



GOUVERNEMENT

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

# EXERCICES DE MISE EN ŒUVRE DU PLAN D'URGENCE AERODROME

**Aide aux exploitants d'aérodrome pour faciliter la  
planification et la réalisation des exercices**

Direction de la sécurité de l'Aviation civile  
Direction technique aéroports et navigation aérienne  
Édition n° 1 - Version n° 1  
Publié le 23 juillet 2021



DIRECTION GÉNÉRALE  
DE LA SÉCURITÉ CIVILE  
ET DE LA GESTION DES CRISES

**UAF  
& FA**

UNION  
DES AÉROPORTS  
FRANÇAIS  
& FRANCOPHONES  
ASSOCIÉS

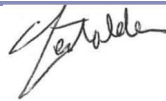




## Gestion documentaire

### Historique des révisions

Edition et version	Date	Modifications
Ed1v1	23/07/2021	Première version

### Approbation du document

Nom	Responsabilité	Date	Visa
Nathalie GESTALDER Chef de programme SPPA/SSLIA	Rédacteur	23/06/2021	
Ludovic MARECHAL Chef du pôle Aéroports	Vérificateur	19/07/2021	
Naïma LAGDAA Directrice technique aéroports et navigation aérienne	Approbateur	23/07/2021	

Pour tout commentaire ou suggestion à propos de ce guide, veuillez contacter la direction de la sécurité de l'aviation civile à l'adresse suivante : [dsac-ana-aer-ld@aviation-civile.gouv.fr](mailto:dsac-ana-aer-ld@aviation-civile.gouv.fr)

## Préface

Le ministère de l'intérieur, le ministère de la transition écologique et l'union des aéroports français et francophones associés ont mené un travail partenarial pour améliorer la planification et la réalisation des exercices sur les plateformes aéroportuaires.

Ce travail conjoint a permis l'élaboration du présent guide pratique à destination des exploitants d'aérodrome. Il a pour objectif de faciliter la compréhension des exigences européennes relatives à l'organisation des exercices sur les plateformes aéroportuaires. Des outils organisationnels et méthodologiques sont ainsi mis à disposition des exploitants pour une meilleure appréhension des exercices de mise en œuvre du plan d'urgence aérodrome.

L'élaboration de ce guide pratique permet une mise à jour des évolutions de la réglementation et un rappel des contraintes auxquelles sont soumis les exploitants d'aérodrome.

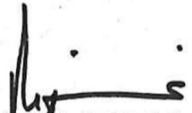
Les règles de qualification d'un exercice général et les attendus permettant cette qualification y sont décrits, illustrés par des exemples au plus proche des réalités de terrain. La présentation d'outils de compréhension et de coordination facilitera le respect du calendrier qui est imposé aux exploitants d'aérodrome par la réglementation européenne.

La publication de ce guide contribuera à une meilleure prise en compte des exercices par les exploitants d'aérodrome et permettra de fluidifier la coordination entre les exploitants et les services de l'Etat pour la planification de ces exercices.

Nous nous félicitons de la parution du présent guide, qui est l'aboutissement d'un travail en commun de plusieurs mois et invitons l'ensemble des acteurs locaux de la sécurité à le mettre en œuvre pour garantir la sécurité du transport aérien.



Alain THIRION  
Préfet, Directeur général de la sécurité civile  
et de la gestion des crises



Patrick CIPRIANI  
Directeur de la sécurité de  
l'aviation civile

Thomas JUIN  
Président de l'Union  
des aéroports français et francophones associés



