



Schweizerische Eidgenossenschaft
Confédération suisse
Confederazione Svizzera
Confederaziun svizra

Département fédéral de l'environnement des transports, de l'énergie et
de la communication DETEC

Office fédéral des transports OFT
Division Sécurité

Date: 1^{er} juin 2016
Version: V 1.0_f

Référence du dossier: BAV-513.5-00002/00002

Guide

Maîtrise des événements dans la navigation à passagers

**Groupe de travail Maîtrise des événements dans la navigation à
passagers**



Mentions légales

Editeur :	Office fédéral des transports (OFT)
Auteur :	Beat Bürgi
Distribution :	publié sur le site internet de l'OFT
versions linguistiques :	d (original), f, i

Contrôle des documents

Plan qualité, niveau:	RL, publié
Lien vers QM-SI:	Système de gestion navigation
Champs d'application processus OFT:	513.5

Le présente guide entre en vigueur le 1^{er} juin 2016.

Office fédéral des transports
Division Sécurité

Section navigation

Pieter Zeilstra, sous-directeur

Gerhard Kratzenberg, Chef de la section

Editions / histoire des modifications

Version	Date	Auteur	Modifications	Etat ^x
V_1.0	1 ^{er} juin 2016	Beat Bürgi / Michael Sanders	1 ^{re} édition	en vigueur/ZEP

^x les états suivants sont prévus : en travail, en revue, en vigueur/avec visa, remplacé

Modération

B. Bürgi (OFT)
G. Kratzenberg (OFT)
B. Ursenbacher (OFT)

Membres du groupe de travail

M. Bühler (OFT)
M. Brack, Département de la sécurité de Bâle-Campagne
F. Brünisholz, Police des lacs du canton de Berne
D. Chapuis, Service de la sécurité civile / militaire VD
O. Chenaux, CGN SA Lausanne
J.-M. Clerc, Société Internationale de Sauvetage du Léman (SISL)
S. Dorand, Gendarmerie du Canton de Genève
U. Eberli, Police des lacs du canton de Thurgovie
M. Gappisch, Interassociation de Sauvetage (IAS)
S. Goletta, Gendarmerie du Canton de Genève
A. Graf, Police de la protection des eaux de la ville de Zurich
U. Haller, Association des entreprises suisses de navigation (AESN),
Commission Exploitation
B. Hodel, Association des entreprises suisses de navigation (AESN),
Commission Exploitation
M. Jungi, Police des lacs du canton de Berne
R. Karlen, Coordination Suisse des Sapeurs-Pompiers (CSSP)
R. Köppli, Association des entreprises suisses de navigation (AESN),
Commission Exploitation
L. Reimann, Association des entreprises suisses de navigation (AESN),
Commission Exploitation
P. Sauter, Ports rhénans suisses (SRH)
P. Schaffner, CGN SA Lausanne
Ch. Schmied, Police des lacs du canton de Zurich
K. Stadelmann, Police de Lucerne
M. Schull, Police cantonale vaudoise
P. Schwab, Gendarmerie du Canton de Genève
H.-G. Veneberg (OFT)
K. Wurzberger, Gendarmerie du Canton de Genève
G. Wyss, Police cantonale vaudoise
H. Zandegiacomo, Police des lacs du canton de Schwyz
M. Zbinden, Société suisse de Sauvetage (SSS)

Table des matières

0 Définitions	5
1 Introduction	6
2 Fondements de la maîtrise des événements dans la navigation à passagers	6
2.1 Bases légales	6
2.2 Objet (but du guide)	7
3 Plan d'urgence	7
3.1 Généralités	7
3.2 Scénarios d'événement.....	7
3.3 Données relatives aux délais d'intervention	8
3.4 Processus d'alerte et liste de contacts.....	8
3.5 Répertoire des documents d'urgence	8
3.6 Données relatives au dispositif interne d'urgence	9
3.7 Planification des formations et des exercices	9
4 Plan d'intervention « services d'intervention » (SI)	9
4.1 Généralités	9
4.2 Résumé des recommandations relatives au plan d'intervention concernant la maîtrise des événements impliquant des bateaux à passagers	11
4.3 Commentaires au sujet des recommandations.....	13
4.3.1 Événements et tactiques d'intervention	13
4.3.2 Compétences et responsabilités	13
4.3.3 Alerte	14
4.3.4 Ressources (en général).....	14
4.3.5 Moyens d'intervention et de communication.....	14
4.3.6 Délais d'intervention.....	15
4.3.7 Mesures destinées à la maîtrise des événements	15
4.3.8 Plans et cartes d'intervention	17
4.3.9 Formation	18
4.3.10 Information	19
4.3.11 Soutien aux personnes concernées (<i>care services</i>).....	19
4.3.12 Post-traitement des événements	19
5 Modèles de documents d'intervention en matière de navigation	19
5.1 Exemple de plan d'intervention	19
5.2 Quelques exemples de documents.....	23
5.2.1 Plans d'alerte	23
5.2.2 Plans d'accès et points de débarquement	24
5.2.3 Plan de communication.....	25
5.2.4 Notices d'urgence	26
5.2.5 Listes de contrôle	34

0 Définitions

Bateau à passagers	Bateau utilisé pour le transport professionnel de plus de 12 personnes.
Coordinateur de la sécurité	Personne chargée par l'entreprise de navigation d'assurer la coordination des tâches liées au sauvetage et à la sécurité avec les organes cantonaux compétents et les services d'intervention. Interlocuteur pour les questions de sécurité propres à la navigation.
Entreprise de navigation (ET)	Entreprise qui transporte des passagers à titre professionnel et exploite un ou plusieurs bateaux.
Événement	Accident, urgence médicale, incendie ou situation dangereuse particulière. Cas extraordinaires allant au-delà des incidents d'exploitation et des pannes.
Liste de contrôle d'urgence	Récapitulatif des principales instructions et informations relatives aux cas d'urgence.
Notice d'urgence	Récapitulatif des principales informations à donner de façon concise aux services d'intervention afin qu'ils se fassent rapidement une idée du bateau, du déploiement à mettre en place, des tactiques d'intervention et des premières mesures à prendre après un événement.
Plan d'intervention	Totalité des mesures organisationnelles à mettre en place afin de limiter les conséquences des accidents et de maîtriser ces derniers de manière optimale.
Plan d'urgence	Document établi par l'entreprise de navigation et détaillant, pour divers scénarios, la marche à suivre après la survenue d'un événement. Récapitulatif des guides et des mesures prévus pour la maîtrise des accidents.
Plans et cartes d'intervention	Composante du plan d'intervention indispensable à la maîtrise des accidents (documents tels que plan d'ensemble et plan de sécurité du bateau incluant points d'accostage et plan d'accès).
Rôles de sécurité	Instructions écrites formulées par l'entreprise de navigation en fonction des scénarios d'événement susceptibles de se produire durant l'exploitation de ses bateaux. Des instructions claires et adéquates doivent exister pour tous les membres d'équipage présents à bord. Elles revêtent un caractère obligatoire pour les membres d'équipage (dispositions d'exécution du DETEC sur l'ordonnance concernant la construction des bateaux, DE-OCB ad art. 46).
Scénario d'événement	Description d'un événement hypothétique indésirable ou d'un enchaînement de tels événements. Sert de base à l'élaboration du plan d'intervention et à la définition des rôles de sécurité revenant à tous les membres d'équipage présents à bord d'un bateau à passagers.
Services d'intervention (SI)	Organismes publics ou privés formés et équipés de manière à pouvoir intervenir lors d'événements : police, pompiers, services sanitaires en tant qu'organismes d'intervention d'urgence, de même que protection

civile et services de sauvetage des lacs en tant qu'autres organisations chargées du sauvetage et de la sécurité (AOSS).

1 Introduction

La navigation à passagers sur les eaux suisses est réputée sûre, mais il est impossible d'exclure totalement la survenue d'événements. Plusieurs scénarios d'événement sont possibles et se sont déjà produits. Citons notamment un incendie avec un fort dégagement de fumée à bord d'un bateau d'excursion, une collision provoquant une voie d'eau ou une perte de manœuvrabilité due à de mauvaises conditions de navigation.

Les circonstances propres à un événement touchant, sur un lac ou une rivière, un bateau chargé de passagers soumettent l'équipage et les services d'intervention à des contraintes importantes. Les sauveteurs peuvent en effet mettre du temps à atteindre le bateau en détresse en nombre suffisant et avec les moyens d'intervention adaptés.

Le plan d'intervention revêt par conséquent une grande importance. Il a pour but d'huiler la collaboration entre les divers intervenants s'employant à maîtriser l'événement. Il doit être vérifié à l'occasion d'exercices réguliers afin de détecter et d'éliminer d'éventuels points faibles.

L'élaboration des documents d'intervention spécifiques à la navigation et une bonne collaboration des différents services d'intervention (police, pompiers, services sanitaires et services de sauvetage) avec l'entreprise de navigation (ET) sont cruciales pour une bonne maîtrise des événements.

Les enseignements tirés des exercices de sauvetage et des cas d'urgence doivent être pris en compte et rendus accessibles au plus grand nombre possible de personnes concernées par la maîtrise des accidents en matière de navigation à passagers.

Le présent guide « Maîtrise des événements dans la navigation à passagers » a été rédigé sous l'égide de l'Office fédéral des transports (OFT) en collaboration avec l'Association des entreprises suisses de navigation (AESN), divers services cantonaux, notamment les polices des lacs, la Coordination Suisse des Sapeurs-Pompiers (CSSP), la Société suisse de sauvetage (SSS), divers services de sauvetage et l'Interassociation de sauvetage (IAS).

