au présent chapitre contient
- un formulaire pour la planification prévisionnelle ;
 - un exemple de planification prévisionnelle établie à l'aide de ce formulaire.

3.13 Gestion de l'engagement



- 3171  **De quoi s'agit-il?**
 Pour un donneur d'ordre, l'action s'impose lorsque
- une des mesures qu'il a ordonnées est mal appliquée ou ne produit pas l'effet escompté ;
 - les conditions qui justifiaient sa décision de mettre en œuvre une certaine mesure ne sont plus données.
- 3172 La gestion de l'engagement consiste à réagir rapidement et de manière appropriée lorsque c'est nécessaire.
- 3173  **Objectif**
 La nécessité d'agir est reconnue à temps.
- 3174 Les mesures correctrices sont ordonnées aussi rapidement que possible.
- 3175  **Marche à suivre**
 Le donneur d'ordre doit s'assurer du contrôle de l'exécution de chaque mesure qu'il a ordonnée.
- 3176 Contrôler l'exécution d'une mesure, c'est veiller en permanence à ce que
- la mesure soit appliquée correctement ;
 - la mesure produit l'effet escompté ;
 - toutes les conditions à remplir pour que la mesure soit applicable sont bien réunies.
- 3177 Si un donneur d'ordre ne peut pas le faire lui-même, il doit charger une autre personne du contrôle de l'exécution de cette mesure.

- 3178 Sur une liste de contrôle, il est indiqué
- qui contrôle l'exécution de quelle mesure,
 - à quoi doit veiller celui qui contrôle l'exécution d'une mesure donnée et
 - qui doit être contacté lorsque celui qui contrôle l'exécution d'une mesure constate qu'il est nécessaire d'agir.
- 3179 Il incombe au donneur d'ordre – et non pas à celui qui a été chargé de contrôler l'exécution de la mesure – de décider
- s'il convient d'appliquer des mesures correctrices et, si oui,
 - quelles mesures correctrices doivent être mises en œuvre.
- 3180 Lorsqu'une mesure ne s'avère pas appropriée au but recherché, le donneur d'ordre doit la changer.
- 3181 La sécurité des forces d'intervention a la priorité sur l'objectif à atteindre.
- 3182 Les mesures correctrices sont appliquées aussi vite que possible.
- 3183 Chaque mesure correctrice doit aussi faire l'objet d'un contrôle d'exécution.

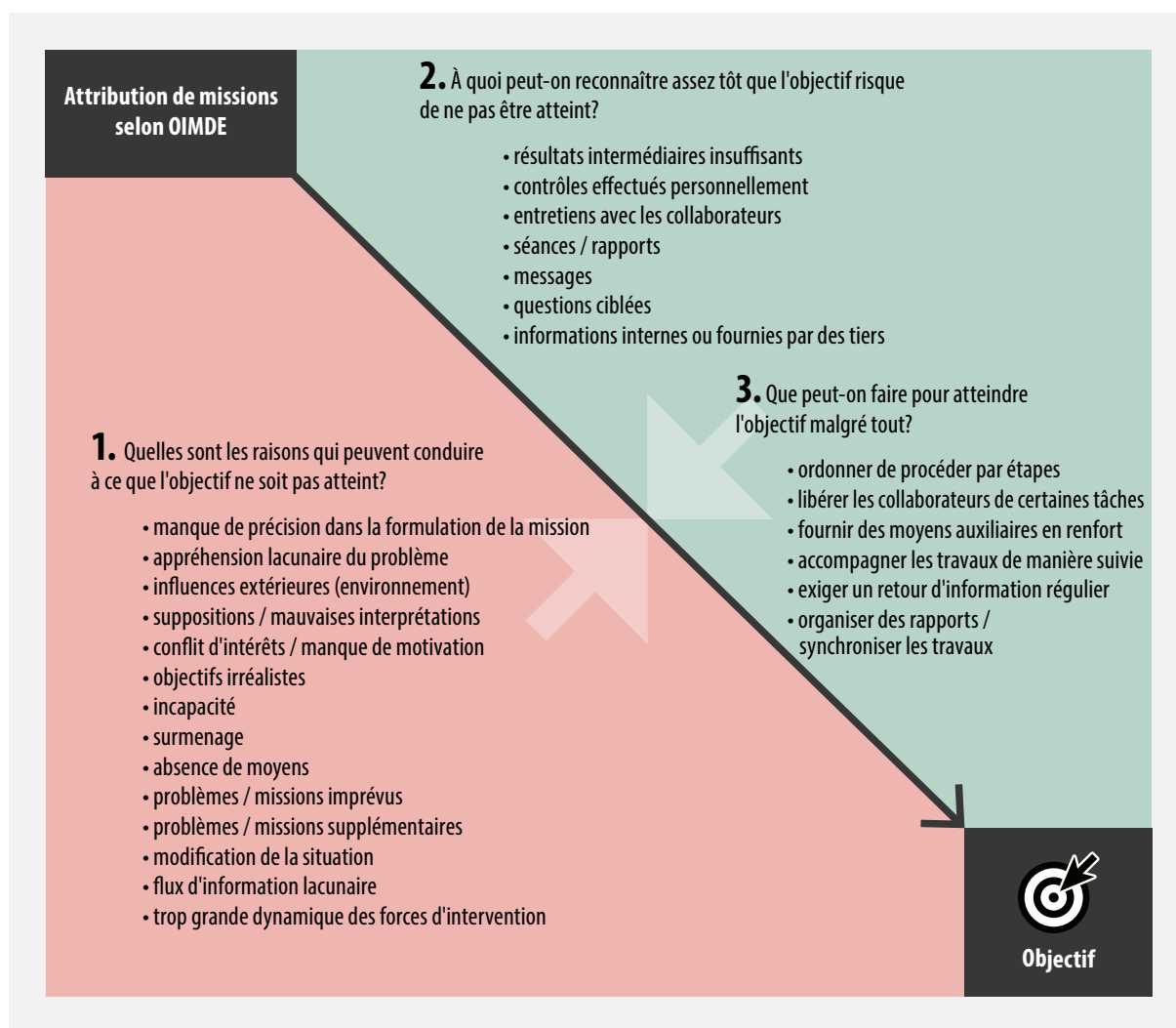
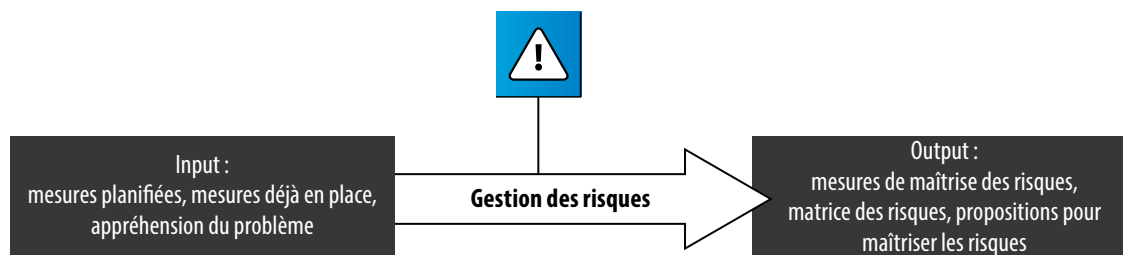


Fig. 20_3: La gestion de l'engagement doit garantir que l'objectif fixé dans l'attribution de la mission soit atteint.

- un formulaire pour établir une liste de contrôle.

3.14 Gestion des risques



De quoi s'agit-il ?

3185

La gestion des risques⁵ a pour but :

- de définir et de réduire les risques qui n'ont pas encore été recensés dans les appréciations de la situation réalisées par les domaines et
- de garantir la sécurité des forces d'intervention relevant de l'organe de conduite.

3186

Les risques sont le produit de la probabilité d'occurrence d'un événement non voulu et de l'ampleur des dommages comme conséquence de cet événement.

Les effets peuvent être dans les domaines de l'intégrité physique (décès, invalidité, blessure), des dommages financiers ou une atteinte à la réputation de l'organisation.



Objectif

3187

L'organe de conduite :

- connaît à tout moment les risques liés aux mesures qu'il prend ;
- prend des mesures impliquant des risques élevés s'il est capable de réduire ces risques (p. ex. par des mesures supplémentaires), ou prend la responsabilité de supporter ce risque en prenant des mesures prévisionnelles ;
- connaît les aspects qui n'ont pas encore été pris en compte dans la maîtrise de l'événement.



Marche à suivre

3188

La gestion des risques comprend cinq étapes.

3189

Au cours de la première étape (identification), on se pose les questions suivantes pour chaque mesure prise (ou planifiée) par l'organe de conduite :

- À quels dangers liés aux événements les forces d'intervention chargées de mettre en œuvre la mesure X sont-elles exposées (p. ex. les répliques après un tremblement de terre) ?

⁵ Il s'agit ici de la gestion des risques par rapport à la maîtrise de l'événement (c'est-à-dire en rapport avec la question du risque lié aux mesures prises par l'organe de conduite) et non de la gestion des risques par rapport à la planification préventive au sein de la protection de la population. Pour cette dernière, voir MCP, chap. 1.6.

- À quels dangers d'accident⁶ sont exposées les forces d'intervention chargées de mettre en œuvre la mesure X ?
- Quels sont les autres dangers liés à l'intervention et à son environnement ?

Tout danger identifié en réponse à ces questions est consigné.

3190

Lors de la deuxième étape (évaluation), on évalue pour chaque danger identifié à l'étape 1 :

- la probabilité d'occurrence ;
- l'ampleur des dommages qu'il est susceptible de causer.

Il est recommandé de ne pas utiliser des chiffres absolus mais une échelle d'évaluation (p. ex. de 1 à 6).

3191

Au cours de la troisième étape (appréciation), on détermine pour chaque danger, sur la base des valeurs définies à la deuxième étape concernant l'ampleur des dommages et la probabilité d'occurrence, si le risque est élevé moyen ou faible.

Une matrice des risques est utilisée pour déterminer quelle combinaison de probabilité d'occurrence et d'ampleur des dommages conduit à un risque élevé, moyen ou faible.

L'annexe au présent chapitre propose un modèle de matrice.

Matrice des risques

Risques reconnus		Ampleur des dommages	Probabilité d'occurrence
A	Le PC se trouve en zone à risque d'inondation	3	3
B	Danger de pollution de l'eau par déversement d'huile	4	3
C	Etc.		

Mesure risque A :

Définir un emplacement de conduite de remplacement (autre région ou mobile)

Mesure risque B :

Installation de barrage d'huile devant les pompes à eau des maisons et installation de bassin de rétention

Mesure risque C :

etc.

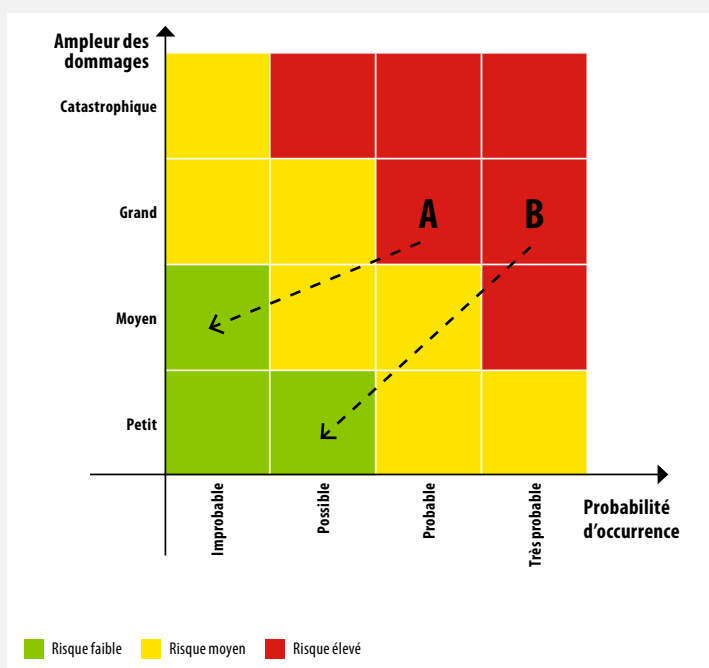


Fig. 1. Étapes 1, 2 et 3 : 1. Identifier les dangers ; 2. Évaluer la probabilité d'occurrence et l'ampleur des dommages ; 3. Définir le niveau de risque.

⁶ Les accidents sont définis comme des dommages aux personnes causés par des erreurs de la part des forces d'intervention (p. ex. une réaction inadéquate due à la fatigue ou au manque de formation) ou du matériel défectueux (p. ex. appareils, équipements).

3192 **Au cours de la quatrième étape (maîtrise), on définit des mesures pour réduire la probabilité d'occurrence ou l'ampleur des dommages.**

Cela peut se faire de cinq façons différentes : éviter les risques⁷, transférer les risques⁸, réduire les risques⁹, diversifier les risques, prendre des mesures préventives.

3193 **L'efficacité des mesures est contrôlée lors de la cinquième étape.**

Personne responsable de la gestion des risques

3194 La gestion des risques est une tâche qui relève de l'organe de conduite pendant tout le processus du travail d'état-major (c'est-à-dire de la mise sur pied à la fin de l'engagement).

3195 Le cahier des charges des membres de l'état-major devrait préciser qui est responsable de la gestion des risques. Si ce n'est pas le cas, le chef de l'organe de conduite doit nommer une personne responsable au début de l'engagement.

3196 La personne responsable de la gestion des risques doit être une personne capable de sortir des sentiers battus, qui a une vision d'ensemble de tous les domaines (p. ex. remplaçant du chef d'état-major.).

3197 La personne responsable de la gestion des risques est aussi chargée de fournir des informations sur l'état actuel de la gestion des risques lors des rapports.

3198 Cette personne doit en outre reporter dans un formulaire (à actualiser en permanence) les informations suivantes :

- l'ensemble des risques définis à l'étape 1 ;
- l'évaluation de ces risques faite à l'étape 3 ;
- les mesures de maîtrise des risques définies à l'étape 4 ;
- les personnes compétentes pour la mise en œuvre des mesures définies à l'étape 4 ;
- les risques qui persistent malgré les mesures prises à l'étape 4.

⁷ Éviter les risques : un risque est évité lorsque la mesure associée à ce risque n'est pas mise en œuvre.

⁸ Transférer les risques : un risque est écarté en déléguant la tâche associée à ce risque au niveau de conduite supérieur (cf. MCP, chap. 2.1). Dans certains cas, le niveau de conduite supérieur dispose de moyens pour maîtriser l'événement sans avoir à prendre de risque.