## Sommaire

Préface .....	3
Introduction .....	6
1. Leviers d'actions .....	9
2. Compréhension du domaine réglementaire .....	11
2.1. Rappel sur la planification ORSEC et le contexte national de gestion de crise .....	11
2.1.1. Des dispositions générales qui constituent un tronc commun de gestion de crise .....	11
2.1.2. Des dispositions spécifiques .....	12
2.2. Rappel sur la documentation du plan d'urgence de l'exploitant d'aérodrome .....	13
2.3. Parties prenantes .....	13
2.4. Rappel des notions d'exercice général et d'exercice partiel .....	14
2.5. Rappel du niveau de l'exercice .....	14
3. Identification des attendus permettant de qualifier un exercice de général .....	16
3.1. Activation des postes de commandement exploitant .....	16
3.2. Mise en œuvre des liaisons avec le PC exploitant .....	16
3.3. Procédures de gestion de crise .....	17
3.4. Déploiement des services et des moyens sur l'aérodrome .....	17
3.5. Exemple de scénarios sans activation du COD .....	17
4. Ajustement de la programmation selon les événements réels .....	18
4.1. Conditions dans lesquelles une situation réelle peut remplacer un exercice général .....	18
4.2. Modalités de prise en compte de cette possibilité .....	18
4.3. Conditions dans lesquelles une situation réelle peut remplacer un exercice partiel .....	19
5. Tests de situations d'urgence non circonscrites aux seuls accidents d'aéronefs .....	20
5.1. Les différents types de situations d'urgence .....	20
5.2. Exemples de choix de scénarios .....	21
5.2.1. Scénarios d'exercices n'ayant pas pour origine un accident aérien mais qui impliquent l'aérodrome .....	21
5.2.2. Scénario d'exercice ayant pour origine un accident aérien .....	22
6. Implication des exploitants d'aérodrome dans la planification des exercices .....	23
6.1. Généralités .....	23
6.2. Exercices d'urgence aérodromes : périodicité et responsabilité .....	23
6.3. Programmation .....	23
7. Le retour d'expérience (RETEX) .....	25
7.1. Réunion d'analyse à chaud .....	25

7.2. Réunion d'analyse à froid et dossier RETEX .....	25
7.3. Partage d'expérience entre les différents acteurs .....	25
Lexique .....	26
Annexes.....	27
ANNEXE 1 : Grille des types de situations d'urgences .....	27
ANNEXE 2 : Réglementation .....	27
ANNEXE 3 : Guides planification et exercices de Sécurité Civile .....	27
ANNEXE 4 : Méthode de préparation d'un exercice .....	28

## Introduction

### • Contexte et difficultés

La circulaire n°99-575 du 10 novembre 1999 relative à l'organisation et à la coordination des secours en cas d'accident d'aéronef survenant sur l'aérodrome ou à son voisinage impose au préfet du département d'établir des dispositions spécifiques ORSEC aérodrome (DSOA) qui devront faire l'objet d'exercices réguliers.

Le règlement européen (UE) n°139/2014 (exigence ARD.OPS.B.005) impose aux exploitants d'aérodrome de disposer d'un plan d'urgence aérodrome. Ce plan doit être coordonné avec les dispositions spécifiques ORSEC aérodrome (DSOA) placées sous l'autorité du préfet de département. Ce plan doit faire l'objet d'exercices réguliers.

L'instruction interministérielle du 17 août 2020 relative aux obligations d'organisation des exercices de plan d'urgence sur les aérodromes rappelle les exigences en termes de tests du plan d'urgence aérodrome de l'exploitant.

Ce plan d'urgence, établi par l'exploitant d'aérodrome, doit donc faire l'objet d'exercices réguliers sous l'autorité du préfet de département et sur proposition de l'exploitant de l'aérodrome. Il doit être mis à l'épreuve en réalisant un exercice d'urgence général au minimum tous les deux ans. De plus, un exercice d'urgence partiel doit être réalisé durant l'année intermédiaire.

Il a été constaté que certains exploitants d'aérodrome éprouvent des difficultés pour atteindre les objectifs fixés par le cadre réglementaire européen.

Face à ce constat, une réflexion collective entre les différents services de l'Etat compétents et les exploitants d'aérodrome a été engagée afin de proposer des leviers d'actions présentés dans le deuxième chapitre.

Ont participé à cette réflexion :

- La DGAC (direction générale de l'aviation civile) du ministère des Transports :
  - La DSAC (direction de la sécurité de l'aviation civile) ;
  - Le STAC (service technique de l'aviation civile) ;
- La DGSCGC (direction générale de la sécurité civile et de la gestion de crises) du ministère de l'Intérieur ;
- L'UAF&FA (l'Union des aéroports français et francophones associés) ;
- Des exploitants d'aérodrome (Paris-CDG, Ajaccio-Napoléon-Bonaparte, Bâle-Mulhouse) ;
- La délégation préfectorale pour les aéroports de Paris.