2 Fondements de la maîtrise des événements dans la navigation à passagers

2.1 Bases légales

Les entreprises exploitant des bateaux à passagers sont quant à elles tenues par les dispositions de la législation fédérale à garantir l'exploitation sûre des bateaux. Des prescriptions en ce sens figurent dans la loi fédérale sur la navigation intérieure (LNI, notamment aux art. 10, 25 et 26), dans l'ordonnance sur la navigation intérieure (ONI, notamment aux art. 12, 14, 15 et dans les annexes) mais aussi et surtout dans l'ordonnance sur la construction des bateaux (OCB, notamment à l'art. 46, Service de sauvetage et de sécurité).

L'organisation et le financement des services publics d'intervention (police, pompiers, services sanitaires) incombent aux cantons. Ceux-ci peuvent mettre en place un service public de sauvetage et lui déléguer des compétences. Les frais de sauvetage peuvent être mis à la charge du conducteur, du détenteur et du propriétaire du bateau qui a bénéficié du sauvetage (LNI, art. 26).

2.2 Objet (but du guide)

Le présent guide vise à rassembler les expériences des participants dans le domaine de la maîtrise des événements et les mesures qu'ils ont prises en conséquence. Il vise à servir de base au réexamen et à l'élaboration de plans d'urgence et de plans et cartes d'intervention et à la mise à disposition de ressources en personnel et en matériel. Les documents ainsi établis à titre préventif ont vocation à limiter autant que possible l'ampleur des dégâts.

Les recommandations réunies dans le présent guide doivent être mises en œuvre dans les trois ans suivant l'adoption du document et en tenant compte de la situation régionale.

L'OFT le réactualisera en accord avec les parties concernées (entreprises de navigation, services d'intervention) et à la lumière des expériences acquises lors d'exercices ou d'événements, puis il le publiera.

Le guide s'adresse aux :

- Entreprises de navigation (ET) qui transportent des passagers à titre professionnel ;
- Autorités cantonales compétentes (ACC) ;
- Services d'intervention (SI).

3 Plan d'urgence

3.1 Généralités

La maîtrise efficace et rapide des événements compte tenu des spécificités locales impose aux entreprises de navigation (ET) de disposer d'un plan d'urgence adapté. Celui-ci doit faire l'objet d'une concertation avec les services d'intervention (SI) et être coordonné avec leur propre plan d'intervention. Il convient en particulier de définir clairement les domaines d'intervention et la répartition des rôles entre les représentants des SI et les collaborateurs des ET.

Pour être adéquat, le plan d'urgence conçu par l'entreprise de navigation (ET) doit au moins contenir les éléments énumérés aux points 3.2 à 3.7 ci-après.

3.2 Scénarios d'événement

Les plans d'urgence doivent au moins décrire les mesures, processus et compétences pour les scénarios suivants :

- Incendie (et explosion si des vecteurs d'énergie spéciaux sont utilisés)
- Collision
- Voie d'eau, naufrage
- Fuite de vapeur (sur les bateaux à vapeur)
- Personne par-dessus bord
- Combinaison d'urgences liées à la perte de manœuvrabilité
- Problèmes de santé touchant le conducteur du bateau et urgences médicales en général
- Conditions météorologiques et de navigation difficiles
- Événements ou perturbations hors du commun survenant aux installations du fait de l'utilisation de vecteurs d'énergie spéciaux

- Menaces proférées par des personnes à bord (aspects de sûreté)

Les ET peuvent définir d'autres scénarios d'événement en fonction de l'utilisation de leurs bateaux.

3.3 Données relatives aux délais d'intervention

Le temps séparant l'alerte donnée de l'arrivée des aides internes à l'ET ou des premiers SI à bord et, le cas échéant, des interventions suivantes doit être déterminé conjointement par l'ET, les ACC et les SI. La définition de ces délais indicatifs doit prendre en compte :

- la sécurité des personnes à secourir ;
- les ressources en personnel disponible (aides internes à l'ET ou SI) (peuvent être sujettes à des fluctuations saisonnières), des engins de sauvetage à bord et du matériel d'intervention et de communication ;
- les conditions géographiques ;
- l'intervention en cas d'avaries sur l'eau et à quai.

Les aides internes à l'ET ou les SI doivent tendre vers un délai indicatif de ≤ 30 minutes pour l'arrivée des premiers secours à partir de l'alerte donnée par le conducteur du bateau. Il faut, si possible, réduire ce laps de temps jusqu'à l'arrivée des secours extérieurs à bord.

En général, les pompiers et les services sanitaires ne possèdent pas de bateaux d'intervention. Le délai indicatif de ≤ 30 minutes ne peut donc être tenu qu'à condition que le bateau à passagers concerné ait accosté à la rive. De plus, il y a lieu de respecter les délais indicatifs des interventions conformément au principe VIII du concept de la CSSP « Sapeurs-pompiers 2015 »¹.

Le délai d'arrivée des premiers secours à bord d'un bateau à passagers se trouvant au large doit être fixé sur la base des spécificités régionales et, éventuellement, saisonnières.

Jusqu'à l'arrivée des secours extérieurs, les premières mesures visant à maîtriser l'événement sont à prendre par l'équipage du bateau (prévoir notamment une formation et un équipement adaptés).

3.4 Processus d'alerte et liste de contacts

Processus d'alerte dans le cadre desquels une aide interne et externe peut être requise. Liste des numéros auxquels peuvent être joints les principaux interlocuteurs.

3.5 Répertoire des documents d'urgence

Exemples de documents d'urgence :

- Notices d'urgence destinées aux SI et contenant des indications spécifiques au bateau (taille, nombre de membres d'équipage et nombre maximal de passagers, sources de dangers, points d'accostage, pompes d'assèchement, extincteurs, matériel de sauvetage disponible à bord) ;
- Liste de contrôle d'urgence énumérant les premières mesures à prendre par le conducteur du bateau immédiatement après la survenue de l'événement et celles visant à contribuer à une maîtrise efficace de l'événement ;

¹ Décision du 5 juin 2009 de la Conférence gouvernementale de la Coordination Suisse des Sapeurs-pompiers CSSP
http://docs.feukos.ch/Konzeption_2015/Konzeption_2015_FR/

- Plans des points de débarquement et d'évacuation faciles d'accès pour les services d'intervention. La désignation des endroits appropriés et l'établissement des plans se font par les ACC d'entente avec les ET concernées et les SI.

3.6 Données relatives au dispositif interne d'urgence

Description du dispositif interne d'urgence de l'ET et des champs des compétences (par ex. désignation du coordinateur de la sécurité).

3.7 Planification des formations et des exercices

Assurer la formation périodique aux situations d'urgence, les exercices (hors exercices à grande échelle) et l'échange d'informations avec les SI.

4 Plan d'intervention « services d'intervention » (SI)

4.1 Généralités

Grâce aux plans d'urgence, les plans d'intervention peuvent être ajustés aux circonstances spécifiques d'un événement impliquant un bateau à passagers.

Il convient, via une réaction rapide et adaptée de l'équipage et une arrivée en temps utile des SI et des éventuels autres services cantonaux concernés, de limiter autant que possible l'ampleur de l'événement. A cette fin, la détermination des processus entre les divers intervenants, la coordination des différentes activités et d'autres mesures préparatoires sont incontournables.

Les cantons, les communes, les gestionnaires de l'infrastructure ou les entreprises disposent généralement de plans d'intervention détaillés relatifs aux accidents de la route, aux incendies domestiques et aux événements de grande ampleur sur la terre ferme. Il leur faut également se doter, si tel n'est pas déjà le cas, de plans d'intervention établis dans le cadre du plan d'urgence et portant sur la navigation à passagers.

Dans la mesure où des secours extérieurs sont nécessaires à la maîtrise d'un événement, les partenaires suivants ont tout intérêt, lors de l'établissement du plan d'urgence lancé par l'ET, à élaborer les documents d'intervention nécessaires et à coordonner entre eux les ressources en personnel et en matériel :

- autorités cantonales compétentes (ACC) – elles varient selon les cantons, par ex. services des départements de la sécurité / de la justice, de la protection de la population, sapeurs-pompiers, offices de la navigation ;
- services d'intervention (police, pompiers, services sanitaires, services de sauvetage des lacs) ;
- entreprise de navigation.

Dès lors que les eaux navigables se trouvent sur le territoire de plusieurs cantons ou Etats, les plans d'intervention doivent faire l'objet d'une harmonisation intercantonale ou internationale (par ex. dans le cadre d'un groupe de travail ad hoc réunissant de toutes les parties concernées).

Des standards uniformes applicables aux plans d'intervention et à leur mise en œuvre, comme par ex. dans les domaines des documents auxiliaires, des exercices périodiques et de l'assurance de la qualité, pourraient réduire le travail des ET.

Pour des indications sur le plan d'intervention, se référer notamment au Manuel III de l'ordonnance sur les accidents majeurs (OPAM), annexe G (www.bafu.admin.ch/publications).

Les documents élaborés dans le cadre du plan d'intervention (cartes, notices d'urgences et listes de contrôle) doivent présenter une structure claire et pratique.

Les recommandations mentionnées ci-après ne sont pas des instructions d'utilisation de portée générale. Les plans de secours doivent en effet tenir compte des compétences et des rapports spécifiques qu'entretiennent les organismes dans les différents cantons. Une uniformisation s'opposerait au caractère de recommandation du présent guide.

4.2 Résumé des recommandations relatives au plan d'intervention concernant la maîtrise des événements impliquant des bateaux à passagers

Tableau récapitulatif des éléments composant le plan d'intervention et des rôles possibles des intervenants

Les recommandations (exemples) sont expliquées plus en détail dans les pages qui suivent le tableau.