⁹ Réduire les risques : un risque existe, certes, mais il est réduit grâce à des mesures permettant de diminuer la probabilité d'occurrence ou l'ampleur des dommages.

L'annexe au présent chapitre propose un modèle de formulaire permettant de consigner la gestion des risques.

Tableau de la gestion des risques

Engagement : Exemple

Identification et évaluation					Maîtrise		
No	Risque (cause/effet)	Effet	Probabilité d'occurrence	Importance du risque	Mesures	Responsabilité	Risque résiduel
1	Effectif en personnel trop bas (l'organigramme de l'EM n'est pas complet, il y a des places vacantes, les remplaçants ne sont pas nommés)	élevé	possible	■	Toutes les fonctions sont occupées et les remplaçants sont nommés.	C EM, appui par les membres de l'EM	●
2	La capacité à durer n'est pas assurée, donc le processus de conduite ne peut pas être garanti.	modéré	possible	■	La capacité à durer de l'EM doit être assurée. Cela nécessite un plan de relève et suffisamment de personnel. Tout au plus une solution peut être trouvée avec un OC voisin. Une durée standard d'un OC devrait être thématique et un concept opérationnel devrait être élaboré.	Adj	●
3	Les communication avec l'OCC ne sont plus possibles.	élevé	possible	■	Planification prévisionnelle pour que l'OCC reste atteignable. Planification de liaisons redondantes en cas d'événement (p ex téléphone satellite).	C trm	●
4	La communication avec l'instance politique n'est plus assurée (en raison de la situation)	modéré	possible	▲	Les compétences doivent être réglées en temps de crise. Tout au plus au travers la loi ou d'un décret.	C OC / instance politique	●
5	La communication avec les membres de l'EM n'est plus possible (p ex coupure de communication), une convocation n'est plus possible	modéré	possible	■	Le comportement des membres de l'EM doit être défini. Lors de coupure de courant ou de communication, les membres de l'EM doivent se rendre au PC dans un délai de 3 heures (directive interne)	C OC	▲
6	La communication avec les partenaires au sein de la prot pop n'est pas entraînée et cause toujours des dérangements.	élevé	possible	▲	Il faut planifier régulièrement des exercices de test de liaisons (au min 1 x par année). A inscrire dans le programme annuel.	C PCi	●
7	La communication avec les membres partenaires prot pop n'est plus possible.	élevé	possible	■	Equiper le PC doit être équipé de moyens de communication habituels. Une alternative analogue doit aussi être planifiée.	C PCi	●
8	La communication avec la population n'est plus possible.	élevé	possible	■	Planification prévisionnelle pour la distribution de flyers à la population dans un délai de 5 heures.	C com	▲
9	Infrastructure; le PC n'est plus accessible (p ex situation de tempête, inondation)	modéré	possible	▲	L'OC devrait avoir à disposition un PC de rechange.	C OC / instance politique	●
10	Infrastructure; les ressources TIC au PC sont altérées (p ex en raison d'une panne de communication) POLYCOM, réseau mobile ou fixe...	élevé	possible	■	Les ressources TIC doivent être régulièrement entretenues et remplacées. Un plan de maintenance est élaboré à cet effet. Des redondances doivent être prévues pour la communication, voir Pt 3 - 5.	C PCi	●

Effet: minime (min), modéré (mod), élevé (el), catastrophique (cat)
 Probabilité d'occurrence: improbable (impr), possible (pos), probable (pos), très probable (t prob)
 Risque/risque résiduel : ■ élevé ▲ moyen ● faible

Fig. 2. Exemple de formulaire « Gestion des risques ».

3.15 Rapports

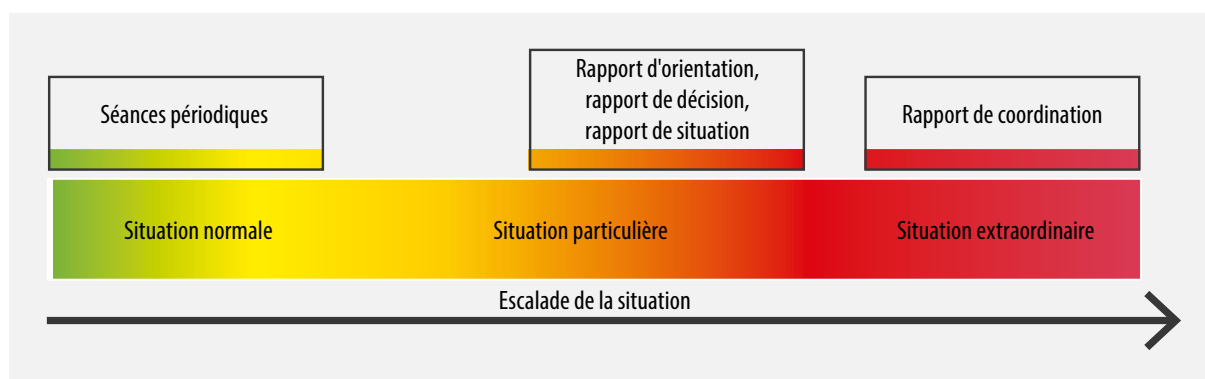
- 3200  **De quoi s'agit-il?**
Un rapport a lieu lorsque
- des tâches doivent être distribuées,
 - les travaux des groupes de travail doivent être coordonnés,
 - des informations doivent être échangées,
 - la situation a changé.
- 3201  **Objectif**
Lorsqu'un rapport est terminé,
- toutes les informations importantes pour la maîtrise de l'événement sont échangées;
 - toutes les décisions à prendre jusqu'à ce moment sont prises;
 - toutes les missions à attribuer jusqu'à ce moment sont attribuées;
 - tous les risques ont été identifiés, le chef de l'organe de conduite a validé ceux qu'il est prêt à prendre et a confié le mandat de les réduire.
- 3202  **Marche à suivre**
Chaque rapport doit être préparé.
- 3203
- Le chef de l'organe de conduite détermine d'entente avec le chef d'état-major :
- quand un rapport a lieu,
 - les points traités dans ce rapport (ordre du jour),
 - les objectifs du rapport,
 - les participants au rapport,
 - les documents que doivent amener les participants au rapport,
 - les contributions des participants pour ce rapport,
 - les sujets sur lesquels les participants doivent pouvoir fournir des informations.
- 3204
- Les participants au rapport sont informés au préalable de tous ces points.
- 3205
- Les participants au rapport
- élaborent leurs contributions au rapport;
 - organisent leur suppléance (s'ils ne peuvent pas participer au rapport);
 - mettent à jour le document présentant la situation de leur domaine.
- 3206
- Les contributions des participants au rapport doivent être brèves et précises.
- 3207
- Les rapports sont dirigés par le chef d'état-major.¹⁰

¹⁰ Lorsque le chef d'état-major assume la fonction de chef de l'organe de conduite, les rapports sont dirigés par le remplaçant du chef d'état-major.

- 3208 Le chef de l'organe de conduite prend toutes les décisions qui doivent être prises durant un rapport. Pour qu'il puisse se concentrer sur cette tâche, il ne dirige pas lui-même les rapports.
- 3209 Chaque rapport fait l'objet d'un procès-verbal. Toutes les décisions prises lors d'un rapport sont inscrites au procès-verbal.
- 3210 Le procès-verbal d'un rapport sert de base à la préparation du rapport suivant. Il fixe toutes les directives que doivent respecter les participants lors de l'élaboration de leurs contributions au rapport suivant.
- 3211 A la fin d'un rapport, les participants sont informés des points à l'ordre du jour du rapport suivant.
- 3212 L'ordre des points à traiter durant le rapport est fixé et inscrit dans l'ordre du jour. Cet ordre doit être respecté durant le rapport.
- 3213 L'ordre du jour peut contenir des indications de temps.
- 3214 Les participants clarifient tous les points pendant le rapport. Toutes les questions doivent être posées avant la fin du rapport.

Types de rapport

- 3215 Les organes de conduite tiennent différents types de rapport: *séances périodiques, rapports d'orientation, rapports de décision, rapports de situation et rapports de coordination.*
- 3216 Dans le tableau de la figure 21, un exemple d'ordre du jour figure pour chaque type de rapport.
- 3217 Ces ordres du jour sont donnés à titre indicatif et ne doivent pas forcément être repris tels quels. Selon l'événement et la situation,
- certains points doivent être ajoutés à l'ordre du jour ;
 - certains points peuvent être supprimés de l'ordre du jour.



Situation normale	Situation particulière et extraordinaire			
Séances périodiques	Rapport d'orientation	Rapport de décision	Rapport de situation	Rapport de coordination
1. Introduction / salutations 2. Buts du rapport 3. Procès-verbal – rétrospective – points en suspens 4. Gestion intégrée des risques 5. Informations générales 6. Personnel 7. Nouveaux dossiers 8. Traitement des affaires (en fonction des priorités) 9. Formation 10. Décisions / missions (dans le cadre de ses propres compétences) 11. Propositions (à l'organe supérieur) 12. Tour de table (divers) 13. Prochaine séance	1. Introduction / salutations 2. Buts du rapport 3. Situation générale 4. Situation dans les domaines (Possibilité d'interruption du rapport pour élaboration de l'appréhension du problème et déclenchement des mesures d'urgences.) 5. Appréhension du problème 6. Présentation de la gestion des risques 7. Missions 8. Tour de table / questions 9. Plan horaire / prochain rapport	1. Introduction / salutations / points en suspens 2. Buts du rapport 3. Situation générale 4. Situation dans les domaines 5. Présentation des solutions ¹¹ et décision 6. Présentation de la gestion des risques 7. Missions 8. Tour de table / questions 9. Plan horaire / prochain rapport	1. Introduction / salutations / points en suspens 2. Buts du rapport 3. Situation générale 4. Situation dans les domaines 5. Présentation de la gestion des risques 6. Besoin d'agir? 7. Missions 8. Tour de table / questions 9. Plan horaire / prochain rapport	1. Intro / salutations 2. Buts du rapport 3. Situation générale et mesures prises 4. Urgence / emplacement / type d'aide 5. Prestations demandées (selon PPQTD) 6. Missions 7. Interruption pour discussion des possibilités d'appui, ententes avec les spécialistes, préparation de la décision 8. Missions 9. Règlement des dispositions particulières : description de la place sinistrée (secteur d'engagement) / cdt place sinistrée; aide à la conduite (échange d'information, liaisons / transmission); logistique, documents (carte, plans); risques reconnus tirés de la gestion des risques.

Fig. 21_3: Ordres du jour possibles pour les différents types de rapport.

Par séances périodiques, on entend des séances qui ont lieu en *situation normale* à intervalles réguliers. Lors des séances périodiques, on accomplit notamment les travaux

¹¹ Dans la mesure où il est prévu de présenter les propositions de solutions lors du rapport de décision (voir chap. 3.9 Prise de décision).

suivants : planifications des échéances, organisation de formations, *planifications préventives* (s'il existe un mandat pour ça).

- 3219 Les autres rapports ont lieu en *situation particulière* ou en *situation extraordinaire*.
- 3220 Rapports d'orientation, rapports de décision et rapports de situation sont des composants du processus du travail d'état-major.
- 3221 Lors du rapport d'orientation,
- l'information est transmise et partagée afin que tous les participants aient connaissance des mêmes informations ;
 - le chef de l'organe de conduite présente l'appréhension du problème ;
 - la suite des opérations est réglée ;
 - des mesures d'urgence sont prises ;
 - une première analyse des risques est présentée.
- 3222 Lors du rapport de décision, la solution pour maîtriser l'événement est déterminée ou communiquée (voir chap. 3.9 Prise de décision).
- 3223 Lors du rapport de décision, le cadre de l'engagement est également fixé pour la planification prévisionnelle.
- 3224 Les rapports de situation sont organisés
- pour assurer que le chef de l'organe de conduite, le chef d'état-major et l'état-major disposent des mêmes informations ;
 - pour constater si la maîtrise de l'événement peut se poursuivre comme prévu ou si des mesures correctrices sont nécessaires, impliquant la mise en œuvre d'une des solutions mises au point dans la planification prévisionnelle ;
 - au moment de la relève des membres de l'organe de conduite (p. ex. par leurs remplaçants) et qu'il faut mettre au courant les remplaçants ;
 - lorsque la situation a changé ou qu'il faut s'attendre à ce que la situation change ;
 - lorsque la solution mise en œuvre ne permet pas (plus) d'atteindre les objectifs fixés ;
 - lorsque s'offrent de nouvelles possibilités de solution.
- 3225 Les rapports de situation peuvent donc remplir plusieurs fonctions :
- échanger des informations
 - organiser le processus du travail d'état-major
 - coordonner les ressources
 - procéder à l'appréciation de la situation (déduction des conséquences)
 - proposer et prendre des mesures d'urgence
 - établir un plan horaire
 - présenter des concepts et soumettre des propositions
 - coordonner les moyens et les mesures
 - faire le point sur l'avancement des travaux
 - régler la suite des opérations
- 3226 Le nombre de rapports de situation dépend du déroulement de la maîtrise de l'événement.