### • Objet du guide et public visé

Le présent guide a pour objet de préciser les attendus en termes d'exercices du plan d'urgence, de fournir une aide en proposant des pistes d'actions pour leur planification, leur organisation et leur réalisation dans les délais impartis par la réglementation.

Ce guide établit ainsi des dispositions communes validées par les ministères de l'Intérieur et des Transports, ayant vocation à être mises en œuvre par les exploitants d'aérodrome.

Ce guide pourra évoluer à la suite des retours d'expériences qui ne manqueront pas d'être réalisés sur son utilisation par les exploitants d'aérodrome.

### • Champ d'application du présent guide

Ce présent guide s'applique aux aérodromes certifiés européens sur le territoire français.

La liste suivante est valide à la date de publication de ce guide.

La liste à jour est disponible sur le site internet de l'EASA : <https://www.easa.europa.eu/domains/aerodromes>

<b>Aérodrome</b>	<b>Département</b>	<b>DSAC</b>
Ajaccio-Napoléon-Bonaparte	Corse-du-Sud	Sud-Est
Aurillac	Cantal	Centre-Est
Avignon-Caumont	Vaucluse	Sud-Est
Bâle-Mulhouse	Haut-Rhin	Nord-Est
Bastia-Poretta	Haute-Corse	Sud-Est
Beauvais-Tillé	Oise	Nord
Bergerac-Dordogne-Périgord	Dordogne	Sud-Ouest
Béziers-Vias	Hérault	Sud
Biarritz-Pays Basque	Pyrénées-Atlantiques	Sud-Ouest
Bordeaux-Mérignac	Gironde	Sud-Ouest
Brest-Bretagne	Finistère	Ouest
Brive-Souillac	Corrèze	Sud-Ouest
Caen-Carpique	Calvados	Ouest
Calvi-Sainte-Catherine	Haute-Corse	Sud-Est
Carcassonne-Salvaza	Aude	Sud
Castres-Mazamet	Tarn	Sud
Cayenne-Rochambeau	Guyane	Antilles-Guyane
Châlons-Vatry	Marne	Nord-Est
Chambéry-Aix-les-Bains	Savoie	Centre-Est
Clermont-Ferrand-Auvergne	Puy-de-Dôme	Centre-Est
Deauville-Normandie	Calvados	Ouest
Dinard-Pleurtuit-Saint-Malo	Ille-et-Vilaine	Ouest
Dole-Tavaux	Jura	Nord-Est
Dzaoudzi-Pamandzi	Mayotte	Océan Indien
Figari-Sud-Corse	Corse-du-Sud	Sud-Est
Grenoble-Isère	Isère	Centre-Est
Lannion	Côtes-d'Armor	Ouest
La Réunion Roland-Garros	Réunion	Océan Indien
La Rochelle-Ile de Ré	Charente-Maritime	Sud-Ouest
Lille-Lesquin	Nord	Nord
Limoges-Bellegarde	Haute-Vienne	Sud-Ouest
Lyon-Saint-Exupéry	Rhône	Centre-Est
Marseille-Provence	Bouches-du-Rhône	Sud-Est
Martinique-Aimé-Césaire	Martinique	Antilles-Guyane
Metz-Nancy-Lorraine	Moselle	Nord-Est
Montpellier-Méditerranée	Hérault	Sud
Nantes-Atlantique	Loire-Atlantique	Ouest
Nice-Côte d'Azur	Alpes-Maritimes	Sud-Est
Nîmes-Garons	Gard	Sud
Paris-Charles de Gaulle	Val-d'Oise	Nord
Paris-Le Bourget	Seine-Saint-Denis	Nord
Paris-Orly	Val-de-Marne	Nord
Pau-Pyrénées	Pyrénées-Atlantiques	Sud-Ouest
Perpignan-Rivesaltes	Pyrénées-Orientales	Sud
Pointe-à-Pitre- Le Raizet	Guadeloupe	Antilles-Guyane
Poitiers-Biard	Vienne	Sud-Ouest
Quimper-Pluguffan	Finistère	Ouest
Rennes-Saint-Jacques	Ille-et-Vilaine	Ouest
Rodez-Aveyron	Aveyron	Sud
Saint-Nazaire-Montoir	Loire-Atlantique	Ouest

Saint-Pierre-Pierrefonds	Réunion	Océan Indien
Strasbourg-Entzheim	Bas-Rhin	Nord-Est
Tarbes-Lourdes-Pyrénées	Hautes-Pyrénées	Sud
Toulouse-Blagnac	Haute-Garonne	Sud



## 1. Leviers d'actions

Les leviers d'actions suivants sont proposés en tant que bonnes pratiques. Ces leviers ont vocation à être mis en œuvre par les exploitants d'aérodrome en liaison avec les préfetures, afin de faciliter la mise en conformité aux exigences du règlement européen de sécurité aéroportuaire.