Domaine	Rôle de l'entreprise de navigation (ET)	Rôle des autorités cantonales compétentes	Rôle des services d'intervention
Scénarios (analyse et appréciation des risques) voir point 4.3.1	Formulation d'hypothèses quant aux événements possibles	Prise de position et, le cas échéant, compléments	Prise de position et, le cas échéant, compléments
Tactique d'intervention voir point 4.3.1	Collaboration	Prise de position et validation	Elaboration de schémas d'intervention en fonction des divers événements
Compétences et responsabilités voir point 4.3.2	Définition du dispositif interne d'urgence de l'entreprise, désignation d'un coordinateur de la sécurité. Définition des responsabilités sur le bateau avec les SI	Définition des compétences pour le pilotage général et spécialisé des interventions	Participation à la définition des interfaces et du pilotage des interventions
Alerte voir point 4.3.3	Définition du processus interne d'alerte de l'entreprise et de la liste d'alerte	Détermination du plan d'alerte	Définition de la liste d'alerte et du processus d'alerte en fonction des événements
Ressources (en général) voir point 4.3.4	Elaboration d'une vue d'ensemble du personnel et des équipements pouvant contribuer aux opérations d'aide	Elaboration d'une vue d'ensemble des ressources existantes en personnel et en matériel. Coordination des études de besoins en fonction des événements	Elaboration d'une vue d'ensemble du personnel et des équipements pouvant contribuer aux opérations d'aide
Moyens d'intervention et de communication voir point 4.3.5	Etude de la possibilité d'utiliser des bateaux (à passagers / d'intervention) pour les opérations d'aide. Vérification de la nécessité d'achat d'engins de sauvetage spéciaux	Inventaire des moyens d'intervention et de communication disponibles et adaptés à la maîtrise des événements nautiques	Participation à l'inventaire des moyens d'intervention et de communication adaptés existants. En cas de besoin, demande de moyens adaptés

Domaine	Rôle de l'entreprise de navigation (ET)	Rôle des autorités cantonales compétentes	Rôle des services d'intervention
Délais d'intervention voir point 4.3.6	Détermination de la disponibilité et des délais d'intervention des bateaux à passagers et de service de l'ET susceptibles de prendre part aux opérations d'aide	Récapitulatif de la disponibilité saisonnière des SI et des délais d'intervention	Indication de la disponibilité et des délais d'intervention pour l'ACC
Mesures visant à maîtriser l'événement voir point 4.3.7	Elaboration d'une vue d'ensemble des mesures en fonction des événements	Mise sur pied des mesures nécessaires au déploiement initial des secours	Elaboration d'une vue d'ensemble des mesures à prendre immédiatement après l'événement
Plans et cartes d'intervention voir point 4.3.8	Mise à disposition des données et collaboration	Coordination et élaboration du plan d'intervention. Le cas échéant, délégation de l'élaboration aux services d'intervention	Mise à disposition des données et collaboration
Formation voir point 4.3.9	Planification des formations et de la communication nécessaire à l'information sur les modifications apportées aux bateaux. Participation aux exercices communs d'intervention	Organisation d'exercices communs ET et SI et évaluation des résultats	Planification des formations et de la communication nécessaire à l'information sur les modifications concernant les SI. Participation aux exercices communs d'intervention.
Information voir point 4.3.10	Mise à disposition de documents d'information et fourniture de renseignements spécialisés aux ACC et aux SI	Définition des compétences. Etablissement d'une liste de contrôle relative aux informations	Participation à la mise à disposition des documents d'information. Fourniture de renseignements spécialisés aux ACC et à l'ET
Soutien aux personnes concernées (care services) voir point 4.3.11	Collaboration	Mise sur pied des mesures nécessaires pour l'intervention des <i>care services</i> en cas d'événement en navigation à passagers	Evaluation de la nécessité de mesures et d'actions relatives à la navigation
Post-traitement des événements voir point 4.3.12	Collaboration et mise en pratique des connaissances acquises	Création d'une plateforme afin d'assurer l'analyse en profondeur du déroulement de l'intervention	Collaboration et mise en pratique des connaissances acquises

4.3 Commentaires au sujet des recommandations

4.3.1 Evénements et tactiques d'intervention

Entreprise de navigation (ET)

- Formulation d'hypothèses quant aux événements dont la probabilité d'occurrence et l'ampleur sont, d'expérience, les plus grandes. Prise en compte de scénarios impliquant l'évacuation des passagers sur l'eau ou sur les rives ;
- Evaluation des conséquences et de l'impact des événements présumés sur les personnes à bord ;
- Communication des événements envisagés aux ACC.

Autorités cantonales compétentes (ACC) et services d'intervention (SI)

- Vérification des bases de planification de l'ET. Prise de position en vue de la planification et, le cas échéant, de l'harmonisation avec l'ET du plan d'urgence, compte tenu des prescriptions cantonales ;
- Validation des tactiques d'intervention prévues pour les divers événements.

4.3.2 Compétences et responsabilités

Entreprise de navigation (ET)

- Définition du dispositif d'urgence interne. Fixation des compétences au sein de l'ET en cas d'événement. Exemple : désignation d'un coordinateur de la sécurité afin d'harmoniser les questions de sécurité au sein de l'ET et d'épauler la direction des interventions des SI dans toutes les questions spécifiques à la navigation ;
- Mise en place d'une permanence d'urgence à même, selon le scénario et les besoins, de parvenir à bord en temps utile et d'épauler l'équipage ;
- Briefing des collaborateurs concernés au sein de l'ET à propos des exigences qui leur sont imposées dans le cadre du dispositif d'urgence. Formation axée sur la pratique et exercices périodiques basés sur des scénarios d'événements conformément au plan d'urgence ;
- C'est le conducteur du bateau qui assure le commandement à bord en matière de navigation. Une délimitation claire doit être opérée entre le commandement et les tâches du conducteur du bateau, d'une part, et les tâches et les compétences des SI à bord, d'autre part. Les rôles impartis à l'équipage et aux SI doivent également être clairement définis ;
- Discussion et coordination du plan d'urgence avec les services d'intervention (sous l'égide de l'ET).

Autorités cantonales compétentes (ACC)

- Définition des compétences pour ce qui est du plan d'intervention, du pilotage global des opérations et de pilotage spécialisé ;
- Coordination de la collaboration entre les SI et les personnes responsables au sein de l'ET (interfaces, principalement pilotage des opérations / conducteur du bateau et coordinateur de la sécurité de l'ET). Participation à l'établissement des documents d'intervention ;
- Coordination du plan d'intervention avec le plan d'urgence de l'ET ;
- Coordination intercantonale, voire internationale ;
- Coordination avec l'ET et les SI de la procédure d'information de la population et des médias en cas d'événement.

Services d'intervention (SI)

- Elaboration de tactiques d'intervention en fonction des événements avec le concours de l'ET (direction confiée à la police ou aux pompiers) ;
- Reprise (généralement par la police, parfois par les pompiers) de la direction de l'ensemble des interventions en cas d'événement ;
- Attribution des rôles pour ce qui est des domaines spécialisés, des tactiques et des moyens d'intervention. Concertation des divers SI quant aux tâches incombant à chacun et coordination d'ensemble.

Chacun doit être au clair quant à la fonction des divers intervenants dans la maîtrise de l'événement.

4.3.3 Alerte

Entreprise de navigation (ET)

- Déroulement de l'alerte en interne et alerte de la centrale d'intervention cantonale compétente (par ex. police ou pompiers) selon le plan d'urgence de l'ET.

Autorités cantonales compétentes (ACC)

- Définition du déroulement de l'alerte au sein de l'autorité cantonale. En général, mise en action des SI et des services spécialisés par la centrale d'intervention cantonale compétente.

Services d'intervention (SI)

- Définition du déroulement de l'alerte et du déploiement en fonction de l'événement en collaboration avec les ACC.

4.3.4 Ressources (en général)

Les ressources disponibles en personnel et en matériel influent de manière décisive sur le plan d'intervention et sur la tactique appliquée. Il est éventuellement possible d'intégrer au plan d'intervention l'aide de cantons ou de pays limitrophes, d'entreprises (bateaux de marchandises) ou de particuliers, dans la mesure où cela est réalisable.

4.3.5 Moyens d'intervention et de communication

Entreprise de navigation (ET)

- Intégration, dans le plan d'intervention, des bateaux à passagers et d'autres embarcations appartenant à l'entreprise (peut varier en fonction des saisons) ;
- Présence à bord d'équipements de premiers secours en nombre suffisant (par ex. défibrillateur [DEA] et matériel sanitaire approprié) ;
- Evaluation de la nécessité d'acheter du matériel de transbordement adapté et des engins de sauvetage supplémentaires; conditions de leur mise à disposition ;
- Vérification que des moyens approuvés sont prévus pour donner l'alerte et communiquer avec les services compétents ;
- Mise en place de moyens adaptés pour les communications d'urgence entre le conducteur du bateau et les membres de l'équipage (radios de bord, par exemple).

Autorités cantonales compétentes (ACC)

- Recensement des informations se rapportant aux moyens d'intervention disponibles (type et nombre) comme aide à la planification des cas d'événement impliquant un bateau à passagers ;
- Définition des moyens, canaux et concepts d'alerte et de communication pour les cas d'urgence. Examen de la possibilité d'introduire un réseau radio Polycom dans la navigation à passagers.

Services d'intervention (SI)

- Tenue à disposition des documents d'intervention complets, notamment des notices d'intervention contenant entre autres des informations sur le bateau ;
- Vérification de la disponibilité et du parfait état de fonctionnement des équipements de sauvetage et, le cas échéant, achats complémentaires.

4.3.6 Délais d'intervention

Du fait de mauvaises conditions de navigation ou de la distance à parcourir, les secours peuvent mettre du temps à atteindre le bateau en détresse, qu'il soit au large ou proche de la rive.

L'évacuation d'un bateau est compliquée et demande du temps. Elle ne doit donc être ordonnée que si des menaces sérieuses planent sur la santé ou la vie des personnes encore à bord.

Entreprise de navigation (ET)

- Communication, régulièrement mise à jour, des horaires d'exploitation saisonniers des bateaux à passagers avec une estimation du nombre moyen de passagers (service régulier et circulations spéciales) aux ACC et aux SI.