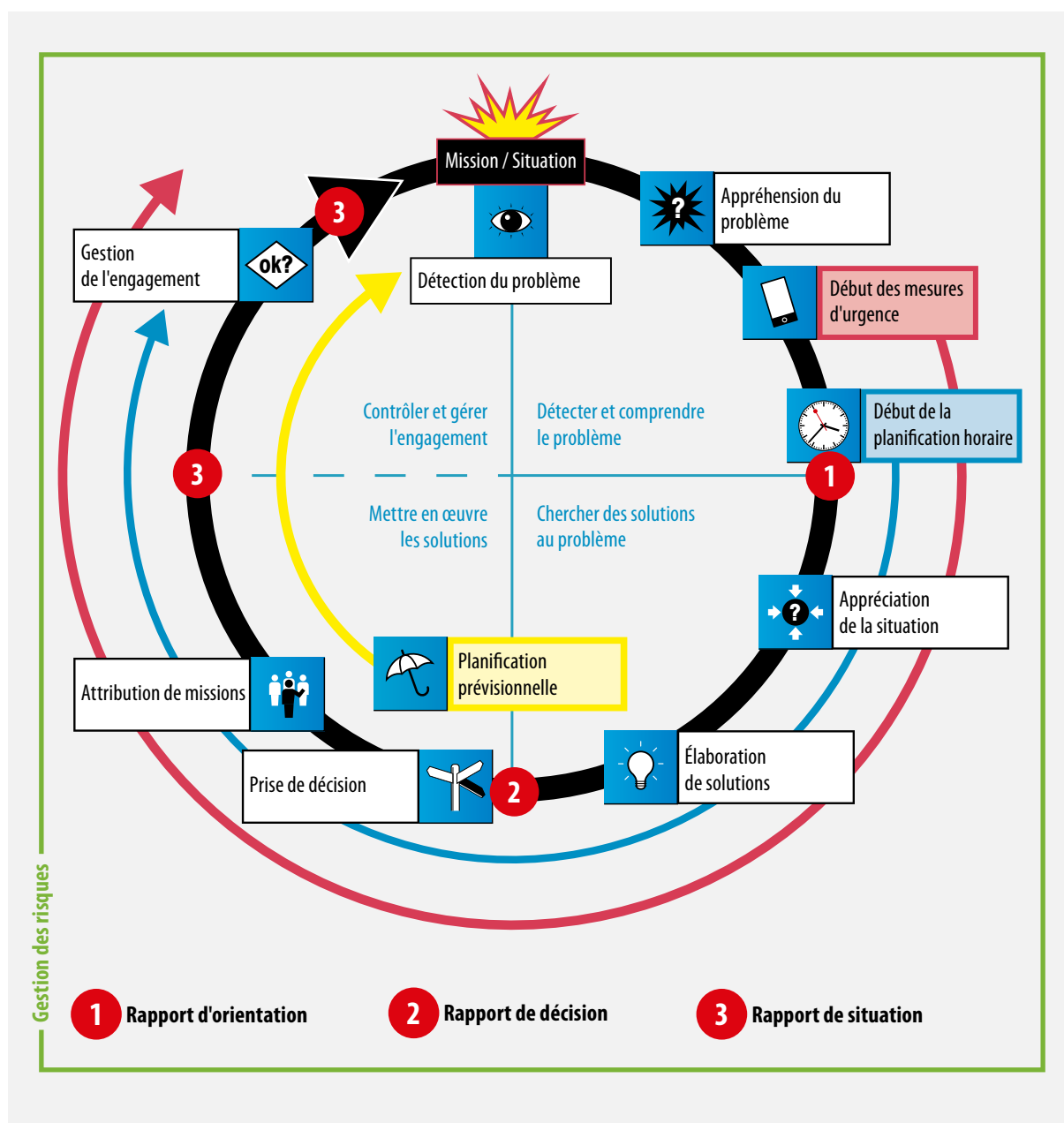


Fig. 22_3 : Processus du travail d'état-major avec rapport d'orientation, rapport de décision et rapports de situation.

- 3227 Les rapports de coordination sont des rapports entre l'organe de conduite et un partenaire dont les travaux ne sont pas coordonnés par l'organe de conduite (p. ex. l'armée, voir chap. 1.3).
- 3228 Un rapport de coordination a lieu lorsque l'organe de conduite a besoin du soutien d'un partenaire externe. Tel est le cas lorsqu'un événement ne peut pas être maîtrisé avec les moyens que peut engager l'organe de conduite.
- 3229 Durant la maîtrise de l'événement, les forces d'intervention subordonnées au partenaire sont dirigées par le partenaire lui-même et non par l'organe de conduite. Le partenaire ne met aucun moyen d'intervention à la disposition de l'organe de conduite. Lors du rapport

de coordination, il s'engage à assumer une tâche qu'il exécute ensuite de manière autonome.

- 3230 Lors d'un rapport de coordination,
- les prestations que doit fournir le partenaire sont clairement définies et consignées ;
 - les conditions-cadre de la collaboration avec ce partenaire sont convenues ;
 - on s'assure que le lien entre le chef d'intervention et le partenaire externe soit garanti pendant toute la durée de l'engagement de ce dernier.
- 3231 Les rapports de coordination sont dirigés par le chef d'état-major de l'organe de conduite et non pas par un représentant du partenaire concerné.¹²
- 3232 L'annexe au présent chapitre contient
- un formulaire permettant de représenter la situation d'un domaine ;
 - un formulaire permettant d'établir l'ordre du jour (exemples inclus).

¹² Lorsque le chef d'état-major assume la tâche de chef de l'organe de conduite, le rapport de coordination est dirigé par le remplaçant du chef d'état-major.

3.16 Fin de l'engagement

3233



De quoi s'agit-il ?

Le chef de l'organe de conduite met un terme à l'engagement de l'organe de conduite lorsque les conditions suivantes sont remplies :

- Les travaux des forces d'intervention ne doivent plus être coordonnés.
- Les forces d'intervention n'ont plus besoin de l'appui de l'organe de conduite.
- La suite de la maîtrise de l'événement ne requiert plus aucune décision de principe urgente.¹³
- L'autorité politique en a donné l'ordre ou en a fait la demande.

3234

Avant que l'engagement de l'organe de conduite prenne fin,

- tous les documents (p. ex. procès-verbaux, affiches, journal d'intervention) et toutes les données électroniques (p. ex. présentation électronique de la situation, journaux électroniques) qu'ont établis les membres de l'organe de conduite pendant l'engagement sont sauvegardés et archivés ;
- le chef de l'organe de conduite restitue la responsabilité de la conduite aux autorités compétentes en la matière en situation normale ;
- l'organe de conduite s'interroge sur les enseignements à tirer afin d'optimiser ses engagements futurs.

3235



Objectif

La manière dont l'état-major doit être libéré est déterminée.

3236

Tous les dossiers encore en suspens ont été transmis aux autorités qui en sont responsables.

3237

Les données sont sauvegardées.

3238

Les enseignements de l'engagement sont tirés.

3239

Le rapport final est établi.

3240

Les membres de l'état-major bénéficient d'une assistance psychologique (si nécessaire).

3241



Marche à suivre

Libération de l'état-major

Le chef de l'organe de conduite décide quand l'état-major peut être libéré. Il fonde sa décision sur l'appréciation de la situation.

¹³ S'il n'y a plus d'urgence, ces décisions doivent à nouveau être prises selon la procédure réglementaire et par les autorités responsables en situation normale (voir chap. 2.11 Escalade de la situation).

- 3242 L'état-major est libéré
- normalement de manière progressive
 - rarement en bloc.
- 3243 Le chef de l'organe de conduite libère au fur et à mesure les membres de l'organe de conduite qui n'ont plus à remplir de tâches pour la maîtrise de l'événement.

Transmission des dossiers aux autorités

- 3244 Juste avant la fin de l'engagement, tous les dossiers encore en suspens sont remis aux autorités compétentes en situation normale.
- 3245 Après la fin de l'engagement, le chef de l'organe de conduite et le chef d'état-major se tiennent à disposition des autorités pour les conseiller. Il s'agit de garantir ainsi la transmission de toutes les informations nécessaires à la poursuite par les autorités compétentes des tâches commencées par l'organe de conduite.

Rapport final d'engagement

- 3246 Le chef d'état-major rédige un *rapport final d'engagement* qui décrit le déroulement de l'engagement et les points à améliorer dans la perspective des engagements futurs (p. ex. collaboration entre l'état-major et les forces d'intervention, collaboration au sein de l'état-major, respect du processus du travail d'état-major).¹⁴
- 3247 Le rapport final d'engagement est rédigé sur la base :
- du *journal d'état-major* ;
 - des rapports des différents domaines ;
 - des résultats du *retour d'expérience* ;
 - du journal d'intervention ;
 - des *présentations de la situation*.
- 3248 Les différents domaines rédigent leurs rapports en cours d'engagement déjà. Chaque responsable de domaine consigne au fur et à mesure sur un formulaire préétabli les problèmes rencontrés ou non lors de chaque étape de travail.
- 3249 Le journal d'état-major est également établi durant l'intervention. Dans le journal d'état-major sont consignés
- la manière dont le processus du travail d'état-major s'est déroulé (quelles décisions ont été prises et comment et quand elles l'ont été) ;
 - les processus qui n'ont pas fait leur preuve et doivent être modifiés dans la perspective des engagements futurs.
- 3250 Le journal d'état-major est tenu par un membre de l'organe de conduite.¹⁵

¹⁴ Lorsque le chef d'état-major assume la fonction de chef de l'organe de conduite, le rapport final est écrit par son remplaçant.

¹⁵ Lorsqu'aucun autre membre de l'organe de conduite (p. ex. adjudant) n'est prévu pour cette tâche, le journal de l'état-major est tenu par le remplaçant du chef d'état-major.

Retour d'expérience

- 3251 Lors du retour d'expérience (RETEX), l'engagement achevé est passé en revue (voir chap. 1.7 Cycle de la gestion des risques, évaluation).
- 3252 LE RETEX est réalisé en présence de tous les membres de l'organe de conduite. Le cas échéant, l'état-major est convoqué à nouveau pour l'occasion.
- 3253 Il incombe au chef de l'organe de conduite d'apprécier si, en complément à cette première séance qui doit dans tous les cas avoir lieu, une autre séance doit encore être organisée ultérieurement.
- 3254 Lors du RETEX, toutes les phases de l'engagement (alerte, entrée en service, phase initiale, premier rapport, etc.) doivent être abordées dans l'ordre¹⁶
- 3255 Pour chaque phase d'engagement, on note préalablement ce qui a été fait et la manière dont cela a été fait (résultat effectif).
- 3256 Ensuite, on précise ce qu'il aurait fallu faire durant cette phase (objectif recherché).
- 3257 Une fois établie la liste des résultats effectifs et des objectifs recherchés d'une phase d'engagement, on se demande
- si l'objectif effectif correspond à l'objectif recherché et, si non,
 - ce qu'il convient de changer.
- 3258 Les enseignements à tirer en vue des engagements futurs sont notés.
- 3259 C'est seulement après avoir effectué chacune de ces étapes de réflexion que l'on pourra passer à la phase d'engagement suivante.
- Sauvegarde des données**
- 3260 Au terme d'un engagement, l'organe de conduite archive tous les documents créés durant l'engagement (procès-verbal, journal d'intervention, listes des mesures, listes des points en suspens, plans horaires, cartes du suivi de la situation, etc.).
- 3261 Les données électroniques (p. ex. présentation électronique de la situation) sont archivées aussi bien sous forme électronique que sous forme imprimée.
- 3262 Tous les documents sont archivés de manière à ce que les personnes autorisées puissent y accéder à tout moment.
- 3263 Tous les documents archivés sont répertoriés.

¹⁶ Dans l'armée, on applique, pour le passage en revue des actions menées, la même méthode d'analyse que pour l'appréciation de la situation (méthode d'analyse E-D-C). Lorsque tous les membres d'un organe de conduite sont formés à l'application de la méthode d'analyse E-D-C (p. ex. dans le cadre d'une formation supérieure dans l'armée), cet organe de conduite peut aussi appliquer la méthode E-D-C pour le RETEX en lieu et place de la méthode décrite ici.

3.17 Annexes

Appréhension du problème	→	67
Appréciation de la situation en rapport avec le problème partiel	→	69
Proposition de solutions (variantes)	→	71
Mission selon OIMDE	→	73
Planification prévisionnelle pour le problème partiel	→	75
Planification prévisionnelle pour le problème partiel (exemple)	→	76
Contrôle de la mission	→	77
Matrice des risques	→	79
Tableau de la gestion des risques	→	81
Rapport	→	83
Rapport d'orientation	→	85
Rapport de décision	→	87
Rapport de situation	→	89
Rapport de coordination	→	91
Situation du domaine	→	93

Matrice des risques

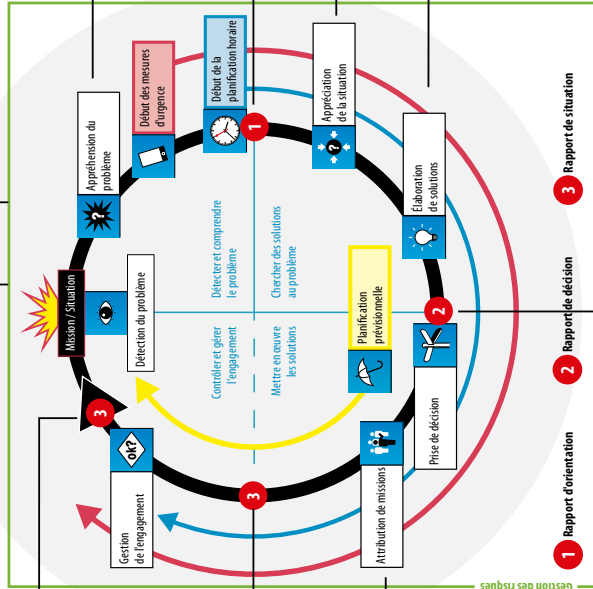
Impact	Probabilité	Risque
Très élevé	Très élevée	Très élevé
Élevé	Élevée	Élevé
Moyen	Moyenne	Moyen
Faible	Faible	Faible

Matrice des risques

Impact	Probabilité	Risque
Très élevé	Très élevée	Très élevé
Élevé	Élevée	Élevé
Moyen	Moyenne	Moyen
Faible	Faible	Faible

Rapport de situation

Section	Contenu
1. Introduction / Informations / points en suspens	
2. État du rapport	
3. Situation générale	
4. Situation dans les domaines	
5. Conclusion	
6. Prochain rapport / plan horaire	



Contrôle de la mission

Section	Contenu
1. Introduction / Informations / points en suspens	
2. État du rapport	
3. Situation générale	
4. Situation dans les domaines	
5. Conclusion	
6. Prochain rapport / plan horaire	

Mission selon OMD

Section	Contenu
1. Introduction / Informations / points en suspens	
2. État du rapport	
3. Situation générale	
4. Situation dans les domaines	
5. Conclusion	
6. Prochain rapport / plan horaire	

Rapport de décision

Section	Contenu
1. Introduction / Informations / points en suspens	
2. État du rapport	
3. Situation générale	
4. Situation dans les domaines	
5. Conclusion	
6. Prochain rapport / plan horaire	

Propositions de solutions

Section	Contenu
1. Introduction / Informations / points en suspens	
2. État du rapport	
3. Situation générale	
4. Situation dans les domaines	
5. Conclusion	
6. Prochain rapport / plan horaire	

Appréciation de la situation

Section	Contenu
1. Introduction / Informations / points en suspens	
2. État du rapport	
3. Situation générale	
4. Situation dans les domaines	
5. Conclusion	
6. Prochain rapport / plan horaire	