### **Amélioration de la compréhension du domaine de la gestion de crise par les exploitants d'aérodrome**

- Compréhension du contexte national dans lequel s'inscrit la gestion de crise, les rôles et responsabilités des acteurs, et la déclinaison dans les différents plans.
- Compréhension de l'articulation du cadre national avec les attentes européennes en matière de sécurité aéroportuaire.

### **Identification des attendus permettant de qualifier un exercice de général**

- Définition des conditions minimums nécessaires à la qualification d'un exercice comme étant général.
- Définition des points de passage obligés dans les objectifs de l'exercice.
- Définition des dispositifs à mettre en œuvre systématiquement.
- Définition du niveau d'implication des services publics.
- Définition du niveau d'implication de la préfeture.

### **Prise en considération de certaines situations réelles d'urgence**

- Détermination des conditions dans lesquelles une situation réelle peut remplacer un exercice général.
- Détermination des modalités de prise en compte de cette possibilité.

### **Tests de situations d'urgence non circonscrites aux seuls « accidents d'aéronefs »**

- Cartographie des types et thématiques des situations d'urgence pouvant être testées en exercice.

### **Implication des exploitants d'aérodrome dans la planification des exercices**

- Programmation des exercices du plan d'urgence aérodrome qui s'inscrit dans le cadre de la programmation préfectorale départementale.
- Association de l'exploitant d'aérodrome aux travaux d'élaboration de la programmation des exercices départementaux et des exercices « métiers » pour parvenir à un calendrier commun.
- Coordination en amont des différents acteurs : préfeture, exploitant d'aérodrome, services publics.

### **Amélioration du retour d'expérience des situations testées**

- Réalisation de réunions d'analyse à chaud et à froid après l'exercice.
- Elaboration et diffusion d'un plan d'actions ou de préconisations.
- Instauration de partage d'expérience entre exploitants d'aérodrome.
- Instauration de partage d'expérience annuel entre les différents acteurs impliqués (préfetures, services publics, exploitants d'aérodrome, etc. ...).

## **Facilitation de la préparation des exercices par les exploitants d'aérodrome**

- Définition du type et du niveau de l'exercice.
- Définition des objectifs.
- Répartition des tâches.

## 2. Compréhension du domaine réglementaire

La gestion de crise est un domaine parfois méconnu des exploitants d'aérodrome. Ce levier d'action vise ainsi à permettre de mieux comprendre le contexte national dans lequel s'inscrit la gestion de crise, les rôles et responsabilités des acteurs, et la déclinaison dans les différents plans. Ce levier permettra également de mieux saisir l'articulation du cadre national avec les attentes européennes en matière de sécurité aéroportuaire.

### 2.1. Rappel sur la planification ORSEC et le contexte national de gestion de crise

Les dispositions spécifiques ORSEC aérodrome (DSOA) s'intègrent dans un dispositif de gestion de crise territoriale placée sous l'autorité du préfet de département : le plan ORSEC (organisation de la réponse de sécurité civile).

Ce plan s'articule en deux parties : des dispositions générales et des dispositions spécifiques.

#### 2.1.1. Des dispositions générales qui constituent un tronc commun de gestion de crise

Ce tronc commun définit tous les éléments qui seront mis en œuvre par le préfet quel que soit le type de crise impactant le département. Il s'agit essentiellement :