Autorités cantonales compétentes (ACC)

- Evaluation et récapitulatif des temps de déploiement initial (avec variations saisonnières) des SI en fonction des moyens à mettre en œuvre pour la maîtrise de l'événement.

Services d'intervention (SI)

- Indication des délais d'intervention estimés en fonction des moyens disponibles pour maîtriser l'événement.

4.3.7 Mesures destinées à la maîtrise des événements

Entreprise de navigation (ET)

- Prise des premières mesures de maîtrise de l'événement par l'équipage, conformément aux rôles de sécurité définis. Engagement des moyens disponibles à bord ;
- Alerte conformément au ch. 4.3.3 (ET) et procédure suivant les rôles de sécurité et les dispositions d'urgence de l'entreprise. Le conducteur du bateau annonce à l'équipage les mesures spécifiques à exécuter ;
- Evaluation de la situation d'urgence et des conditions nautiques et météorologiques et transmission de ces informations au poste d'alerte interne à l'ET ou aux SI ;

- Information des passagers adaptée aux circonstances et délivrée par le conducteur du bateau. A intervalles réguliers, indications quant à l'évolution de la situation et aux mesures prises (emploi éventuel du mégaphone de bord, utilisation de modèles d'information d'urgence préparés à l'avance, annonce visant à savoir si un médecin est présent à bord, transmission au conducteur du bateau par l'équipage des questions / informations spécifiques) ;
- Encadrement et apaisement des passagers. Remise d'instructions claires ;
- Communication d'informations par le conducteur du bateau au responsable d'intervention de la police ou des pompiers à propos des mesures prévues pour maîtriser l'événement ;
- Constitution d'une centrale d'urgence interne à l'entreprise ;
- Envoi de bateaux d'aide et de personnel sur les lieux de l'événement afin d'épauler l'équipage ;
- Notification immédiate de l'événement au Service d'enquête suisse sur les accidents (SESA) via la centrale d'intervention de la REGA conformément aux prescriptions de l'OEIT².

Autorités cantonales compétentes (ACC)

- Le cas échéant, mise en place d'un commandement / état-major de crise. Repérages et prise en charge des tâches de coordination. Si nécessaire, coordination des mesures de sauvetage mises en place au niveau intercantonal ou international ;
- Evaluation du besoin d'information du gouvernement et du grand public puis, le cas échéant, diffusion des informations.

Services d'intervention (SI)

- Détermination du cas d'urgence et de la position du bateau de même que collecte d'informations à l'aide des notices d'urgence établies pour le bateau en question ;
- Au besoin, constitution d'un groupe chevronné de premiers secours dans le but d'apporter une aide aussi rapidement que possible à bord ;
- En cas de nécessité, coordination des moyens permettant de transporter rapidement les services d'intervention sur le lieu de l'événement, par exemple par la police ou le service de sauvetage ;
- Le cas échéant, collecte d'informations sur place par un représentant de la police et/ou des pompiers (selon les circonstances, maîtrise de l'événement par analogie à une urgence sur la route / à terre en général). Aide rapide au conducteur du bateau pour engager les mesures de sauvetage et donner les ordres ad hoc ;
- Attribution des tâches et choix des moyens appropriés par les dirigeants de l'intervention ;
- Le cas échéant, délivrance d'instructions par la police aux bateaux venus en renfort (autres bateaux à passagers, navires de sauvetage, bateaux de plaisance) afin de réglementer la navigation aux abords du bateau en détresse ;
- En cas de besoin, intervention sur place ou, si la situation le permet, remorquage du bateau accidenté vers un débarcadère propice au contrôle de la situation ;
- Le cas échéant, enregistrement des passagers, notamment des blessés ;
- Si nécessaire, suivi des passagers après l'événement (*care team*).

² Ordonnance sur les enquêtes de sécurité en cas d'incident dans le domaine des transports (RS 724.161)

4.3.8 Plans et cartes d'intervention

Les plans d'intervention décrivent les principales mesures organisationnelles à prendre pour maîtriser un événement impliquant un bateau à passagers. Ils sont arrêtés entre l'ET, les ACC et les SI et documentés au moyen de plans et de cartes d'intervention.

Les particularités cantonales et régionales doivent être prises en compte de manière appropriée.

Les plans d'intervention doivent au minimum contenir les plans et cartes d'intervention suivants, ainsi que d'autres documents de base, à moins qu'ils fassent partie intégrante du plan d'urgence de l'ET :

- Liste des personnes ou services responsables, leurs adresses et les moyens de les joindre ;
- Plan d'alerte avec les fonctions et les numéros de téléphone des responsables ;
- Plan des débarcadères adaptés pour les bateaux à passagers (prise en compte de la taille et du genre de bateau) et voies d'accès pour les SI ;
- Plans avec lieux d'évacuation adaptés pour les personnes blessées et non blessées ;
- Notices d'urgence en rapport avec le bateau et la situation et comprenant les principales indications de navigation à l'attention des SI ;
- Liste de contrôle d'urgence (carte d'intervention) avec les principales mesures devant être prises immédiatement après un événement par le conducteur du bateau, les SI et la compagnie de navigation (unilatéralement, mots clés) ;
- Fixation des priorités pour ce qui est de la maîtrise des événements ;
- Recensement des ressources d'intervention disponibles au fil de l'année (par ex. effectif de personnel réduit pendant l'hiver) et de leurs possibilités de mobilisation ;
- Documents relatifs à l'organisation du lieu du sinistre.

Entreprise de navigation (ET)

- Compilation des données et des documents utiles et exigés par les ACC (données techniques relatives aux bateaux, nombre maximal de passagers, effectifs de l'équipage, sources de dangers et installations de lutte contre les incendies à bord, points d'accostage adaptés sur le bateau pour le transfert et l'évacuation de personnes, moyens de secours. Cf. ch. 3.5, indications à fournir dans toute notice d'urgence).

Autorités cantonales compétentes (ACC)

- Coordination des plans d'intervention avec l'ET et les SI ;
- Rassemblement des plans et cartes d'intervention nécessaires et d'autres documents sur la foi des données fournies par l'ET et les SI tels que :
 - plans d'accès aux points d'accostage et d'intervention adéquats ainsi que voies d'accès
- Etablissement d'une vue synoptique des possibilités de liaison entre les partenaires de la communication d'urgence ;
- Actualisation et amélioration périodique des plans et cartes d'intervention ;
- Tenue d'une liste de distribution pour les plans et cartes d'intervention.

Services d'intervention (SI)

- Compilation des données et des documents utiles et exigés par les ACC (données techniques relatives à l'équipement des SI et aux moyens d'intervention, moyens de sauvetage et d'évacuation existants, installations de lutte contre les incendies, moyens permettant de dispenser de premiers soins médicaux) ;

- Harmonisation d'une liste de contrôle d'urgence (carte d'intervention) avec d'autres listes de participants à la maîtrise des événements ;
- Mise sur pied avec l'ET et les ACC d'un plan de sauvetage et d'évacuation permettant de faire face à un afflux de blessés ;
- Mise sur pied d'un plan de transport comprenant des informations sur les moyens disponibles pour transporter les différents SI sur le lieu d'intervention.

4.3.9 Formation

Les événements touchant des bateaux à passagers étant rares, les formations et les exercices sont absolument capitaux. Les plans de formation et d'exercice permettent aux personnes impliquées dans la maîtrise d'un événement de disposer d'une préparation pratique et axée sur la navigation.

L'exécution régulière d'exercices communs et leur évaluation permettent de vérifier les acquis et, si nécessaire, de mettre en place des mesures d'amélioration en s'appuyant également sur les expériences accumulées. Des standards uniformes applicables aux plans d'intervention et à leur mise en œuvre, comme par ex. dans les domaines des exercices périodiques et de leur évaluation systématique, pourraient réduire le travail des ET.

Entreprise de navigation (ET)

- Organisation de séances de formation et d'information pour les ACC et pour les SI avec les membres de l'équipage, entraînements sur la base de scénarios d'événement ;
- Organisation de rencontres des ACC et des SI, dédiées à l'échange d'expériences et à la transmission de nouveautés ;
- Participation à des exercices d'intervention en partenariat avec la police, les pompiers, les services sanitaires et les services de sauvetage ;
- Formation du conducteur du bateau à la gestion de crise (maîtrise des conflits, communication d'urgence, prévention des accès de panique) et transmission d'ordres à l'équipage et aux aides internes à l'ET (par ex. personnel de la restauration) ;
- Formation de coordinateurs internes de la sécurité pour la gestion de crise. Formation à la gestion de la sécurité dans le domaine de la navigation à passagers.

Autorités cantonales compétentes (ACC)

- Organisation d'exercices interdisciplinaires et évaluation des résultats ;
- Formation à l'organisation des lieux lors d'un événement impliquant un bateau à passagers avec un important afflux de blessés.

Services d'intervention (SI)

- Participation à des exercices communs portant sur plusieurs domaines et information en matière de sécurité dans le domaine de la navigation à passagers ;
- Transmission d'instructions propres à la navigation aux responsables des services d'intervention ;
- Discussion ouverte quant aux enseignements tirés des exercices et recherche de possibilités d'amélioration.

4.3.10 Information

Les événements impliquant un bateau à passagers suscitent toujours un grand intérêt du public. Les ET et les SI doivent se préparer en amont, en concertation avec les ACC, à la communication d'informations précises et en temps utile. A cet égard, les systèmes de gestion des demandes (recherche de personnes potentiellement concernées) peuvent être très utiles lors de la maîtrise de l'événement.

4.3.11 Soutien aux personnes concernées (*care services*)

Des mesures d'encadrement sont à prévoir afin de soutenir les personnes concernées (passagers, membres de l'équipage, membres des services d'intervention et proches) après un événement. En général, des concepts d'encadrement cantonaux ou analogues établis par des ET sont à disposition pour ces tâches.