Rapport d'orientation

Section	Contenu
1. Introduction / Informations / points en suspens	
2. État du rapport	
3. Situation générale	
4. Situation dans les domaines	
5. Conclusion	
6. Prochain rapport / plan horaire	

Appréciation du problème

Section	Contenu
1. Introduction / Informations / points en suspens	
2. État du rapport	
3. Situation générale	
4. Situation dans les domaines	
5. Conclusion	
6. Prochain rapport / plan horaire	

Phase du travail d'état-major	Activités de conduite		Chef de l'organe de conduite/chef d'état-major	Membres de l'état-major	Produits
1. COMPRENDRE LE PROBLÈME	Mesures d'urgence / plan horaire	Appréhension du problème (y c. détection du problème)	• Appréhender le problème dans son ensemble • Ordonner les premières mesures • Établir le plan horaire • Préparer le rapport • Définir des mesures d'urgence	<i>Si déjà engagés:</i> • Obtenir des informations sur son propre domaine • Appréhender le problème pour son propre domaine • Réfléchir à des propositions de mesures d'urgence • Réfléchir au plan horaire	• Visualisation du problème • Appréhension du problème (formulaire) • Mesures d'urgence (liste) • Plans horaires (externes et internes)
			Rapport d'orientation (objectifs)		• Assurer le même niveau d'information • Définir des mesures d'urgence
Appréciation de la situation / élaboration de solutions / prise de décision		Évaluer la situation dans un cadre global: • Fixer des priorités • Définir des planifications prévisionnelles • Accompagner les membres de l'état-major • Préparer le rapport	Déclencher des mesures d'urgence: • Appréhender la situation dans son propre domaine • Élaborer des solutions possibles • Clarifier les possibilités de collaboration • Proposer des solutions	Propositions de solutions et concepts	
		Rapport de décision (objectifs)		• Assurer le même niveau d'information • Présenter la situation concernant les opérations en cours	• Identifier la nécessité d'agir • Analyser les solutions proposées • Prendre des décisions • Fixer la suite des opérations
3. METTRE EN ŒUVRE LES SOLUTIONS		Attribution de la mission		• Mettre en œuvre la décision à tous les niveaux • Communiquer aux forces d'intervention les ordres qui découlent de la décision du chef de l'organe de conduite	Missions basées sur les décisions
4. CONTRÔLER ET GÉRER L'ENGAGEMENT		Planification prévisionnelle / gestion de l'engagement	• Effectuer les contrôles • Ordonner des mesures correctrices	• Effectuer les contrôles • Préparer des propositions de mesures correctrices • Établir la planification prévisionnelle	• Planifications prévisionnelles • Contrôle des missions • Mesures correctrices
			Rapport de situation (objectifs)		• Assurer le même niveau d'information • Reconnaître le besoin d'agir • Fixer la suite des opérations



Appréhension du problème

Qui:

État:

Schéma / détection du problème: description des différences entre la situation actuelle et l'objectif (mission)

Clarification du problème		Cadre de l'engagement	Produits	Priorités	Responsabilités / Structure de l'état-major	Mesures d'urgence
Problème partiel	Description des tâches Tâche					

Schéma / détection du problème

Clarification du problème						
Problème partiel Tâche	Description des tâches	Cadre de l'engagement	Produits	Responsabilités / Structure de l'état-major	Priorités	Mesures d'urgence
1 Information	• C'est l'organe de conduite qui est et reste responsable de l'information de la population • Il informe la presse de manière proactive • L'ensemble de l'état-major est informé régulièrement et de manière complète des comptes rendus des médias sur le sujet	• Conférences de presse quotidiennes • Première conférence de presse aujourd'hui • Seules les personnes autorisées ont le droit de donner des informations à des tiers	• Adapter le concept d'information existant	• Chef Information, rempl CEM	1	• Fixer les heures des conférences de presse



Appréciation de la situation en rapport avec le problème partiel :

Description des tâches					
Facteurs					
• Population • Situation juridique • Moyens / possibilités					
Énoncés (faits)					
• Délais • Environnement • Évolution de la situation					
Dédutions					
• Qu'est-ce que je sais de ce facteur ? • Qu'est-ce que je ne sais pas ?					
Conséquences					
• C'est pourquoi j'agis ainsi : ... (esquisses de solutions)					



Proposition de solutions (variantes)

Problème partiel : (tiré de l'appréhension du problème)	Mission reçue
Description des tâches : (tirée de l'appréhension du problème)	Cadre de l'engagement : (tiré de l'appréhension du problème)
Moyens : (de quoi puis-je disposer?)	Conséquences : (tirées de l'appréciation de la situation)
Solution A	Solution B
+/-	+/-
Proposition (avec justification) :	



Mission selon OIMDE

Mission :

Donneur d'ordre :

Destinataire de l'ordre :

1. Orientation

- Que s'est-il passé ?
- Évolution possible de la situation / des risques
- Mesures déjà ordonnées
- Formations déjà engagées
- Mission reçue / objectif fixé

2. Intention (solution à mettre en œuvre)

Tenir compte de la décision:

- Je veux (mission générale)
- Comment maîtriser l'événement?
- Quels sont les objectifs ?
- Quelles sont les mesures à prendre?
- Dans quel ordre faut-il prendre ces mesures?

3. Mission (prestations attendues)

- Que doit faire le destinataire de l'ordre ?
- Qui fait quoi, quand et où ?

4. Dispositions particulières

Règles organisationnelles et techniques à observer:

- Quel(le)s informations / feed-back doivent être communiqué(e)s au donneur d'ordre pendant l'exécution de la mission?
- Dangers particuliers et importants pour l'exécution de la mission
- Liaisons et canaux de communication vers d'autres forces d'intervention
- Éventuel besoin de coordination avec d'autres missions
- Logistique
- Contraintes et cadre de l'engagement qu'il convient d'observer durant l'intervention

5. Emplacements

- Où est le donneur d'ordre?
- Comment atteindre le donneur d'ordre?



Planification prévisionnelle pour le problème partiel :

Solution à mettre en œuvre pour ce problème partiel : (voir décision)		
Que doit-il se passer pour que la solution à mettre en œuvre ne soit plus applicable ?		
Critères de déclenchement : (La solution à mettre en œuvre n'est plus applicable lorsque l'une de ces conditions est remplie.)		
Solution alternative	Mesures préparatoires nécessaires	Missions

Planification prévisionnelle pour le problème partiel: assistance aux personnes qui ne peuvent plus retourner dans leur logement

Solution à mettre en œuvre pour ce problème partiel: (voir décision)

Les personnes concernées sont évacuées en bus et reçoivent une assistance dans l'hébergement d'urgence du village voisin.

Que doit-il se passer pour que la solution à mettre en œuvre ne soit plus applicable?

Le transport par la route n'est plus possible.

Critères de déclenchement: (La solution à mettre en œuvre n'est plus applicable lorsque l'une de ces conditions est remplie.)

La route est ensevelie.

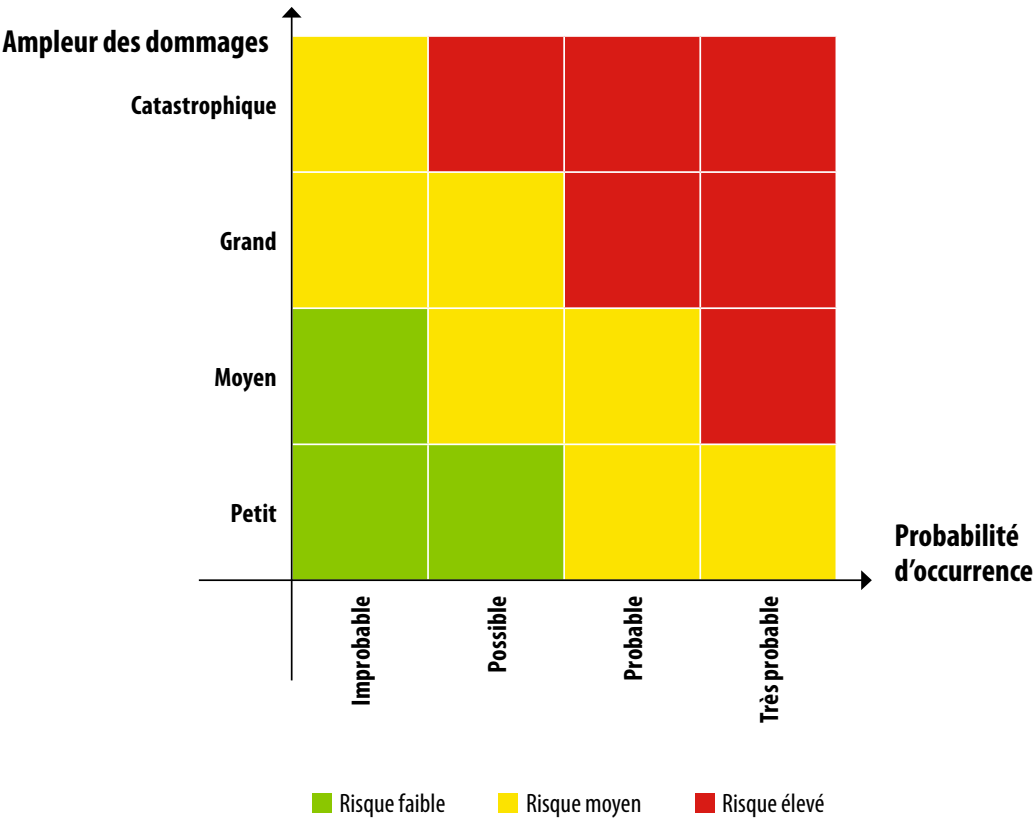
Solution alternative	Mesures préparatoires nécessaires	Missions
Les personnes qui ne peuvent pas retourner dans leurs maisons / appartements sont accueillies dans la salle de gymnastique.	Se procurer la clef de la salle de gymnastique.	Par précaution, le C logistique contacte immédiatement le concierge de l'école.

This image shows a full page of blank graph paper. The grid consists of small, uniform squares formed by thin, light gray lines. There are no margins, text, or other markings on the page.



Contrôle de la mission

Date/heure :	Mission attribuée	Responsable Qui contrôle ?	Écart (par rapport à la mission attribuée)	Annonce à :	Mesures correctrices



Risques reconnus / Mesures

Risques reconnus		Ampleur des dommages	Probabilité d'occurrence
Mesures			

Tableau de la gestion des risques

Engagement :

Identification est évaluation				Maîtrise			Responsabilité	Risque résiduel
No	Risque (cause/effet)	Effet	Probabilité d'occurrence	Importance du risque	Mesures			
1								
2								
3								
4								
5								
6								
7								
8								
9								
10								
11								
12								
13								
14								
15								
16								

Effet: minime (min), modéré (mod), élevé (el), catastrophique (cat)
Probabilité d'occurrence: improbable (impr), possible (pos), probable (pos), très probable (t prob)
Risque/risque résiduel: ■ élevé ▲ moyen ● faible

Rapport

Événement :

Date :

Lieu :

N°	Ordre du jour	Qui

Événement:

Date :

Lieu :

N°	Ordre du jour	Qui
1.	Introduction / salutations	
2.	Buts du rapport	
3.	Situation générale	
4.	Situation dans les domaines (Possibilité d'interruption du rapport pour élaboration de l'appréhension du problème et déclenchement des mesures d'urgence)	
5.	Appréhension du problème	
6.	Gestion des risques	
7.	Missions	
8.	Tour de table / questions	
9.	Prochain rapport / plan horaire	

Événement:

Date :

Lieu :

N°	Ordre du jour	Qui
1.	Introduction / salutations / points en suspens	
2.	Buts du rapport	
3.	Situation générale	
4.	Situation dans les domaines	
5.	Présentation des solutions et décision	
6.	Gestion des risques	
7.	Missions	
8.	Tour de table / questions	
9.	Plan horaire / prochain rapport	

Événement:

Date :

Lieu :

N°	Ordre du jour	Qui
1.	Introduction / salutations / points en suspens	
2.	Buts du rapport	
3.	Situation générale	
4.	Situation dans les domaines	
5.	Gestion des risques	
6.	Besoin d'agir ?	
7.	Missions	
8.	Tour de table / questions	
9.	Prochain rapport / plan horaire	

Rapport de coordination

Événement:

Date :

Lieu :

N°	Ordre du jour	Qui
1.	Introduction / salutations	
2.	Buts du rapport	
3.	Situation générale et mesures prises	
4.	Prestations demandées (selon PPQQT)	
5.	Discussion des possibilités d'aide	
6.	Missions	
7.	Tour de table / questions	
8.	Plan horaire / prochain rapport	

Moyens
Personnel
Matériel • Moyens d'intervention • Infrastructure • Moyens de transport • Approvisionnement

État des travaux
Réalisé
En cours de traitement
En suspens
Temps requis

Problème
Qu'est-ce que cela signifie pour mon domaine?
Propositions



Manuel de conduite
Protection de la population
MCP

Chapitre 4
Poste de conduite



Impressum

Éditeur

Office fédéral de la protection de la population OFPP

Division Instruction

Premedia

Centre des médias électroniques CME, 88.081.04 10.19 50

Décembre 2020

Table des matières

4.1	Introduction	→	4
4.2	Exigences minimales relatives aux postes de conduite	→	5
4.3	Types de postes de conduite	→	6
4.4	Poste de conduite principal et poste de conduite de remplacement	→	7
4.5	Organisation des locaux dans un poste de conduite	→	8
4.6	Aménagement de la salle de conduite	→	9
4.7	Exploitation d'un poste de conduite	→	10
4.8	Annexes	→	13

4.1 Introduction

- 4001 Les constructions occupées par les organes de conduite pendant leurs engagements sont appelées *postes de conduite*.
- 4002 Chaque organe de conduite aménage le poste de conduite de manière à pouvoir coordonner à partir de cet endroit les travaux des forces d'intervention.
- 4003 Les technologies nécessaires à l'organe de conduite pour accomplir ses tâches au poste de conduite sont appelées *installations de conduite*.
- 4004 Un organe de conduite situé à un échelon supérieur (Confédération > canton > région/commune) dispose en général :
- d'un poste de conduite mieux équipé,
 - d'un nombre plus élevé de moyens de communication.
- 4005 Ce chapitre traite :
- des différents types de constructions qui peuvent être utilisés comme poste de conduite ;
 - de l'aménagement d'un poste de conduite ;
 - de la marche à suivre par l'organe de conduite s'il est contraint de changer de poste de conduite en cours d'engagement ;
 - de l'organisation de l'exploitation d'un poste de conduite.