- Des dispositifs d'alerte et d'information des populations. L'alerte et l'information des populations a pour objectif d'accompagner les populations en temps de crise par la diffusion des consignes de comportement lui permettant de prendre une part active dans sa protection. Elles sont ainsi directement destinées aux populations mises en danger et diffusées par les autorités qui ont connaissance d'un péril et qui sont chargées de prendre les mesures permettant d'y faire face. Le préfet dispose également d'une « cellule d'information du public ». Son emploi s'inscrit dans la stratégie globale de communication arrêtée par ses soins. Elle est structurée pour répondre aux appels téléphoniques du public lors de situations d'urgence par l'intermédiaire d'un numéro dédié à la crise ;
- Du dispositif de recensement et d'alerte des acteurs mobilisables en cas de crise ;
- De l'organisation des centres de crise départementaux : le centre opérationnel départemental (COD) et le poste de commandement opérationnel (PCO). Le COD est un centre non permanent placé en préfecture. Il réunit autour du préfet tous les représentants des services publics ou privés nécessaires à la gestion de la crise. Une partie des activités de suivi et de coordination du COD peuvent être projetées sur le terrain sous la forme d'un poste de commandement opérationnel (PCO) placé à proximité du site impacté par la crise. Il est dirigé par un membre du corps préfectoral et est composé de représentants des services opérationnels déployés sur le terrain.

Ce tronc commun est complété par un ensemble de procédures modulaires qui peuvent être activées quelle que soit la cause de la crise et qui visent à produire un certain nombre d'effets au profit des populations touchées.

Selon la gravité et la nature de la situation, le préfet peut ainsi mettre en œuvre les dispositifs suivants :

- « Secours à nombreuses victimes (NOVI) ». Ce dispositif a pour objectif de définir l'organisation permettant la prise en charge de nombreuses victimes. Cette organisation repose sur une organisation précise des missions entre les intervenants ainsi que sur une coordination entre les services de secours et les capacités sanitaires (SAMU, établissements de santé). Il implique la mise en place de dispositifs opérationnels sur site tel que le poste médical avancé (PMA) ;
- « Soutien des populations ». Ce dispositif couvre la prise en charge des populations, en répondant à leurs besoins par des structures les plus polyvalentes possibles : accueil, réconfort et hébergement d'urgence, délivrance d'informations sur la situation.

### 2.1.2. Des dispositions spécifiques

Ces dispositions spécifiques viennent compléter les organisations et procédures des dispositions générales en les adaptant -en tant que de besoin- à des risques spécifiques.

C'est ainsi le cas pour les risques afférents aux plateformes aéroportuaires. Les dispositions spécifiques ORSEC aérodrome (DSOA) précisent ainsi les particularismes d'une gestion de crise sur ces sites : rôle des exploitants d'aérodrome, existence de postes de commandement spécifiques, implication de services spécialisés sur place, gestion particulière du public (notamment des voyageurs).

Il existe également des dispositions spécifiques ORSEC pour les autres risques aéronautiques : SATER (Sauvetage aéro-terrestre), SAMAR (Sauvetage aéro-maritime) qui mettent en œuvre la doctrine et les procédures SAR (*Search and Rescue*).

Il existe aussi des dispositions spécifiques ORSEC pour certains risques naturels (inondations, cyclones...) ou pour certains risques physiques (feux de structures) ou encore technologiques (industries très dangereuses, centrales nucléaires...). Dans ces cas, les dispositions spécifiques précisent les caractéristiques des phénomènes dangereux redoutés, leurs impacts possibles sur les populations environnantes et les consignes de protection de celles-ci.

Le plan ORSEC est un plan multi-acteurs et multi-risques. Il s'articule avec les organisations propres de gestion d'événement ou de crise dont certains organismes, tels les exploitants d'aérodrome, doivent disposer.

Au sein du dispositif ORSEC, il est intéressant de citer les plans particuliers d'intervention (PPI) et les plans d'opération interne (POI) :

- Les plans particuliers d'intervention (PPI) sont des dispositions spécifiques adoptées par les préfets de département pour faire face aux conséquences sur la population d'un accident survenant sur des sites présentant un risque technologique : installations SEVESO, centrales nucléaires, barrages, etc. Les installations concernées par un PPI sont définies soit au niveau national, soit au niveau européen s'agissant des établissements « Seveso ». La réglementation fixe les seuils à partir desquels le risque nécessite l'élaboration d'un PPI. Le préfet peut également élaborer un PPI pour prendre en compte la situation particulière d'un site (installation classée pour la protection de l'environnement - ICPE) même s'il n'atteint pas les seuils définis réglementairement. Certaines emprises aéroportuaires peuvent comporter des sites soumis à PPI (les dépôts d'hydrocarbure par exemple) ;
- Le plan d'opération interne (POI) est quant à lui un plan d'urgence interne, élaboré par l'exploitant d'un site défini au paragraphe précédent (installation SEVESO, centrale nucléaire, barrage, ICPE...) qui organise les moyens, équipements et méthodes d'intervention en cas de sinistre dans une installation. Le plan d'urgence interne est placé sous la responsabilité de l'exploitant du site y compris lors de sa mise en œuvre opérationnelle.