4.3.12 Post-traitement des événements

Une fois l'événement maîtrisé, il est important d'évaluer l'intervention en profondeur dans le but d'analyser son déroulement et les mesures qui ont été prises. Les enseignements ainsi tirés doivent permettre d'améliorer encore le plan d'intervention et la maîtrise des événements.

L'évaluation est à réaliser par l'ensemble des SI impliqués, par les ET et les ACC. Les constatations centrales doivent être décortiquées et les conséquences des enseignements doivent être tirées. Lors d'un événement, une interaction optimale de tous les organes est primordiale pour la rapidité et l'efficacité des opérations de secours.

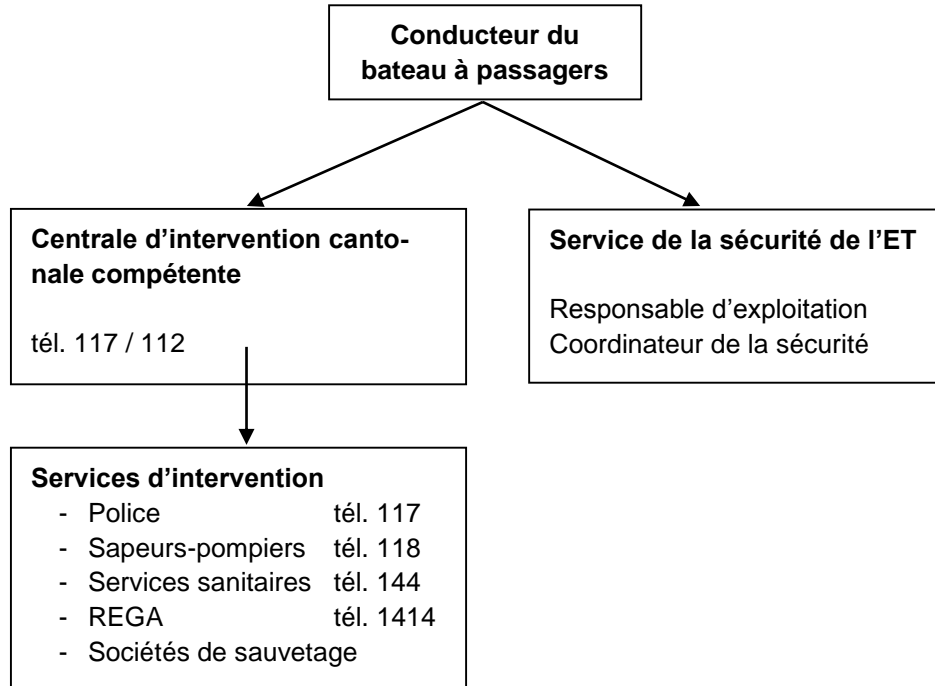
5 Modèles de documents d'intervention en matière de navigation

5.1 Exemple de plan d'intervention

1 Plan d'alerte

En cas d'événement impliquant un bateau à passagers, l'entreprise de navigation (ET) suit la procédure suivante pour déclencher le déploiement des services cantonaux d'intervention et des services de sécurité internes à l'entreprise:

Alerte par le conducteur du bateau directement via la centrale d'intervention cantonale compétente ou via le poste d'alerte interne à l'ET.



Numéros de téléphone importants

Fonction	Nom, adresse	Joignabilité
Poste d'alerte de l'ET	xxx	tél. 031 4xx yy 00
Directeur de l'ET	xxx	tél. 031 4xx yy 60 tél. 031 4xx yy 14 (en soirée)
Responsable d'exploitation de l'ET	xxx	tél. 031 4xx yy 44 tél. 031 4xx yy 30 (en soirée)
Coordinateur de la sécurité de l'ET	xxx	tél. 031 4xx yy 17 tél. 031 4xx yy 42 (en soirée)

2 Plan d'ensemble et informations relatives à la circulation

2.1 Plan d'ensemble relatif à la zone de circulation des bateaux de l'ET

Avec les débarcadères et horaires des liaisons régulières.

Indication du temps de navigation nécessaire pour atteindre en cas d'urgence les débarcadères selon point 3.

2.2 Horaires et autres heures de navigation

Horaires d'été et d'hiver et données relatives aux courses spéciales.

3 Plan d'accès pour les services d'intervention

Données relatives à l'accès aux lieux d'intervention.

Plan des zones avec des débarcadères offrant des voies d'accès appropriées pour les services d'intervention.

Plan des zones avec des débarcadères adaptées à l'évacuation des passagers mais n'offrant pas de voies d'accès terrestres adaptées aux services d'intervention ou n'offrant que des voies d'accès difficilement praticables.

Plan des points de départ des bateaux de secours permettant de transporter les services d'intervention en cas d'événement au large.

Plan des points d'accostage permettant le transbordement des services de secours à bord du bateau accidenté ou l'évacuation des passagers. Indication de points d'accostage permettant un repli en cas de fort dégagement de fumée.

4 Direction de l'intervention et conseil spécialisé

Options prises pour la direction de l'intervention et le conseil spécialisé sur la terre ferme ou à bord du bateau.

Liste nominative de la direction de l'intervention, du coordinateur de la sécurité, des membres de l'équipage et des services d'intervention par fonction.

5 Moyens et plan de communication

Notice comportant au minimum les éléments suivants :

- A) Communication à bord
 - Equipage et services d'intervention
 - Information des passagers
- B) Communication du conducteur du bateau et de la direction de l'intervention avec pilotage global des opérations sur la terre ferme.

6 Dangers

Inventaire des sources de dangers à bord (dangers d'incendie dans les cuisines, réservoirs de carburant, batteries, installations électriques, dangers de chute etc.).

Propulsion du navire, transbordement sur le navire ou sur la terre ferme.

7 Informations liées à la sécurité

Plan de sécurité

Inventaire des moyens de secours embarqués (par ex. gilets de sauvetage, moyens de sauvetage collectifs, aides au transbordement) et des équipements médicaux d'urgence (par exemple pharmacie d'urgence, défibrillateur, équipement respiratoire avec bonbonne d'oxygène/masque à oxygène, masques respiratoires, civières).

Inventaire des dispositifs de lutte contre les incendies à bord.

Plan des voies de secours, données relatives l'accessibilité des salles (passages étroits).

8 Mesures importantes destinées à la maîtrise des événements

Données relatives aux principales mesures destinées à la maîtrise des événements par l'équipage et les services d'intervention en fonction du type d'événement et de la tactique d'intervention retenue.

9 Notices d'urgence pour les services d'intervention

Plan d'ensemble de chaque bateau à passagers de l'ET. Données relatives aux principales caractéristiques techniques (cf. par ex. canton de ZG). Indication des points d'accostage adaptés sur le bateau pour les navires de secours afin d'assurer le transbordement des services d'intervention ou l'évacuation des passagers (cf. par ex. canton de ZH).

Inventaire des principales sources de dangers à bord.

Indications relatives aux différentes tactiques d'intervention.

5.2 Quelques exemples de documents

5.2.1 Plans d'alerte

Liste de contrôle d'alerte

Pour l'alerte des services d'intervention en cas d'accident, d'incendie ou d'urgence médicale à bord

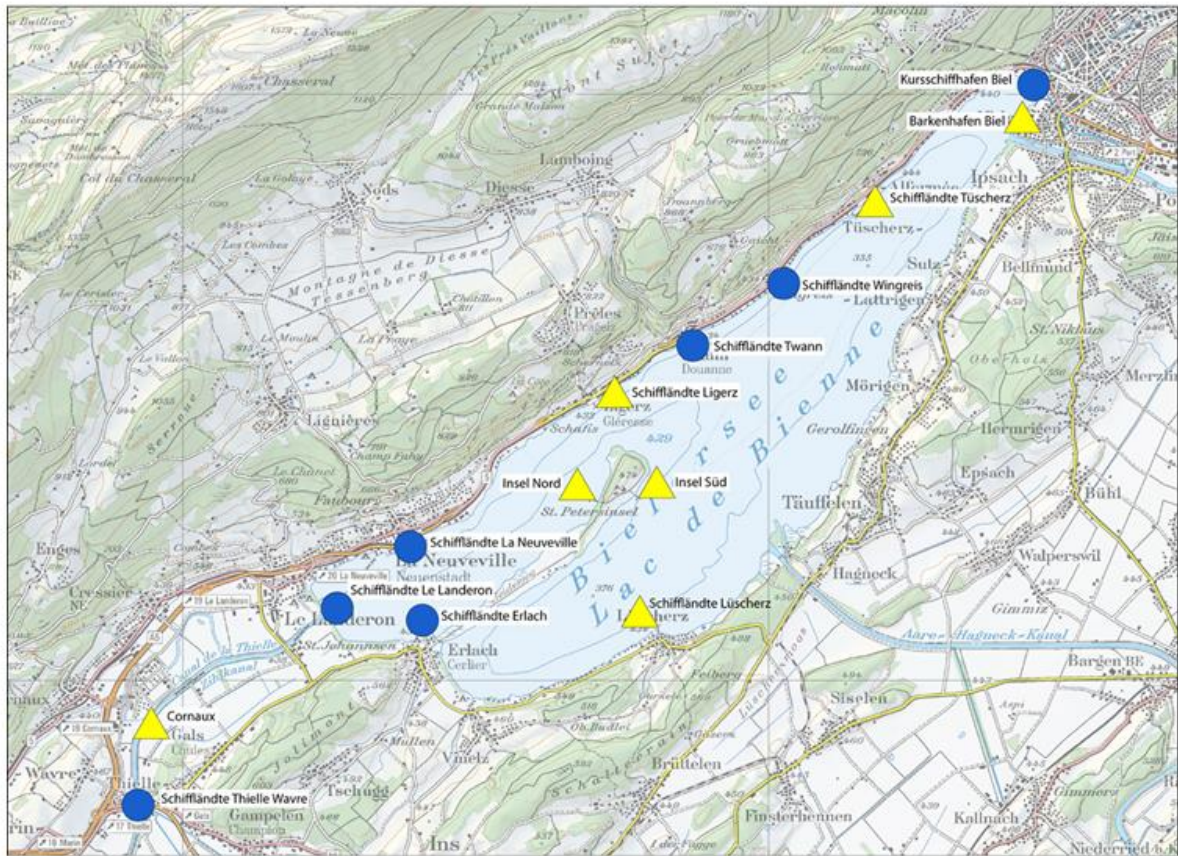
- Alerte selon le plan d'alerte
En règle générale, l'alerte doit être lancée par le conducteur du bateau (CB) à la centrale d'intervention cantonale compétente ou via le poste d'alerte de l'entreprise de navigation (ET).