4.2 Exigences minimales relatives aux postes de conduite

4006

Un poste de conduite doit :

- être accessible facilement et rapidement (possibilités de stationnement) ;
- être en permanence disponible¹ ;
- être suffisamment grand pour les besoins de l'organe de conduite (suffisamment de postes de travail, salles de travail assez grandes) ;
- disposer d'une alimentation électrique de secours ;
- être conçu de telle sorte que son accès peut être interdit aux personnes non autorisées.

4007

À l'intérieur d'un poste de conduite

- les personnes, les données et les systèmes doivent être protégés d'éventuels dégâts causés par d'autres personnes ou par les intempéries ;
- les personnes doivent avoir la possibilité de se restaurer, de se reposer et de dormir ;
- les personnes doivent pouvoir disposer d'installations sanitaires et d'une salle de séjour ;
- l'organe de conduite doit avoir accès aux *systèmes de conduite* et aux *systèmes d'information* ainsi qu'aux sources électroniques d'information (telles que prévisions météo, portails d'information et banques de données) ;
- l'organe de conduite doit pouvoir communiquer avec toutes les organisations partenaires et tous les services administratifs concernés.

¹ Un poste de conduite est considéré comme disponible lorsque l'organe de conduite peut en disposer à tout moment.

4.3 Types de postes de conduite

- 4008 Les postes de conduite peuvent être
- protégés ou non protégés,
 - permanents ou temporaires.
- Postes de conduite protégés et non protégés**
- 4009 Un poste de conduite est considéré comme protégé lorsque l'organe de conduite y est à l'abri de tout danger (projection de gravats, substances ou armes chimiques, rayonnement radioactif, tremblement de terre, etc.).
- 4010 Les postes de conduite qui ne satisfont pas ces exigences sont considérés comme non protégés.
- 4011 Les postes de conduite protégés sont sous terre. Il s'agit généralement de *constructions protégées* de la protection civile.
- 4012 Les postes de conduite protégés
- sont dotés d'une alimentation électrique de secours fixe ;
 - offrent des réserves de provisions.
- 4013 Les postes de conduite non protégés se situent en surface. Il s'agit par exemple de bâtiments administratifs ou de centrales d'engagement des organisations partenaires.
- 4014 Un poste de conduite non protégé doit aussi
- pouvoir être équipé d'une alimentation électrique de secours ;
 - disposer de réserves de provisions.
- 4015 Il n'est cependant pas impératif que les réserves de provisions soient stockées dans le poste de conduite même ni que l'alimentation de secours y soit installée de manière fixe.
- Postes de conduite permanents et temporaires**
- 4016 Les constructions qui, même en situation normale, sont constamment aménagées pour servir de poste de conduite sont considérées comme des postes de conduite permanents.
- 4017 Dans un poste de conduite permanent, les moyens d'aide à la conduite (outils bureautiques et moyens de liaison ainsi qu'accès aux systèmes de conduite et d'information et aux sources électroniques d'information) doivent être installés de manière fixe.
- 4018 On parle de poste de conduite temporaire
- lorsqu'un bâtiment (école, salle polyvalente, etc.) ou une construction de protection civile est aménagé pour servir de poste de conduite seulement à partir du début de l'engagement de l'organe de conduite et
 - qu'il est prévu de démonter l'installation de conduite une fois l'engagement terminé.
- 4019 Un tableau comparatif des différents types de postes de conduite figure en annexe à ce chapitre.

4.4 Poste de conduite principal et poste de conduite de remplacement

Poste de conduite principal

4020 Les organes de conduite disposent d'un *poste de conduite principal*.

4021 Ce poste doit être en permanence disponible et opérationnel².

4022 En cas d'engagement, les organes de conduite occupent le poste de conduite principal le plus longtemps possible.

Poste de conduite de remplacement

4023 L'organe de conduite doit quitter son poste de conduite principal pour se rendre dans un autre poste de conduite

- lorsqu'il ne peut plus accomplir sa mission depuis le poste de conduite principal ou
- lorsqu'il n'est plus en sécurité au poste de conduite principal.

4024 Un *poste de conduite de remplacement* pouvant accueillir l'organe de conduite dans de tels cas devrait déjà être désigné en situation normale.

4025 Lorsqu'un organe de conduite dispose en plus du poste de conduite principal d'un poste de conduite de remplacement,

- ce dernier doit également être disponible en tout temps ;
- un des deux postes devrait être protégé (cf. chap. 4.3).³

Changement de poste de conduite

4026 Durant le changement de poste,

- l'organe de conduite doit rester opérationnel ;
- l'organe de conduite doit pouvoir recevoir, traiter et diffuser des informations ;
- l'organe de conduite doit être en mesure de suivre l'évolution de la situation ;
- le travail d'état-major ne doit pas être interrompu.

4027 À cette fin,

- l'organe de conduite attend pour cesser ses activités que le nouveau poste de conduite soit opérationnel ;
- l'organe de conduite ne se rend au nouveau poste de conduite que lorsque ce dernier est opérationnel ;
- le poste de conduite principal n'est mis hors service qu'une fois que l'organe de conduite a repris son activité au nouveau poste de conduite.

² Un poste de conduite est considéré comme opérationnel lorsque son équipement (installations techniques, affiches, aides à la conduite, etc.) permet à l'organe de conduite d'y travailler dès son arrivée

³ Dans la plupart des cas, c'est le poste de conduite principal qui n'est pas protégé, alors que le poste de conduite de remplacement est lui protégé.

4.5 Organisation des locaux dans un poste de conduite

- 4028 Un poste de conduite devrait comporter au minimum :
- une entrée, avec contrôle d'accès
 - un secrétariat
 - une *salle de conduite*
 - un *centre de suivi de la situation* (y compris *triage*)
 - un *centre télématique*
 - une salle de travail pour le chef de l'organe de conduite ou de l'état-major
 - des salles de travail pour les différents domaines
 - des locaux pour la *marche du service*
- 4029 Ces locaux devraient être aménagés de manière fixe dans les postes de conduite permanents.
- 4030 Les organes de conduite sont libres d'aménager des locaux supplémentaires dans leur poste de conduite.
- 4031 Chaque domaine prend en charge l'aménagement de son espace de travail.

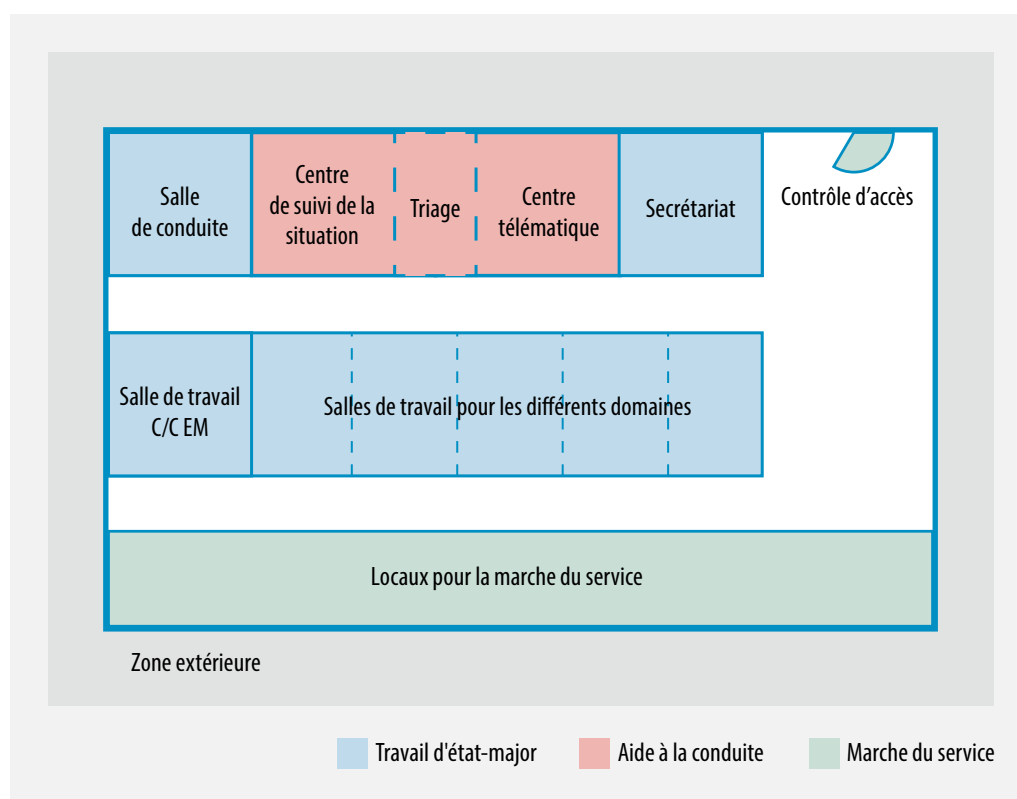


Fig. 1_4: Exemple d'organisation des locaux dans un poste de conduite.

4.6 Aménagement de la salle de conduite

- 4032 La salle dans laquelle ont lieu les rapports est appelée salle de conduite.
- 4033 Il doit être possible de présenter des informations sur les parois.
- 4034 Une des parois est prévue pour la présentation de la situation. C'est la *paroi du suivi*.
- 4035 Une autre paroi est prévue pour la présentation des décisions prises (p. ex. missions attribuées, mesures prises) ainsi que les éléments sur lesquels reposent ces décisions (p. ex. produits du travail d'état-major).
- 4036 Cette paroi est appelée *paroi de conduite*.

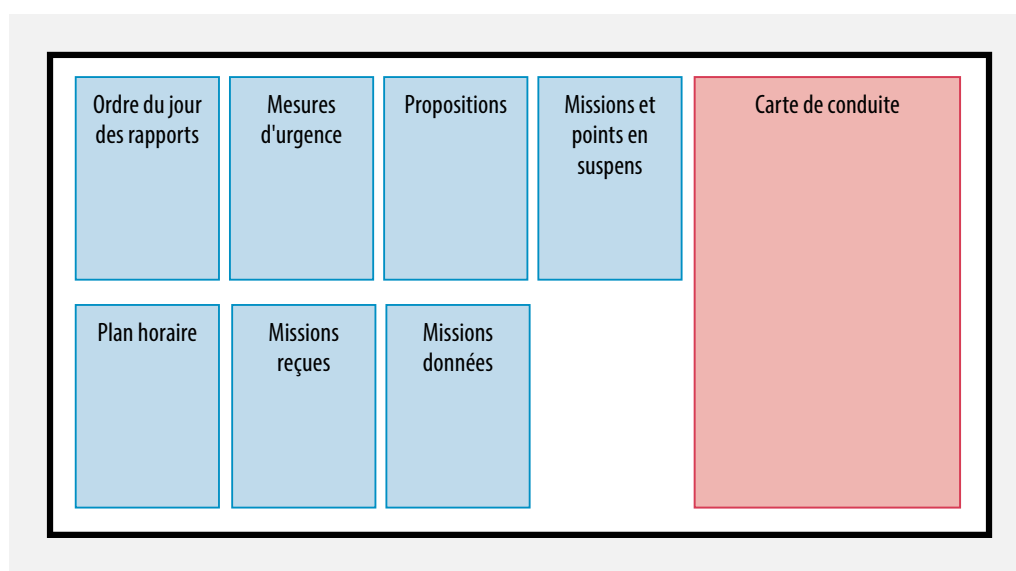


Fig. 2_4: Exemple d'organisation de la paroi de conduite.

- 4037 Des modèles de formulaires figurent en annexe de ce chapitre. Ils concernent la présentation des
- propositions
 - missions
 - points en suspens
 - mesures d'urgence

4.7 Exploitation d'un poste de conduite

- 4038 L'*aide à la conduite*⁴ a pour mission :
- de permettre à l'organe de conduite de séjourner au poste de conduite, même pour de plus longues périodes ;
 - de permettre à l'organe de conduite d'entrer à tout moment en communication avec les forces d'intervention sur le terrain et avec les services administratifs concernés ;
 - de fournir à l'organe de conduite les produits du suivi de la situation dont il a besoin ;
 - de faire en sorte que tous les membres de l'organe de conduite reçoivent les messages et informations importants pour eux.
- 4039 La manière dont l'aide à la conduite accomplit ses tâches est définie par l'organe de conduite dans des règlements.
- 4040 Les organes de conduite doivent établir (au minimum) des règlements dans les domaines suivants :
- accès
 - *flux d'informations* au poste de conduite
 - marche du service
 - traitement de la situation
- Règlement d'accès**
- 4041 Un contrôle d'accès est effectué dans l'entrée.
- Les personnes sont enregistrées lors de leur entrée et de leur sortie.
 - Les visiteurs et invités sont accompagnés.
 - L'entrée est refusée aux personnes non autorisées.
- 4042 L'organe de conduite définit dans le règlement d'accès la marche à suivre relative au contrôle de l'accès.
- 4043 Le règlement d'accès répond aux questions suivantes :
- À qui attribuer le droit d'accès (membres d'autres organes de conduite, mandants/représentants des milieux politiques, visiteurs, etc.) ?
 - Comment les personnes autorisées sont-elles identifiées (badges, pièces de légitimation) ?
 - Quel interlocuteur les personnes chargées du contrôle d'accès doivent-elles contacter en cas de doute sur l'autorisation d'accès d'une personne ?
 - Quel matériel est autorisé à être pris à l'intérieur de l'installation et par quelle personne (téléphone mobile, appareil photo,).

⁴ L'aide à la conduite des OCRg ou des OCCm est généralement constituée de membres de la protection civile ou de collaborateurs de l'administration. Dans le cas des OCC, elle regroupe aussi bien des membres de la protection civile que de la police. À noter toutefois qu'en règle générale, la police transmet, au cours de l'intervention, la compétence en matière d'aide à la conduite à la protection civile. L'aide à la conduite est constituée au départ de membres de la police, qui sont remplacés par des membres de la protection civile sitôt que celle-ci est opérationnelle.

Règlement du flux d'informations au poste de conduite

4044 Une information adressée à l'organe de conduite (p. ex. des forces d'intervention sur le terrain) est réceptionnée au poste de conduite par l'aide à la conduite. C'est également par l'intermédiaire de l'aide à la conduite que l'organe de conduite envoie ses informations.