#### FOCUS

L'exploitant d'aérodrome doit disposer d'un plan d'urgence étroitement articulé avec la disposition spécifique ORSEC aérodrome. Le plan d'urgence de l'exploitant d'aérodrome ne se limite pas exclusivement aux accidents d'aéronefs. La réglementation européenne a en effet élargi le champ des situations d'urgence auxquelles l'exploitant d'aérodrome doit faire face (cf. chapitre 5. « Tests de situations d'urgence non circonscrites aux seuls accidents d'aéronefs »).

Par simplicité et en conformité avec la sémantique utilisée dans la réglementation internationale, on parlera de plan d'urgence interne pour le plan relevant de l'organisation supervisée par l'exploitant. On parlera de plan d'urgence externe, la DSOA, le SATER, pour le plan relevant du préfet territorialement compétent, le SAMAR pour le préfet maritime, ou d'autres autorités (notamment l'*Aeronautical Rescue Coordination Center* (ARCC) de Lyon Mont-Verdun pour la conduite des opérations SAR). En pratique, une large partie du plan d'urgence interne est intégrée à la DSOA. Mais cette distinction permet de bien distinguer ce qui relève de l'exploitant de ce qui relève du préfet pour la préparation de ces différentes mesures.

En cas de mise en œuvre opérationnelle :

- Le plan d'urgence interne peut être déployé seul (sans activation de la disposition spécifique) sous la direction de l'exploitant ;
- La disposition spécifique est mise en œuvre sous la direction du préfet (ou préfet maritime) -directeur des opérations-. Les actions relevant du plan d'urgence interne déployées dans le cadre de l'activation de la disposition spécifique relèvent de la décision du préfet en lien avec le commandant des opérations de secours (sapeurs-pompiers) mais restent placées sous la direction technique de l'exploitant d'aérodrome pour leur mise en œuvre. Précisant que, en cas d'événement, les mesures de sécurité aéronautiques, notamment, qui relèvent directement de la seule compétence de l'exploitant d'aérodrome au titre de ses obligations, sont aussi rappelées dans la disposition spécifique.

La mise en œuvre opérationnelle de ces deux types de plan peut permettre d'atteindre la conformité (sous conditions) aux exigences réglementaires européennes.

## 2.2. Rappel sur la documentation du plan d'urgence de l'exploitant d'aérodrome

Conformément à la réglementation européenne [AMC2 ADR.OPS.B005(b) plan d'urgence de l'aérodrome], l'exploitant d'aérodrome doit inclure, au moins, ce qui suit dans son document interne de plan d'urgence :

- Les types de situation d'urgence auxquelles il est destiné à faire face ;
- Les organismes appelés à intervenir dans le plan ; et détailler le protocole de plan local et les réunions ;
- Les responsabilités et le rôle de chaque organe, du centre des opérations d'urgence, et du poste de commandement pour chaque type de situation d'urgence ;
- L'information sur les noms et numéros de téléphone des services ou des personnes à contacter dans le cas d'une situation d'urgence donnée,
- Un plan quadrillé de l'aérodrome et ses abords immédiats.

## 2.3. Parties prenantes

La gestion de crise repose sur les acteurs suivants :

### Le préfet

Les différentes dispositions du plan ORSEC sont placées sous l'autorité du préfet tant pour leur préparation que pour leur mise en œuvre.

### L'exploitant d'aérodrome

Il établit et met en œuvre un plan d'urgence de son aérodrome, pouvant notamment s'appuyer sur la DSOA et autres dispositifs gérés par le préfet. Il s'assure qu'il est régulièrement mis à l'épreuve.