Données à transmettre par le CB

- Noms du CB et du bateau ;
- Position exacte du bateau au moment de l'alerte (avec heure) ;
- Position prévue du bateau auquel de l'aide va devoir être apportée ;
- Type d'événement (incendie, voie d'eau, collision, personne par-dessus bord, urgence médicale, pollution des eaux etc.) ;
- Nombre de personnes à bord (équipage/passagers) ;
- Des blessés ? (oui/non)
Si oui, nombre de blessés et nature des lésions ;
- Incendie
Où, quoi, comment ?
- Collision
Autres bateaux impliqués ;
- Mesures prises à bord ;
Conditions météorologiques et de navigation.

5.2.2 Plans d'accès et points de débarquement

● Accès facile pour les services d'intervention ▲ Places d'évacuation



5.2.3 Plan de communication

1. Plan radio

Communication à l'aide d'appareils radio avec la police, les services de sauvetage et les autres bateaux selon les DE-OCB art. 37, ch. 3.1 let. j).

Exemple de plan radio :

Plan radio « NOM »			
Service	Nom	Réseau	Remarques
Police	xxxx	Oui	
Service de sauvetage	yyyy	Oui	
Bateau 1	
Canal :		Canal auxiliaire :	

2. Plan réseau téléphonique

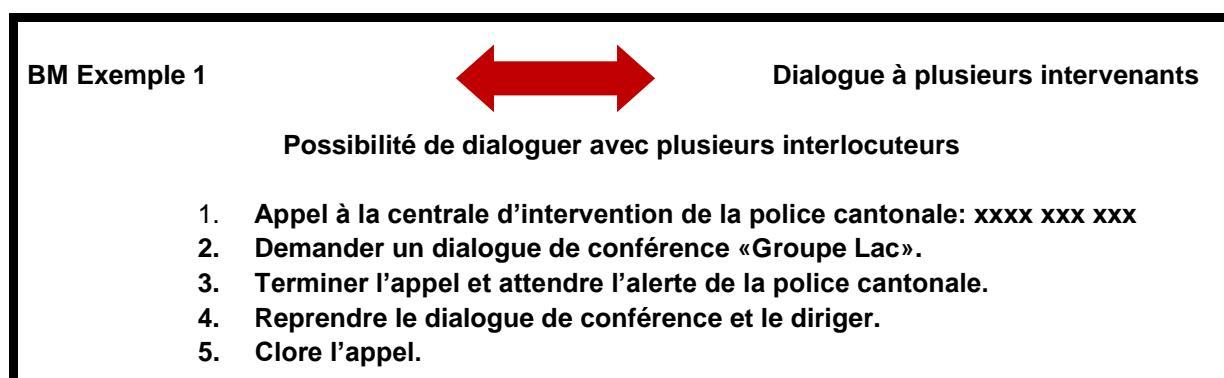
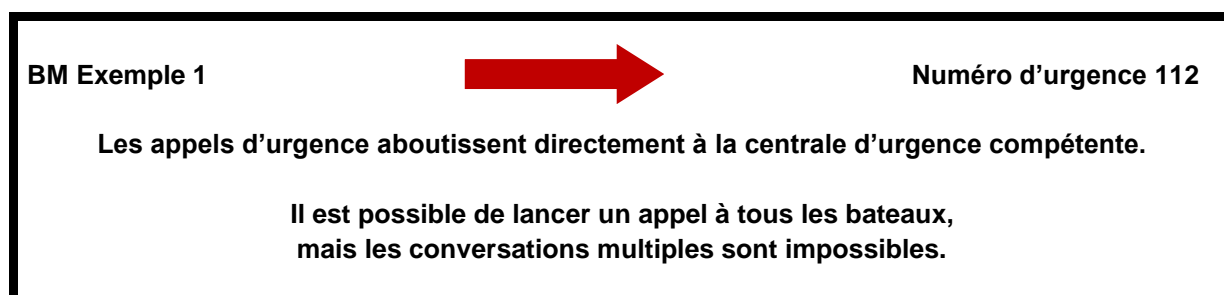
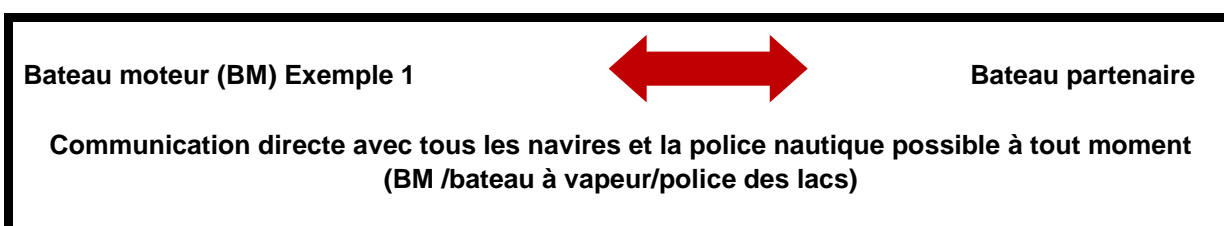
Communication à l'aide de téléphones portables avec la police selon un plan d'urgence et avec autorisation exceptionnelle des autorités compétentes selon les DE-OCB art. 37, ch. 3.1 let. j).

Exemple :

« Liste d'appel »

Concept police cantonale – ET, maîtrise des événements dans la navigation à passagers

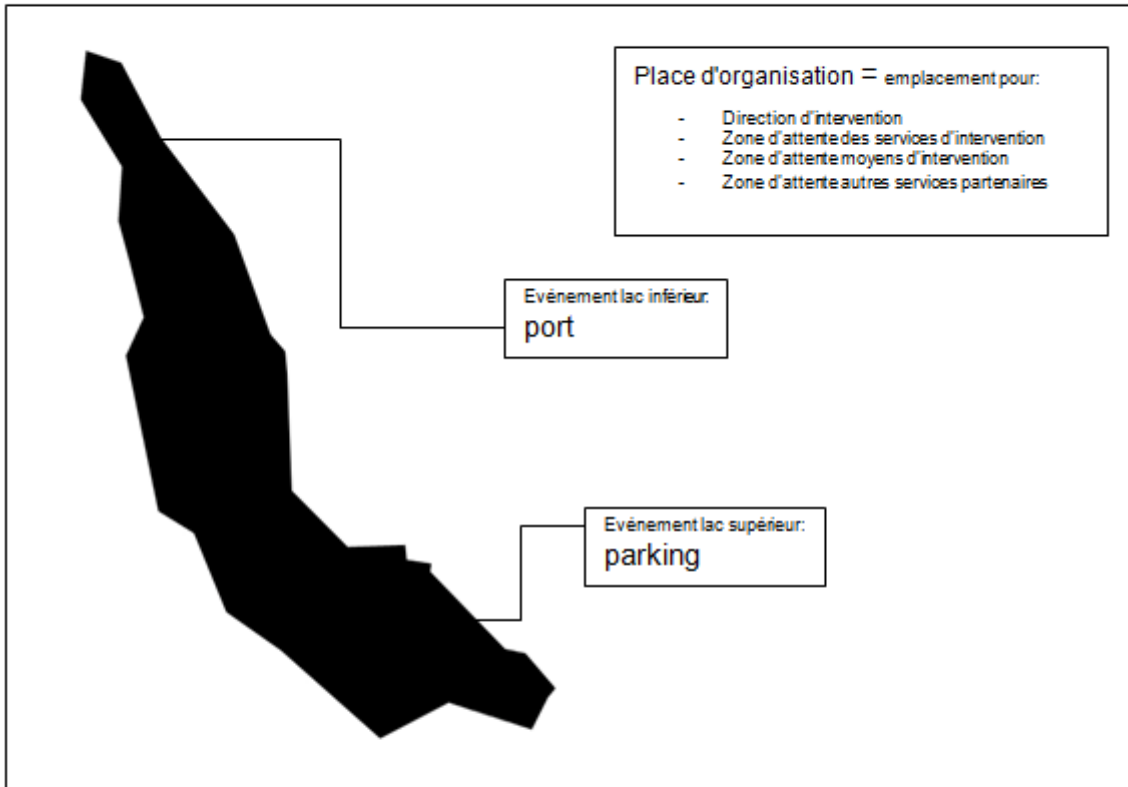
Notice conducteur/reste de l'équipage



5.2.4 Notices d'urgence

(conçue en fonction de la prescription cantonale)

Nom de l'entreprise de navigation (ET)	feuille	canton	
	nom de l'objet		n° de l'objet
mise à jour le	révision	adresse	page 1 de 6



Particularités	Si possible, le conducteur du bateau doit ramener les passagers à terre le plus rapidement. Ainsi, cet endroit devient la place d'organisation.
Mesures d'urgence	Convocation par la Centrale de commandement: <ul style="list-style-type: none"> - Police du lac (PL) - Sapeurs-pompiers (SP) - ET (bateaux à passagers disponibles pour le sauvetage et le remorquage du bateau accidenté) - Service de Sauvetage Lacustre (SSL), (soutien, sauvetage et transport) - Société Suisse de Sauvetage (SSS), (soutien et sauvetage) - éventuellement REGA (sauvetage et transport)