4045 Le flux d'informations désigne le parcours suivi par les informations réceptionnées par l'aide à la conduite et transmises à d'autres membres de l'organe de conduite.

4046 Il doit être possible de savoir :

- quelles informations l'organe de conduite a reçues ;
- quelles informations l'organe de conduite a envoyées ;
- dans quel ordre les informations ont été reçues ou envoyées.

4047 À cette fin,

- les informations doivent circuler par écrit (sous forme électronique ou papier) ;
- le flux de l'information doit être garanti, que ce soit au moyen des feuilles de message ou de manière électronique selon le propre standard de l'organe de conduite ;
- les organes de conduite qui optent pour le format électronique doivent prendre les dispositions nécessaires afin d'être en mesure de passer à tout moment à la transmission des informations sur papier en cas de nécessité (panne du système électronique).

4048 Dans le règlement du flux d'informations, l'organe de conduite :

- définit le rôle du chef triage et à qui revient cette fonction ;
- désigne les services qui réceptionnent les informations ;
- définit la manière dont les informations reçues sont enregistrées ;
- décide si les informations reçues doivent être transmises par messagerie électronique ou sur papier ;
- décide à qui les informations doivent être transmises ;
- détermine quel service est responsable de l'envoi des informations.

Règlement du traitement de la situation (concept de traitement de la situation)

4049 Le concept de traitement de la situation fait partie intégrante de la planification d'engagement. Il permet la planification dynamique et la conduite du suivi coordonné de la situation de tous les partenaires dans le cadre du cycle global de traitement de la situation.

Le concept comprend :

- les directives du responsable de la conduite ;
- les priorités dans le domaine du suivi de la situation ;
- les partenaires d'un échelon de suivi ;
- l'organisation de l'espace ;
- les exigences spécifiques à la situation ;
- les accords passés en matière de coordination.

Règlement de la marche du service

4050

Le règlement de la marche du service doit contenir des informations concernant les points suivants :

- consignes générales de comportement
- consignes de comportement en cas d'incendie
- déroulement de la journée (y compris service par roulement si nécessaire)
- ravitaillement
- hébergement⁵ ;
- distribution de matériel
- nettoyage et élimination des déchets
- alimentation électrique de secours

4051

Concernant l'alimentation électrique de secours, le règlement de la marche du service doit répondre aux questions suivantes :

- Comment doit-on procéder lors de la mise en et hors service de groupes électrogènes de secours ?
- En cas de passage à l'alimentation de secours, quels sont les appareils qui seront déclenchés et lesquels seront alimentés ?
- En cas d'alimentations de secours, qui est autorisé à utiliser quels appareils ?

4052

Les informations concernant la marche du service sont affichées dans le poste de conduite sur une *paroi d'information*.

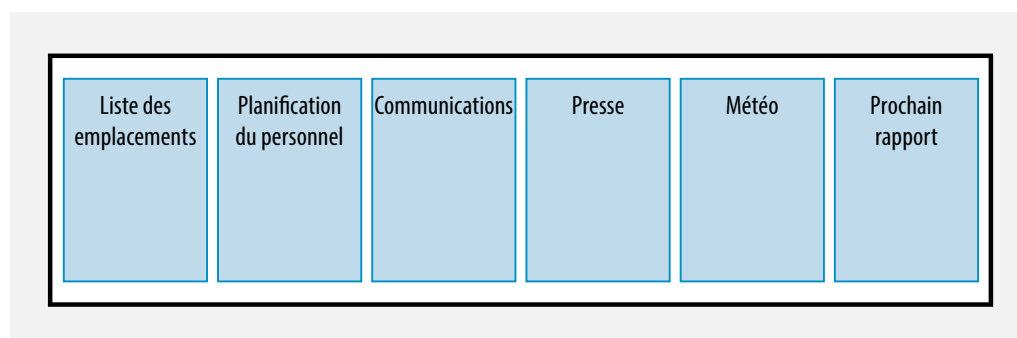


Fig. 3_4 : Exemple d'organisation de la paroi d'information.

⁵ Lors d'engagements de longue durée, il convient de proposer des solutions d'hébergement aux membres de l'organe de conduite. Si le poste de conduite n'en dispose pas, des possibilités doivent être trouvées dans les environs.

4.8 Annexes

Annexe au chap. 4.3 Types de postes de conduite (p. 6) :

	Poste de conduite protégé	Poste de conduite non protégé	Poste de conduite temporaire	Poste de conduite mobile
	Constructions protégées de la protection civile, anciennes constructions protégées de l'armée	Propre construction, bâtiment administratif ; bâtiment d'une organisation partenaire	École, salle polyvalente, entrepôt, etc.	Centrale d'engagement mobile, conteneur interchangeable, véhicule de commandement
Utilisation	Organe de conduite, év. organisations partenaires au sein de la protection de la population	Organe de conduite, év. organisations partenaires au sein de la protection de la population	Organe de conduite	Direction générale d'intervention, organisations partenaires au sein de la protection de la population
Permanent ou temporaire ?	Permanent	Permanent	Temporaire	Temporaire
Souterrain ou en surface ?	Souterrain	Généralement en surface	Généralement en surface	En surface
Offre une protection contre...				
Projection de gravats (p. ex. en cas d'explosion)	Oui	Possible	Possible	Non
Armes / substances chimiques	Oui	Non	Non	Non
Rayonnement radioactif	Oui	Non	Non	Non
Tremblements de terre / répliques	Oui	Possible	Possible	Non
Chaleur extrême (incendies)	Oui	Possible	Possible	Non
Intempéries	Oui	Oui	Oui	Partiellement
Violence criminelle	Oui	Possible	Possible	Non
Installations sanitaires ?	Oui	Oui	Possible	Non
Cuisine ?	Oui	Possible	Possible	Non
Lits ?	Oui	Possible	Possible	Non

Fig. 4_4 : Types de postes de conduite.

Dans un souci d'exhaustivité, ce tableau comparatif comporte, en plus des postes de conduite décrits au chap. 4.3, les postes de conduite mobiles. Les postes de conduite mobiles sont

- des abris transportables (p. ex. conteneurs, tentes) qui peuvent être installés dans les environs de la place sinistrée ;
- aménagés de manière semblable à celle des postes de conduite décrits au chap. 4.3. (notamment en matière de technologies de la communication, moyens d'aide à la conduite, etc.).

Les postes de conduite mobiles sont en général des postes de conduite réservés à la direction générale d'intervention (cf. chap. 2.7, Composition et organisation de l'état-major [direction générale d'intervention]) et non pas des postes de conduite pour les organes de conduite.

Propositions

Événement :

Date :

Lieu :

Auteur de la proposition	Quoi / Où / Combien	Délai	Responsable	Exécuté

Missions / points en suspens

Événement :	Date :
Lieu :	Page / feuille :

N°	Mission / points en suspens	Responsable	Priorité	Délai	Exécuté

Mesures d'urgence

Événement :	Date :
Lieu :	Page / feuille :

Quoi / Où	Qui	Délai	Exécuté

Manuel de conduite
Protection de la population
MCP

A large, bold, blue stylized letter 'G' that serves as a background for the word 'Glossaire'. The letter is composed of a thick blue stroke, with a white negative space forming the inner curve and the vertical stem.

Glossaire



[Impressum](#)

Éditeur

Office fédéral de la protection de la population OFPP

Division Instruction

Premedia

Centre des médias électroniques CME,

88.081.10 10.19 50

Décembre 2020

Sources

Si aucune autre indication ne figure, les termes, définitions et explications (EXP) du présent glossaire se réfèrent aux sources suivantes :

- La politique de sécurité de la Suisse. Rapport du Conseil fédéral, 2016 **[RAPOLSEC 2016]**
- Plan directeur de la protection de la population. Rapport du Conseil fédéral à l'Assemblée fédérale sur la conception de la protection de la population, 2001 **[plan dir prot pop]**
- Manuel du suivi de la situation. Pour une action coordonnée en matière de suivi de la situation entre organisations partenaires de la protection de la population et organes de conduite, Office fédéral de la protection de la population, Berne, 2010/2016 **[BELA]**
- Gestion fédérale des ressources (ResMaB), Document de base, Office fédéral de la protection de la population, Berne, 2014 **[ResMaB]**
- Glossaire des risques, Office fédéral de la protection de la population, 2013 **[Glossaire des risques]**
- Aide-mémoire KATAPLAN, Analyse cantonale des dangers et préparation aux situations d'urgence, Office fédéral de la protection de la population, 2013 **[KATAPLAN]**
- Gestion intégrale des risques. Importance pour la protection de la population et des bases d'existence, Office fédéral de la protection de la population, 2014 **[GIR]**
- Manuel pour les membres des organes civils de conduite, Office fédéral de la protection de la population, 2010 **[Manuel de conduite 2010]**
- Sources internes à l'Office fédéral de la protection de la population **[OFPP]**
- Banque de terminologie de l'administration fédérale, www.termdat.ch **[TERMDAT]**

Terme	Définition
activités de conduite	Étapes successives du processus du travail d'état-major qui se déroulent parallèlement aux tâches permanentes de planification et de prise de mesures d'urgence et qui comprennent la détection du problème, l'appréhension du problème, l'appréciation de la situation, l'élaboration de solutions, la prise de décision, l'attribution de missions, la planification prévisionnelle et la gestion de l'engagement. [OFPP]
aide à la conduite aide au commandement AiC	Ensemble des moyens et des processus permettant à la direction générale d'intervention ou à l'organe de conduite d'assurer la conduite. [OFPP]
alerte	Annonce faite le plus tôt possible aux autorités compétentes pour attirer leur attention sur un danger. [BELA]
analyse des dangers	Identification et description systématiques des types de dangers. [KATAPLAN] <i>EXP: Les dangers sont identifiés sur la base de la liste des dangers et décrits à l'aide de scénarios. [KATAPLAN]</i>
analyse des risques	Recensement et description systématiques des risques dans un système donné dans le but d'apprécier et de représenter la fréquence des événements et l'ampleur des dommages qu'ils sont susceptibles de causer. [Glossaire des risques]
appréciation de la situation	Évaluation des constatations et des possibilités d'évolution d'une situation ainsi que de leurs conséquences potentielles sur la maîtrise de la situation ou de l'événement. [BELA]
appréhension du problème	Activité de conduite qui consiste à subdiviser le problème en problèmes partiels recouvrant des thématiques distinctes puis à définir, pour la recherche des solutions, les priorités, le cadre de l'engagement et les compétences. [OFPP]
aspect du problème	Face du problème relevée lors de la détection du problème à résoudre. [OFPP]
attribution de missions	Activité de conduite qui consiste à régler concrètement la mise en œuvre de la solution choisie. [OFPP]
axe de sauvetage	Voie d'accès permettant aux moyens d'intervention d'entrer et de sortir de la zone de barrage et qui doit en particulier garantir l'accès au poste médical avancé. [OFPP]
cadre de l'engagement	Directives données au préalable par le chef de l'organe de conduite qui doivent être respectées par les groupes de travail lors de l'élaboration de solutions. [OFPP]
carte de conduite	Représentation graphique condensée des éléments du tableau de la situation pertinents pour la conduite. [BELA]
carte des renseignements	Carte topographique sur laquelle chaque information entrante est directement reportée. [OFPP] <i>EXP: Avec indication de l'heure (hh:mm). [OFPP]</i>
catastrophe	Événement dommageable d'origine naturelle ou technique provoquant des dommages ou des pannes d'une ampleur telle que les ressources en matériel ou en personnel de la communauté affectée s'avèrent insuffisantes.
centre de suivi de la situation	Emplacement, dans le poste de conduite, où sont réalisés tous les produits en lien avec le suivi de la situation. [OFPP]
centre télématique	Installation fixe, mobile ou improvisée remplissant les conditions techniques nécessaires au fonctionnement de la communication et au traitement des données. [OFPP]
chef de l'organe de conduite C OC	Personne (en principe représentant de l'exécutif) qui assume la responsabilité générale des décisions de l'organe de conduite. [OFPP]
chef de service	Membre de la direction générale d'intervention, qui est également chef d'intervention d'une organisation partenaire participant à la maîtrise de l'événement. [OFPP] <i>EXP: Si une direction générale d'intervention est mise en place, les chefs d'intervention des organisations partenaires impliquées y exercent alors la fonction de chefs de service. [OFPP]</i>

Terme	Définition
chef d'état-major C EM	Personne qui dirige l'état-major et qui est responsable du déroulement des processus (travail d'état-major) au sein de l'organe de conduite. [OFPP]
chef d'intervention général	Personne qui assume la responsabilité des mesures prises par la direction générale d'intervention, coordonne l'intervention de tous les moyens engagés et prend les décisions correspondantes. [OFPP]
conduite	Ensemble des mesures visant une coordination et un engagement des ressources en fonction de la situation. [ResMaB]
conduite intégrée	Ensemble des fournisseurs de prestations en matière d'aide à la conduite servant à assurer la capacité de conduite dans toutes les situations. [OFPP]
conduite opérationnelle	Niveau de conduite chargé de la planification, de la coordination et de la collaboration avec les partenaires et de fournir ainsi les bases à la définition d'objectifs et à l'élaboration de concepts et de plans. [OFPP]
conduite stratégique	Niveau de conduite chargé de la définition des objectifs stratégiques et des ressources dans un cadre légal. [OFPP] <i>EXP: Définit les objectifs de prestation, les structures organisationnelles, les tâches, les compétences et les finances à disposition. [OFPP]</i>
conduite tactique	Niveau de conduite chargé de mettre en œuvre les plans et les missions par des mesures et une conduite ciblée des moyens. [OFPP]
consigne de comportement	Communication officielle indiquant quel est le comportement à adopter face à un danger imminent. [plan dir prot pop]
construction protégée	Construction de la protection civile (postes de commandement, postes d'attente, centres sanitaires protégés, unités d'hôpital protégées). [Loi fédérale sur la protection de la population et sur la protection civile] <i>EXP: Les postes de commandement et les postes d'attente servent à garantir la disponibilité opérationnelle et la capacité de conduite des moyens de la protection de la population. [OFPP]</i>
critère de déclenchement	Évolution imaginable d'un événement qui aurait pour conséquence que la solution choisie ne puisse plus être mise en œuvre ou ne permette plus d'atteindre les objectifs et qui impliquerait alors de se référer à la planification prévisionnelle. [OFPP] <i>EXP: P. ex. route coupée par un éboulement, rendant impossible l'évacuation prévue par bus. [OFPP]</i>
danger	Événement ou développement possible d'origine naturelle, technique ou sociétale, susceptible en cas d'occurrence de constituer une menace pour la population ou ses moyens de subsistance. [KATAPLAN]
détection du problème	Activité de conduite qui constitue le premier stade de réflexion en vue de maîtriser une situation ou de remplir une mission et qui consiste à reconnaître, visualiser et formuler le problème à résoudre. [OFPP]
direction d'intervention	Élément chargé de diriger les opérations d'aide et de sauvetage sur place. [BELA]
direction générale d'intervention dir gén intv	Organe composé des responsables d'intervention des organisations partenaires impliquées et de spécialistes qui, lors d'événements dommageables majeurs, coordonne les forces engagées et prend les mesures nécessaires sous la conduite d'un chef d'intervention général. [OFPP]
disponibilité opérationnelle	Capacité de l'organisation, des systèmes et des infrastructures à remplir les tâches et fonctions prévues. [ResMaB]
domaine	Domaine d'activité impliqué dans la maîtrise d'événements dommageables qui est représenté au sein d'un organe de conduite. [OFPP] <i>EXP: P. ex. police, sapeurs-pompiers, services de sauvetage, protection civile, services techniques, information. [OFPP]</i>