Nom de l'entreprise de navigation (ET)		feuille	canton
		nom de l'objet	
mise à jour le	révision	adresse	page 2 de 6

Vue latérale du bateau à moteur (BM)

Plans d'ensemble des ponts

BM xy	<p>Nombre de passagers: .. personnes</p> <p>Equipe (exploitation normale): .. personnes</p> <p>Longueur hors tout: .. m</p> <p>Largeur hors tout: .. m</p> <p>Emplacement pompes à incendie / d'assèchement: .. pompe diesel au pont inférieur .. pompe électrique dans la salle des machines</p> <p>Emplacement générateur / tension: salle des machines (220V / 380V)</p> <p>Nombre de moteurs de propulsion: ..</p> <p>Carburant: diesel</p> <p>Nombre des citernes à combustible: capacité / emplacement des citernes</p>	
-------	---	--

Nom de l'entreprise de navigation (ET)	feuille	canton	
	nom de l'objet		n° de l'objet
mise à jour le	révision	adresse	page 3 de 6

1. Tactique d'intervention incendie / sauvetage sur le lac / échoué sur la rive													
Convocation par la centrale d'alerte officielle	<ul style="list-style-type: none"> - Police du lac (PL) - Sapeurs-pompiers (SP) 												
Zone d'attente Service d'intervention	Incident lac inférieur: Port Incident lac supérieur: Parking xy <i>éventuellement: Zone autour de l'endroit de l'échouage</i>												
Mesures d'urgence	<ul style="list-style-type: none"> - ET (bateaux à passagers disponibles pour le sauvetage et le remorquage du bateau accidenté) - SSL (soutien, sauvetages et transports) - SSS (soutien du sauvetage) - éventuellement REGA (sauvetage et transports) 												
Emplacements sapeurs-pompiers	<table border="0"> <tr> <td>Responsable d'intervention SP:</td> <td>place d'organisation</td> </tr> <tr> <td>Suppl responsable d'intervention:</td> <td>place d'organisation</td> </tr> <tr> <td>Officier front:</td> <td>sur le bateau accidenté (avec appareils respiratoires indépendant)</td> </tr> <tr> <td>Officier sauvetage:</td> <td>sur SSL 1</td> </tr> <tr> <td>Officier service des hydrocarbures:</td> <td>sur SSL 2</td> </tr> <tr> <td>Officier trafic:</td> <td>place d'organisation</td> </tr> </table>	Responsable d'intervention SP:	place d'organisation	Suppl responsable d'intervention:	place d'organisation	Officier front:	sur le bateau accidenté (avec appareils respiratoires indépendant)	Officier sauvetage:	sur SSL 1	Officier service des hydrocarbures:	sur SSL 2	Officier trafic:	place d'organisation
Responsable d'intervention SP:	place d'organisation												
Suppl responsable d'intervention:	place d'organisation												
Officier front:	sur le bateau accidenté (avec appareils respiratoires indépendant)												
Officier sauvetage:	sur SSL 1												
Officier service des hydrocarbures:	sur SSL 2												
Officier trafic:	place d'organisation												
Mandat standardisé pour le Service de sauvetage lacustre (SSL)	<p>SSL 1 -> Sauvetage:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se rend directement au bateau accidenté - calme et informe les passagers à l'aide de haut-parleurs - sauve <ul style="list-style-type: none"> o 1ère priorité: de l'eau o 2ème priorité: du bateau accidenté - remet, en accord avec le responsable d'intervention (RI), les passagers à terre - coordonne, en accord avec le RI, l'intervention de bateaux de secours supplémentaires <p>SSL 2 -> Lutte contre l'incendie:</p> <ul style="list-style-type: none"> - se rend d'abord à la place d'organisation - exécute des transports vers le bateau accidenté <ul style="list-style-type: none"> o 2 groupes avec protection respiratoires o agent extincteur (diverses mousses / -poudre) - soutient ensuite, en accord avec le RI, le sauvetage <p>Bateau d'intervention ->Soutien:</p> <ul style="list-style-type: none"> - selon les directives du responsable d'intervention - soutien du sauvetage et transports 												

Nom de l'entreprise de navigation (ET)	feuille	canton	
	nom de l'objet		n° de l'objet
mise à jour le	révision	adresse	page 4 de 6

1. Tactique d'intervention incendie / sauvetage sur le lac / échoué sur la rive (suite)	
Mandat standardisé bateaux tiers	autres services de secours lacustre -> Sauvetage: <ul style="list-style-type: none"> - prise de contact avec SSL 1 (canal-lac ou canal 3) <ul style="list-style-type: none"> o soutien sauvetage o soutien transports
Mandat standardisé ET	déploiement d'au moins un bateau à passagers supplémentaire 1^{ère} priorité -> Sauvetage: <ul style="list-style-type: none"> - se rend immédiatement au bateau accidenté - évacuation des passagers du bateau accidenté 2^{ème} priorité -> Soutien: <ul style="list-style-type: none"> - sécuriser / remorquer le bateau accidenté, en accord avec le RI
Place de rassemblement des passagers (évacuation)	éloigné du secteur de la place d'organisation <ul style="list-style-type: none"> - éventuellement sur un bateau à passagers, à terre ou sur un débarcadère de service - faire appel à des bus pour les transports
Place de rassemblement des blessés	dans le secteur de la place d'organisation
Agents extincteur	combattre le feu sur le bateau accidenté selon les priorités suivantes: <ol style="list-style-type: none"> 1. mousse / poudre (ravitaillement) 2. attaque rapide avec pompe à incendie du bateau à passagers 3. attaque rapide avec pompe à incendie du SSL 3
Liaisons	Bateau à passagers: voir liste d'alarme Partenaire sauvetage lacustre: canal-lac
Particularités	<ul style="list-style-type: none"> - pas de bonbonnes de gaz sur les bateaux à passagers - sauvetage du bateau échoué éventuellement par véhicule à échelle tournante

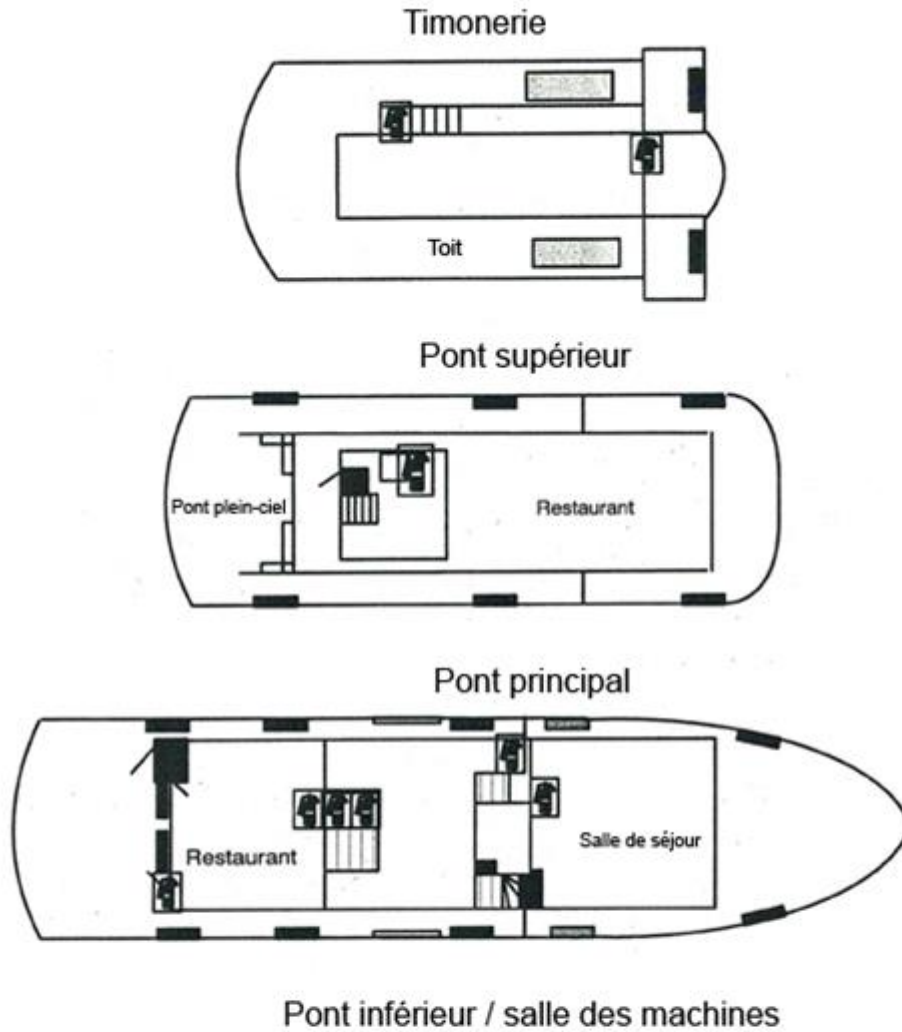
Nom de l'entreprise de navigation (ET)	feuille	canton	
	nom de l'objet		n° de l'objet
mise à jour le	révision	adresse	page 5 de 6

2. Tactique d'intervention incendie / sauvetage au débarcadère	
Convocation par la centrale d'alerte officielle	Sapeurs-pompiers, en plus toujours: <ul style="list-style-type: none"> - Police du lac - Groupe Sauvetage du lac - Groupe Hydrocarbures / acheminement d'eau
Zone d'attente Service d'intervention	Dans le secteur du débarcadère
Mesures d'urgence	Convocation par le responsable d'intervention(RI)
Emplacements sapeurs-pompiers	Responsable d'intervention SP: place d'organisation Suppl responsable d'intervention: place d'organisation Officier front: sur le bateau accidenté (avec appareils respiratoires indépendant) Officier sauvetage: sur le bateau accidenté (éventuellement sur SSL1) Officier service des hydrocarbures:sur SSL 2 Officier trafic: place d'organisation
Mandat standardisé pour le Service de sauvetage lacustre (SSL)	SSL 1-> Sauvetage: <ul style="list-style-type: none"> - se rend directement au bateau accidenté - sauve directement depuis l'eau - remet, en accord avec le RI, les passagers à terre - surveillance de la partie lac - coordonne, en accord avec le RI, l'intervention de bateaux de secours supplémentaires SSL 2 -> Lutte contre l'incendie: <ul style="list-style-type: none"> - se rend directement au bateau accidenté - soutient la lutte contre l'incendie avec les pompes à incendie et canons à eau
Place de rassemblement des passagers (évacuation)	éloigné du secteur de la place d'organisation <ul style="list-style-type: none"> - éventuellement sur un bateau à passagers, à terre ou sur un débarcadère de service - faire appel à des bus pour les transports
Particularités	<ul style="list-style-type: none"> - pas de bonbonnes de gaz sur les bateaux à passagers - sauvetage du bateau échoué éventuellement par véhicule à échelle tournante

Nom de l'entreprise de navigation (ET)	feuille	canton	
	nom de l'objet		n° de l'objet
mise à jour le	révision	adresse	page 6 de 6

3. Tactique d'intervention du service des hydrocarbures bateau accidenté sur le lac	
Principe	<p>Le service des hydrocarbures n'intervient qu'après</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. le sauvetage 2. la lutte contre l'incendie
Secteur du lac	<ol style="list-style-type: none"> 1. barrage flottant, largement dimensionné, autour du bateau accidenté (éventuellement avec bateau remorqueur) 2. colmater la voie d'eau 3. retenir le produit absorbant à l'intérieur du barrage flottant 4. aspirer, à l'aide d'un séparateur d'huile mobile, depuis le SSL 2 <p><i>Moyen:</i></p> <p>SSL 1 -> Mise en place du barrage flottant:</p> <ul style="list-style-type: none"> - barrage flottant - produit absorbant <p>SRD 2 -> Aspiration du film d'huile:</p> <ul style="list-style-type: none"> - groupe électrogène 380V - pompe - écrémeur d'hydrocarbures - séparateur d'huile mobile
Secteur à terre	<ol style="list-style-type: none"> 1. mise en place du barrage flottant (depuis la rive approximativement 45° contre la direction du vent (guide vers le déversoir)) 2. produit absorbant près du déversoir 3. écrémeur d'hydrocarbures 4. aspirer à l'aide d'un camion aspirateur

Matériel de sauvetage BM xy



Légende:

- Gilets de sauvetage
 - Bouées de sauvetage
 - Radeaux de sauvetage
 - Radeaux
 - Extincteurs
- 

5.2.5 Listes de contrôle

Points à vérifier pour le plan d'intervention:

La collaboration entre l'entreprise de navigation, les différentes autorités et les forces d'intervention et d'aide exige que les questions suivantes, entre autres, soient tranchées dans le cadre des plans d'intervention :

- Quel est le but du plan d'intervention ?
- Qui en est responsable ?
- Qui fait quoi ?
- Qui dispose de quels moyens ?
- Qui a besoin de quelles informations ?

La liste de contrôle suivante comporte des questions relatives à une possible intervention. De nombreuses questions peuvent paraître évidentes, mais la pratique montre que ce sont souvent ces points qui sont oubliés ou réglés d'une manière insuffisamment claire.

Le catalogue de questions suivant n'est en rien exhaustif. Les réponses apportées aux questions sont fonction des conditions aux limites des cantons ou des régions.

Direction et organisation

- L'application d'un pilotage global des opérations (PGO) est-elle définie de manière suffisamment claire ?
- Les lieux envisageables pour ce PGO sont-ils répertoriés ?
- Existe-t-il des ressources suffisantes pour la maîtrise des événements dans la navigation à passagers ?
- L'organisation des places sinistrées est-elle définie ?
- Les rapports hiérarchiques devant prévaloir sur le lieu du sinistre sont-ils définis et connus de tous ?
- L'information des médias, de la population et du gouvernement cantonal est-elle préparée ?
- Comment les représentants des médias sont-ils pris en charge ?

Communication

- Existe-t-il des moyens de communication adaptés et en nombre suffisant ?
- Quels sont les moyens de communication mis à la disposition des services d'intervention ?
- Ceux-ci sont-ils également adaptés à des interventions sur l'eau ou à des postes de crise décentralisés ?
- Les zones d'ombre radio sont-elles prises en compte ?

Alerte

- La détection rapide des événements et des conséquences pouvant en découler est-elle garantie ?
- L'alerte rapide de tous les services d'intervention est-elle garantie ?
- Quels sont les délais et les autres éléments à prendre en compte pour garantir une alerte rapide ?

Services d'intervention

- Les voies d'accès sont-elles connues ?
- Existe-t-il des alternatives en cas d'embouteillages ou de circulation très perturbée ?

- Les zones d'attente ou de rassemblement destinées aux services d'intervention sont-elles connues ?
- Le guidage des services d'intervention en approche est-il garanti ?
- Quels sont les moyens disponibles permettant d'épauler rapidement la centrale d'intervention ?
- Les barrages, contrôles d'accès et éventuelles restrictions de circulation sont-ils également garantis sur les eaux ?
- Les mesures techniques ont-elles été vérifiées afin d'être certain qu'elles autorisent une intervention ?
- Les zones d'intervention des services d'intervention de l'entreprise de navigation et des services publics d'intervention sont-elles définies avec les interfaces correspondantes ?
- Des moyens de transport lacustres et fluviaux sont-ils réservés afin de permettre un acheminement des services d'intervention et des moyens nécessaires vers le bateau à passagers en détresse ?
- Est-ce que du matériel de sauvetage pour les services d'intervention est disponible en quantité suffisante ?

Services sanitaires

- Comment est-il possible de faire en sorte que les voies de secours restent libres ?
- Quels sont les obstacles aux transports portés (escaliers, murs, rambardes, différences de niveau etc.) ?
- Des zones d'atterrissage pour les hélicoptères sont-elles prévues? Un hélitreuillage est-il possible depuis le bateau ?
- La mise à disposition rapide de moyens sanitaires tels que des véhicules, des hélicoptères, du personnel, des lits ou des médicaments est-elle garantie ?
- Les postes de secours sanitaires sont-ils connus ?
- Existe-t-il des alternatives (autres moyens de transport, autres itinéraires) en cas d'embouteillages ou de circulation très perturbée ?
- Les hôpitaux les plus proches sont-ils informés des conséquences possibles d'un événement (c'est en général le cas) ?

Eléments météorologiques

- Quelle est l'influence des hautes eaux, des basses eaux, du vent etc. sur les mesures à prendre ?
- Les données météorologiques actualisées ainsi que celles relatives à la vitesse et à la direction du vent peuvent-elles être obtenues rapidement et à tout moment ?
- Les accès restent-ils praticables quelles que soient les conditions météorologiques ?

Liste de contrôle d'urgence (carte d'intervention) avec des principales mesures devant être prises immédiatement après un événement

Conducteur du bateau (CB)	Entreprise de navigation (ET)	Autorités cantonales compétentes (ACC)
<ul style="list-style-type: none"> • Alerte centrale d'intervention/d'exploitation (selon plan d'alerte et liste de contrôle) • Estimation de l'ampleur de l'événement • Prise des premières mesures de maîtrise du sinistre par l'équipage • Information et apaisement des passagers • Communication aux services d'intervention des mesures prévues afin de maîtriser l'événement (lieu du débarcadère, évacuation, aide externe nécessaire) • Administration des premiers soins aux passagers blessés • Communication avec la direction de l'intervention 	<ul style="list-style-type: none"> • Remise, d'instructions de comportement et réponse aux questions du CB • Mise sur pied de l'organisation interne en matière de sécurité et d'urgence • Si nécessaire, déploiement d'aide • Si nécessaire, prise de mesures préparatoires en vue d'une évacuation • Délivrance de renseignements à la CI, aux SI et aux AC, notamment en ce qui concerne les aspects propres à la navigation • Déclaration d'événement au Service d'enquête suisse sur les accidents (SESA) via la centrale d'intervention de la REGA 	<ul style="list-style-type: none"> • Evaluation de la situation • Décision quant au déploiement d'une cellule de crise • Coordination de l'aide intercantonale ou internationale • Décision quant au déploiement de services Care • Information du public et des médias • Si nécessaire, prise en charge de la direction de l'intervention • Garantie de la collaboration de toutes les autorités concernées
Centrale d'intervention (CI)	Services d'intervention (SI)	Autres
<ul style="list-style-type: none"> • Prise de renseignements sur l'événement en tenant compte des conditions propres à la navigation à passagers • Déploiement des SI • Remise d'instructions de comportement • Coordination de l'intervention avec les SI et l'ET • Si nécessaire, demande d'aide auprès de l'ET (bateau d'assistance p. ex.) • Si nécessaire, alerte des hôpitaux et briefing de la cellule de crise cantonale • Si nécessaire, informations aux cantons/pays limitrophes 	<ul style="list-style-type: none"> • Détachement d'une aide d'urgence • Prise de renseignements auprès du CB et coordination des mesures de maîtrise de l'événement • Déclenchement d'une intervention adaptée aux circonstances • Mise à disposition de bateaux de sauvetage, prise en charge de l'acheminement • Assistance à l'équipage se trouvant à bord • Si nécessaire, prise de mesures préparatoires en vue d'une évacuation • Selon la situation, remorquage du bateau en détresse • Sauvetage des personnes se trouvant dans l'eau • Administration des premiers secours aux blessés à bord • Communication avec la direction d'intervention 	