Terme	Définition
domaine de base de conduite DBC	Regroupement de plusieurs domaines d'activités en lien les uns avec les autres. [OFPP]
efforts principaux	Concentration des moyens d'intervention afin d'atteindre les objectifs principaux dans l'ordre de priorité. [OFPP] <i>EXP: Ordre de priorité 1) sauver les personnes, 2) sauver les animaux, 3) protéger et remettre en état l'environnement et les biens. [OFPP]</i>
élaboration de solutions	Activité de conduite qui consiste, pour chaque groupe de travail, à élaborer au moins deux solutions puis à les vérifier selon un schéma préétabli. [OFPP]
emplacement de conduite	Voir <i>poste de conduite</i>
engagement	Actions entreprises après la survenance d'un événement qui visent en premier lieu à protéger et à sauver les personnes, les animaux ainsi que les biens de valeur matérielle et immatérielle, de même qu'à limiter autant que possible les atteintes à l'environnement. [GIR]
État-major fédéral Protection de la population EMFP	État-major interdépartemental de crise de la Confédération chargé de la maîtrise d'événements de portée nationale relevant du domaine de la protection de la population et de la préparation en vue de ceux-ci. [Élément de planification EMFP] <i>EXP: Coordonne les mesures de la Confédération et appuie ainsi le Conseil fédéral, le département et l'office fédéral en charge du dossier ainsi que les cantons. [Élément de planification EMFP]</i>
évaluation	Analyse et appréciation des prestations fournies par une organisation ou un processus durant un événement. [ResMaB] <i>EXP: L'évaluation est un élément essentiel de l'amélioration continue d'une organisation ou d'un processus. [ResMaB]</i>
évaluation des risques	Évaluation par les autorités, les spécialistes et les personnes touchées de l'acceptabilité des risques recensés par l'analyse des risques. [Glossaire des risques]
événement	Survenance d'un concours de circonstances donné. [ResMaB] <i>EXP: Dans le domaine de la protection de la population, ce terme est souvent utilisé dans le sens d'événement dommageable qui requiert des mesures. [OFPP]</i> Voir <i>événement dommageable</i>
événement dommageable	Événement causant des dommages. [OFPP]
événement étendu	Événement qui provoque des dommages à différents endroits ou dont l'étendue est telle que la direction générale d'intervention n'a plus la vue d'ensemble de la zone sinistrée. [OFPP] <i>EXP: Dans la plupart des cas, d'origine naturelle (p. ex. inondations, séisme, pandémie). [OFPP]</i>
événement imprévisible	Événement dommageable dont on ne peut prévoir ni le lieu ni le moment d'occurrence. [OFPP] <i>EXP: En cas d'événement imprévisible, l'organe de conduite ne peut prendre au préalable aucune mesure de préparation à l'engagement ni d'engagement, contrairement à ce qui est possible lors d'événements prévisibles; seules des mesures de prévention et de préparation peuvent être prises en amont. [OFPP]</i>
événement localisé	Événement dommageable dont la limitation de l'étendue permet à la direction générale d'intervention de garder une vue d'ensemble de la zone sinistrée. [OFPP] <i>EXP: Dans la plupart des cas d'origine technique (p. ex. accident ferroviaire, accident dans une usine chimique). [OFPP]</i>
événement majeur	Événement dommageable dont la maîtrise requiert l'intervention de plusieurs organisations partenaires et une aide extérieure, mais qui reste gérable. [plan dir prot pop]
événement NBC	Diffusion de rayonnements ionisants ou de radioactivité (domaine N) ou dissémination illégale / non intentionnelle d'organismes ou de leurs métabolites (domaine B) ou celle de gaz, de liquides ou de substances solides toxiques, par exemple à la suite d'une explosion ou d'un incendie (domaine C). [Manuel de conduite 2010]

Terme	Définition
événement non exceptionnel événement mineur	Événement dommageable que les moyens de première intervention locaux ou régionaux peuvent maîtriser sans aide extérieure. [BELA]
événement prévisible	Événement dommageable dont on sait qu'il ne pourrait se produire qu'à un moment et en un lieu donnés. [OFPP] <i>EXP: En cas d'événement prévisible, l'organe de conduite peut prendre au préalable, outre des mesures de prévention et de préparation, des mesures de préparation à l'engagement et des mesures d'engagement, ce qui n'est pas le cas lors de la survenance d'un événement imprévisible. [OFPP]</i>
éventail des dangers	Ensemble des dangers potentiels déterminants pour un territoire donné. [plan dir prot pop]
exécutif	Dans le cadre de la séparation des pouvoirs, pouvoir qui consiste à exécuter les lois votées par le Parlement et à diriger l'administration. [TERMDAT] <i>EXP: Désigne aussi l'organe qui incarne ce pouvoir (Gouvernement): au niveau fédéral, le Conseil fédéral; au niveau cantonal, le Conseil d'État; au niveau communal, le conseil communal ou municipal. [TERMDAT]</i>
flux d'informations	Parcours que l'aide à la conduite fait suivre aux messages qu'elle réceptionne pour les faire parvenir aux autres membres de l'organe de conduite. [OFPP]
forces d'intervention	Terme générique désignant l'ensemble des membres d'organisations telles que la police, les sapeurs-pompiers ou le service sanitaire mobilisés ou engagés lors d'une intervention. [OFPP]
gestion de crise	Préparation systématique aux crises ainsi qu'à la maîtrise de telles situations [Glossaire des risques] <i>EXP: Englobe l'organisation de crise, l'identification et l'analyse des situations de crise, la mise au point de stratégies visant à maîtriser les crises ainsi que la mise en marche et le suivi de contre-mesures. [Glossaire des risques]</i>
gestion de l'engagement	Activité de conduite qui consiste à contrôler si les mesures ordonnées ont été mises en œuvre, si elles ont les effets escomptés et si elles sont toujours appropriées ou si elles doivent être adaptées à l'évolution de la situation. [OFPP] <i>EXP: Comprend également les éventuelles mesures correctrices. [OFPP]</i>
gestion intégrale des risques GIR	Traitement systématique des risques convenu par les acteurs concernés à l'aide de mesures équilibrées de précaution, maîtrise et rétablissement en cas de catastrophe ou de situation d'urgence qui tient également compte des risques résiduels. [Glossaire des risques]
infrastructure critique	Infrastructure dont la perturbation, la défaillance ou la destruction ont des conséquences dramatiques sur la société, l'économie ou l'État. [Rapolsec 2016]
installations de conduite	Technologie équipant le poste de conduite afin de permettre à l'organe de conduite d'accomplir ses tâches. [OFPP] <i>EXP: Comprend notamment des systèmes d'information, de conduite et de communication et l'infrastructure technique. [TERMDAT]</i>
instrument de la politique de sécurité	Moyen dont dispose la Suisse pour assurer sa sécurité. [OFPP] <i>EXP: Font notamment partie des instruments de la politique de sécurité: la politique étrangère, l'armée, la protection de la population, le service de renseignement de la Confédération, la police, la politique économique, l'Administration fédérale des douanes et le service civil. [RAPOLSEC 2016]</i>
intervention	Voir engagement
journal d'état-major	Journal tenu par un membre de l'état major qui documente chaque étape de travail de l'organe de conduite durant l'engagement. [OFPP] <i>EXP: Mentionne en particulier les processus qui n'ont pas fait leurs preuves et qui doivent être modifiés. [OFPP]</i>

Terme	Définition
journal d'intervention	Procès-verbal complet et chronologique dans lequel figurent toutes les données concernant le déroulement d'un événement et les mesures prises pour le maîtriser. [BELA]
maîtrise	Limitation de l'ampleur et de la durée d'un événement dommageable, y compris la remise en état provisoire. [ResMaB]
marche du service	Ensemble des directives et des mesures qui règlent l'organisation de la vie quotidienne dans un poste de conduite. [OFPP] <i>EXP: Règlent :</i> • les consignes générales de comportement, • les consignes de comportement en cas d'incendie, • le déroulement de la journée (y compris service par roulement, si nécessaire), • le ravitaillement, • l'hébergement, • la distribution de matériel, • le nettoyage et l'élimination des déchets, • l'alimentation électrique de secours. [OFPP]
matrice des risques	Présentation synthétique des scénarios envisagés dans une matrice ayant pour axes la fréquence et l'ampleur des dommages possibles. [KATAPLAN]
menace	Ensemble des possibilités dont des acteurs étatiques ou non disposent pour porter délibérément atteinte à la Suisse, à sa population ou ses intérêts. [OFPP]
mesure d'urgence	Mesure qui peut être déclenchée directement à tout instant. [OFPP] <i>EXP: Sa mise en œuvre ne doit pas anticiper sur la décision. [OFPP]</i>
mesure de protection	Toute mesure visant à réduire ou éliminer un risque. [Office fédéral de l'environnement]
moyen d'intervention	Organisation partenaire de la protection de la population qui assure la maîtrise d'événements à l'aide de sa structure organisationnelle et de ses propres moyens. [BELA]
moyen de deuxième intervention	Organisation qui est opérationnelle après un certain temps et qui vient renforcer les capacités des moyens de première intervention. [Stratégie protection de la population et protection civile 2015+]
moyen de première intervention	Organisation prête à intervenir en tout temps et qui peut être alertée 24 h sur 24 via un numéro d'appel en cas d'urgence. [plan dir prot pop] <i>EXP: Police, sapeurs-pompiers, service sanitaire. [plan dir prot pop]</i>
moyens de subsistance	Ensemble des éléments nécessaires à la vie d'une personne. [plan dir prot pop] <i>EXP: Incluant notamment l'approvisionnement en denrées alimentaires, en énergie et en matières premières, le bon fonctionnement de l'économie, l'accès sans obstacle aux marchés internationaux, ainsi qu'une infrastructure et un environnement nationaux et transfrontaliers si possible intacts. [plan dir prot pop]</i>
niveau de conduite	Organe décisionnel pouvant assumer des tâches de conduite dans le cadre de la maîtrise d'un événement. [BABS] <i>EXP: Il existe dans chaque canton plusieurs niveaux de conduite organisés selon un ordre hiérarchique. [BABS]</i>
organe de conduite OC	Organe civil qui est responsable de la conduite et qui soutient les autorités dans le processus de prise de décisions. [plan dir prot pop] <i>EXP: Chaque niveau de conduite dispose d'un organe de conduite correspondant :</i> • État-major fédéral Protection de la population (EMFP); • organe de conduite cantonal (OCC); • organe de conduite régional (OCRg); • organe de conduite communal (OCCm). [OFPP]
organe de conduite cantonal OCC	Voir organe de conduite

Terme	Définition
organe de conduite communal OCCm	Voir <i>organe de conduite</i>
organe de conduite régional OCRg	Voir <i>organe de conduite</i>
organigramme de base	Manière et forme de la répartition des tâches entre les membres d'un organe de conduite. [OFPP] <i>EXP: Il existe deux modèles d'organigramme de base: 1) selon la structure de la protection de la population; 2) selon les domaines de base de conduite. [OFPP]</i>
organisation de la place sinistrée	Structuration spatiale de la place sinistrée en zones, barrages, axes, installations et, éventuellement, secteurs d'intervention opérée par les moyens de première intervention. [OFPP]
organisation d'intervention d'urgence organisation d'urgence	Voir <i>moyen de première intervention</i>
organisation partenaire au sein de la protection de la population organisation partenaire	Voir <i>protection de la population</i>
ouvrages de protection	Ouvrages répondant à certaines normes dont la fonction première est d'assurer la protection de la population (abris) et, la disponibilité opérationnelle des moyens de la protection de la population (constructions protégées) en cas de conflit armé. [plan dir prot pop]
paroi de conduite	Paroi de la salle de conduite utilisée pour présenter toutes les bases décisionnelles et toutes les décisions prises. [OFPP] <i>EXP: P. ex. appréhension du problème, mesures d'urgence, propositions, mesures, points en suspens. [OFPP]</i>
paroi d'information	Surface d'affichage dans le poste de conduite où figurent les informations relatives à la marche du service. [OFPP] <i>EXP: Plan d'engagement du personnel, météo, emplacements des membres de l'état-major, etc. [OFPP]</i>
paroi du suivi	Paroi de la salle de conduite utilisée pour la présentation de la situation. [OFPP] <i>EXP: Y figurent notamment les informations suivantes: aperçu des moyens, liaisons, carte de conduite, faits importants. [OFPP]</i>
phase d'organisation	Première phase de la maîtrise d'un événement dommageable qui commence par l'alerte des forces d'intervention et s'achève lorsque les structures de conduite sont en place. [OFPP]
place sinistrée	Secteur sous la responsabilité d'une ou de plusieurs formations en intervention pour effectuer des sauvetages, des travaux de déblaiement, etc. [TERMDAT]
plan horaire externe	Plan qui fixe à quel moment l'organe de conduite doit prendre contact avec les partenaires et quand faire intervenir les niveaux de conduite subordonnés dans la maîtrise de l'événement. [OFPP]
plan horaire interne	Plan qui fixe pour l'organe de conduite l'heure des rapports et des relèves ainsi que le moment où doivent être achevées les différentes activités de conduite. [OFPP]
planification d'engagement	Document qui, pour chaque type de danger jugé pertinent, contient les principes régissant l'action des intervenants, sur le plan des structures d'intervention et des processus, de l'apparition d'un événement jusqu'à la maîtrise de celui-ci. [KATAPLAN]
planification horaire	Activité de conduite qui consiste à coordonner, d'une part, la collaboration au sein de l'organe de conduite et, d'autre part, la collaboration de l'organe de conduite avec des partenaires externes. [OFPP] <i>EXP: Comprend un plan horaire interne et un plan horaire externe qui doivent être harmonisés. [OFPP]</i>

Terme	Définition
planification préventive	Réflexion systématique axée sur l'avenir, visant à fixer un plan d'action pour l'atteinte d'un objectif défini en se fondant sur l'état des connaissances du moment et sur le contexte donné. [ResMaB]
planification prévisionnelle	Activité de conduite qui consiste à élaborer une planification de remplacement en cas d'évolution imprévue de la situation qui rendrait la planification initiale caduque. [OFPP]
politique de sécurité	Ensemble des mesures prises par la Confédération, les cantons et les communes pour prévenir, repousser et maîtriser les menaces et les actions politiques, militaires ou criminelles ayant pour but de limiter le pouvoir d'autodétermination de la Suisse et de sa population ou de leur porter atteinte ; ces mesures comprennent également la maîtrise des catastrophes naturelles et anthropiques ainsi que d'autres situations d'urgence. [site internet du DDPS, Politique de sécurité (04.05.2020)]
poste collecteur	Poste destiné à l'accueil provisoire des rescapés indemnes ou des blessés en traitement ambulatoire. [BELA]
poste collecteur de patients	Premier poste collecteur destiné aux patients sur une place sinistrée. [BELA] <i>EXP: Sert à l'optimisation des premiers secours. [BELA]</i>
poste de conduite	Installation équipée pour offrir à l'organe de conduite ou à la direction générale d'intervention une protection et des conditions favorables pour l'exercice de la conduite et le travail d'état-major. [OFPP]
poste de conduite de remplacement	Poste de conduite disponible en tout temps que l'organe de conduite utilise quand il n'est plus en mesure d'accomplir sa tâche au poste de conduite principal ou qu'il n'y est plus en sécurité. [OFPP]
poste de conduite principal	Poste de conduite disponible et opérationnel en permanence qui est utilisé en priorité par l'organe de conduite tant que la situation le permet. [OFPP]
poste médical avancé	Poste destiné au premier traitement médical et à la détermination de l'aptitude au transport en vue d'un transfert dans la zone d'hospitalisation. [BELA]
préparation	Mesures visant à maîtriser de manière efficace et rapide les effets d'un événement dommageable lorsqu'il se produit. [Glossaire des risques] <i>EXP: Ces mesures déploient leurs effets seulement lors de l'événement ou après celui-ci. [ResMaB]</i>
préparation à l'engagement	Mesures prises avant la survenance d'un événement, dans le but de prévenir d'une part les personnes concernées et de leur communiquer le cas échéant des recommandations de comportement et, d'autre part, les responsables pour mettre ces derniers en état d'alerte. [OFPP]
présentation de la situation	Exposé de la situation effectué par le chef du suivi de la situation comprenant d'une part le tableau de la situation et, d'autre part, l'appréciation de la situation. [OFPP]
présentation électronique de la situation CENAL PES CENAL	Plate-forme électronique protégée pour le partage d'informations et la communication entre les partenaires de la protection de la population. [ResMaB] <i>EXP: La PES est gérée par la Centrale nationale d'alarme et utilisée pour la gestion d'événements de portée supracantonale, régionale ou nationale. [ResMaB]</i>
priorité, prestation, qualité, quantité, temps, durée PPQQTd	Description structurée d'une prestation (ou d'un produit) avec indication des priorités. [OFPP] <i>EXP: Formulaire sous forme de tableau à double entrée utilisé pour la définition de la prestation d'aide demandée. [TERMDAT]</i>
prévention	Mesures visant à empêcher la survenance d'un événement dommageable ou à en diminuer les conséquences. [Glossaire des risques] <i>EXP: Déploient leur effet avant la survenance d'un événement. [Glossaire des risques]</i>
principe de conduite	Critères sur lesquels le chef de l'organe de conduite se fonde pour apprécier les solutions qui lui sont proposées. [OFPP] <i>EXP: P. ex. la sécurité, la légalité, la souplesse. [OFPP]</i>

Terme	Définition
prise de décision	Activité de conduite qui consiste, pour le chef de l'organe de conduite, à décider, sur la base des solutions qui lui ont été présentées, quelles mesures prendre pour maîtriser un événement ou accomplir une mission. [OFPP]
probabilité d'occurrence	Possibilité en rapport avec une situation ou une période donnée qu'un événement donné se produise. [Glossaire des risques]
problème partiel	Regroupement thématique des aspects d'un problème. [OFPP]
processus du travail d'état-major	Processus de travail appliqué par les organes de conduite ou les états-majors pour la maîtrise d'une situation ou d'un événement ou l'accomplissement d'une mission. [OFPP] <i>EXP: Ce processus règle les étapes du travail d'état-major, les compétences et les structures de communication et d'information. [OFPP]</i>
protection de la population	Système coordonné modulaire regroupant les organisations partenaires suivantes : police, sapeurs-pompiers, services de la santé publique, services techniques et protection civile qui a pour mission principale la maîtrise des catastrophes et des situations d'urgence et la préparation en vue de celles-ci. [OFPP] <i>EXP: La collaboration est coordonnée en fonction de l'échelon (Confédération, canton, commune) par l'organe correspondant. [OFPP]</i>
rapport de coordination	Rapport destiné à mettre en place la collaboration entre l'organe de conduite et un partenaire externe (p. ex. armée) qui vient en soutien pour la maîtrise d'un événement. [OFPP]
rapport de décision	Rapport de l'état-major lors duquel le chef de l'organe de conduite détermine ou communique la solution à mettre en œuvre. [OFPP] <i>EXP: Élément du processus du travail d'état-major. [OFPP]</i>
rapport de situation	Rapport de l'état-major destiné à gérer l'engagement en permettant de faire le point de la situation, de déterminer la nécessité de mesures supplémentaires et de régler la suite des opérations. [OFPP] <i>EXP: Élément du processus du travail d'état-major. [OFPP]</i>
rapport d'orientation	Rapport de l'état-major destiné à présenter l'appréhension du problème et à faire le point de la situation afin de prendre des mesures d'urgence et de régler la suite des opérations. [OFPP] <i>EXP: Élément du processus du travail d'état-major. [OFPP]</i>
rapport final d'engagement	Rapport établi par le chef d'état-major sur le déroulement d'un engagement. [OFPP] <i>EXP: Comprend notamment les enseignements à tirer pour améliorer les prestations. [OFPP]</i>
reconnaissance	Recherche active d'informations brutes concernant les conditions-cadre, l'environnement, les événements et les dangers qui revêtent une importance pour l'intervention. [BELA]
reconstruction	Rétablissement des moyens de subsistance désorganisés ou détruits par une catastrophe ou une situation d'urgence. [ResMaB] <i>EXP: Si possible en en accroissant la résistance et en en optimisant l'utilisation. [GIR]</i>
remise en état	Rétablissement (provisoire) aussi rapide que possible du fonctionnement des installations vitales et des voies de communication. [GIR]
résilience	Capacité d'un système, d'une organisation ou d'une société de résister à des perturbations et de maintenir ou de rétablir rapidement son bon fonctionnement. [RAPOLSEC 2016]
responsabilité de l'engagement	Pouvoir de disposer des prestations fournies par les entités subordonnées ou attribuées, combiné à l'obligation d'assumer les conséquences de l'action. [OFPP]
responsable de domaine	Responsable technique qui dirige son domaine au sein de l'organe de conduite, fournit des bases décisionnelles à la conduite, participe au travail d'état-major et donne des conseils techniques. [OFPP]
ressource	Moyen ou compétence technique permettant de fournir une prestation. [ResMaB]
retour d'expérience RETEX	Discussion passant en revue chronologiquement toutes les phases de l'engagement d'un organe de conduite avec tous ses membres afin de tirer des enseignements. [OFPP]

Terme	Définition
risque	Paramètre permettant de déterminer l'étendue d'une mise en danger et qui englobe la fréquence ou probabilité et l'ampleur des dommages d'un événement indésirable. [Glossaire des risques]
ROB (Règles de comportement)	Dispositions du supérieur militaire direct au niveau de conduite tactique contenant des prescriptions concernant l'équipement, le comportement et la sécurité.
ROE (Règles d'engagement)	Directives au niveau national ou international en vue d'un engagement déterminé, fixées de concert entre les nations ou les instances de sécurité participantes, réglant l'engagement de la troupe dans le secteur d'engagement, en particulier le recours à la force et aux mesures de contrainte, y compris l'engagement des armes.
salle de conduite	Local où ont lieu les rapports de l'organe de conduite. [OFPP]
séance périodique	Forme de rapport que tient l'organe de conduite à intervalles réguliers en situation normale pour effectuer essentiellement des tâches d'organisation. [OFPP] <i>EXP: P. ex. tenue de l'agenda, organisation de formations, planifications préventives.</i>
secteur	Sur une place sinistrée, domaine de responsabilité délimité en fonction de l'espace ou de la thématique. [BELA] <i>EXP: Secteur de la police, des sapeurs-pompiers, du service sanitaire, etc. [BELA]</i>
Service suisse d'enquête de sécurité SESE	Commission extraparlamentaire (à pouvoir décisionnel) rattachée au Département fédéral de l'environnement, des transports, de l'énergie et de la communication qui enquête sur les incidents dans les domaines des transports publics, de l'aviation civile et de la navigation maritime. [TERMDAT]
situation	État actuel des moyens de subsistance d'une collectivité à un moment donné ainsi que de son mode opératoire pour la gestion des tâches. [BELA]
situation d'urgence	Catégorie d'événements relevant du domaine de la protection de la population et caractérisée par un développement le plus souvent lent et non maîtrisable de la situation, les capacités du système étant dépassées. [OFPP] <i>EXP: P. ex. pandémie, afflux de réfugiés, pénurie d'électricité. [OFPP]</i>
situation extraordinaire	Situation dans laquelle les procédures ordinaires ne permettent plus, dans de nombreux domaines et secteurs, de faire face aux tâches qui se présentent. [BELA] <i>EXP: P. ex. en cas de catastrophe ou en situation d'urgence affectant sérieusement l'ensemble du pays ou en cas de conflit armé. [BELA]</i>
situation générale	Situation considérée dans son ensemble, consistant en un résumé de différents aspects. [ResMaB]
situation normale	Situation dans laquelle les procédures ordinaires permettent de faire face aux tâches qui se présentent. [plan dir prot pop]
situation particulière	Situation dans laquelle les procédures ordinaires ne permettent plus d'accomplir certaines tâches. [BELA] <i>EXP: À la différence de la situation extraordinaire, l'action des autorités n'est en l'occurrence entravée que de manière sectorielle. Le cas échéant, il convient de concentrer rapidement les moyens disponibles et de rationaliser les procédures de décision. [BELA]</i>
solution à mettre en œuvre	Solution que choisit le chef de l'organe de conduite et qui est constituée par la somme des solutions aux problèmes partiels harmonisées entre elles. [OFPP] <i>EXP: Désignée par « intention » dans les documents militaires. [OFPP]</i>
spécialiste	Expert qui renforce au besoin l'organe de conduite en apportant ses connaissances techniques dans le cadre du processus décisionnel. [OFPP] <i>EXP: P. ex. représentant des CFF, d'entreprises de télécommunication ou du Service suisse d'enquête de sécurité. [OFPP]</i>
suivi de la situation (domaine)	Champ d'activité de l'aide au commandement qui englobe l'établissement du tableau de la situation et la réalisation de l'appréciation de la situation en faveur des directions générales d'intervention, des forces d'intervention et des organes de conduite. [BELA]

Terme	Définition
système coordonné de protection de la population	Voir <i>protection de la population</i>
système de conduite	Système électronique utilisé dans le cadre de l'aide à la conduite. [OFPP] <i>EXP: P. ex. présentation électronique de la situation (PES), Système d'information et d'intervention (SII), système électronique de suivi de la situation et de conduite (Saga Crisis, SII). [OFPP]</i>
système d'information	Système électronique qui rassemble et met à disposition des informations techniques spécifiques. [OFPP] <i>EXP: P. ex. plate-forme commune d'information sur les dangers naturels (GIN), système d'information géographique (SIG). [OFPP]</i>
tableau de la situation	Ensemble des constatations relatives à une situation dont dispose la conduite portant sur les dangers et leurs conséquences, les actions, les interventions ainsi que les facteurs environnementaux essentiels. [BELA]
transmission de l'alarme (à la population)	Signal attirant l'attention sur un danger imminent et diffusion par les autorités à la population de consignes de comportement contraignantes. <i>EXP: L'alarme peut être diffusée via plusieurs canaux différents (p. ex. sirènes, téléphones mobiles, radio). [OFPP]</i>
travail d'état-major	Collaboration méthodique et coordonnée des membres d'un état-major ou d'un organe de conduite dans le but de maîtriser une situation ou un événement ou d'accomplir une mission. [OFPP]
triage	Dans le cadre des activités de conduite et de suivi de la situation, étape du traitement de l'information qui consiste à vérifier la fiabilité des sources et la crédibilité de l'information ainsi qu'à définir la suite de son traitement et sa diffusion. [OFPP]
vérification de la faisabilité	Technique d'analyse permettant de vérifier si une solution élaborée par l'état-major est réalisable en contrôlant si elle est complète, si les ressources nécessaires sont disponibles et si elle correspond aux résultats de l'appréciation de la situation. [OFPP]
vérification des solutions vérification des variantes	Examen des solutions possibles à un problème partiel sur la base de la vérification de la faisabilité et d'une appréciation. [OFPP]
zone d'attente zo att	Zone séparée de la zone sinistrée dans laquelle les moyens d'intervention arrivant sur place attendent, déjà équipés et articulés en fonction de l'engagement, avant de pénétrer dans la zone d'intervention. [BELA]
zone d'intervention	Zone relevant de la responsabilité d'une organisation d'intervention. [BELA] <i>EXP: Peut être subdivisée en plusieurs secteurs. [BELA]</i>
zone sinistrée	Dans le cadre de la maîtrise d'un événement étendu, zone d'engagement des forces d'intervention comprenant plusieurs places sinistrées. [OFPP]