### La DSAC

Elle est l'autorité de surveillance de l'aviation civile. Elle veille à la bonne application des exigences relatives à la mise en œuvre d'un plan d'urgence par l'exploitant d'aérodrome. Elle est également l'interlocutrice du préfet en matière de planification de la disposition spécifique ORSEC aérodrome.

### Le Service de la Navigation Aérienne (SNA)

Le SNA est chargé de l'alerte en cas d'accident d'aéronef. Il est également le lien avec les actions Recherches et Sauvetage. Sur certains aérodromes, c'est le premier interlocuteur de proximité de l'exploitant d'aérodrome, notamment lors des exercices et du déclenchement du plan d'urgence.

### Autres acteurs sur l'aérodrome

SSLIA, service de sécurité incendie et d'assistance aux personnes (SSIAP), service médical, compagnies aériennes, services d'assistance en escale, services d'avitaillement, opérateurs de fret, aéroclubs, police aux frontières (PAF), gendarmerie des transports aériens (GTA), douanes, etc...

### Autres acteurs hors aérodrome

Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS), Service d'Aide Médicale Urgente (SAMU), autorités sanitaires y compris les services médicaux, ambulanciers, hospitaliers et de santé publique, police, gendarmerie, bureau d'enquêtes et d'analyses (BEA), sécurité civile, etc...

## 2.4. Rappel des notions d'exercice général et d'exercice partiel

Un **exercice général** simule la réalité par le biais de la mise en œuvre de l'ensemble du dispositif de gestion d'un événement, en déployant tous les moyens humains et matériels de l'échelon considéré.

La notion d'exercice d'exécution générale (« *full scale* ») selon la réglementation européenne implique la participation de tous les services concernés. Ainsi, les exercices généraux permettent de tester le dispositif dans son articulation d'ensemble, pour vérifier la pertinence globale du plan.

Les exercices généraux organisés par le seul exploitant d'aérodrome, sans l'activation du Centre Opérationnel Départemental (COD) du préfet, doivent impliquer la participation de tout ou partie des services publics de secours, de santé et de sécurité concernés par le plan d'urgence de l'aérodrome.

La participation de ces services s'inscrit dans cette organisation au titre des entraînements et exercices « métiers » de chacun d'eux sans coordination de l'échelon préfectoral mais avec la mise en œuvre des chaînes de commandement métier (cf. chapitre 5. « Identifier le minimum permettant de qualifier un exercice de général »).

Un **exercice partiel** se limite à jouer certains objectifs et n'associe pas l'ensemble des participants à une gestion de crise.

Les exercices partiels ne mettent en œuvre qu'une partie des outils de gestion de crise et/ou qu'un élément particulier du processus et des procédures de gestion de crise.

Ils peuvent aussi associer la participation ponctuelle de tout ou partie des services publics de secours, de santé et de sécurité concernés par le plan d'urgence de l'aérodrome en fonction des relations locales.

## 2.5. Rappel du niveau de l'exercice

Les notions d'exercice général et d'exercice partiel définissent le périmètre de l'exercice. D'autres définitions techniques d'exercice s'ajoutent pour en préciser les modalités et les niveaux de jeu :

- **Les exercices cadres et d'états-majors** : ce sont des exercices sur table, en salle de crise ou en poste de commandement, n'impliquant pas d'engagement de moyens sur le terrain. Ce type d'exercice présente un thème ou un cas concret aux décideurs et aux joueurs, par le biais de fiches d'animation ou de sollicitations par message ou par téléphone. Les joueurs doivent analyser, synthétiser, puis réagir, rendre compte, faire des propositions, définir des priorités et faire des choix.

- **Les exercices de terrain** : ils associent les acteurs multiples de la gestion des crises. Il s'agit d'exercices de simulation grandeur réelle impliquant le déploiement des acteurs sur le terrain. Ils permettent notamment de tester en grandeur nature les délais d'acheminement et les contraintes de mise en œuvre des matériels.
- **Les exercices associant la population** : par exemple un exercice simulant une inondation majeure ou un exercice « arrachement d'une canalisation de gaz » nécessitant une évacuation d'un quartier dans une commune, accident industriel avec formation d'un nuage toxique impliquant le confinement des élèves d'un établissement scolaire, etc... Pour les aérodromes, la participation du public présente un intérêt très limité. En effet, à la différence d'une école, par exemple, il ne s'agit pas d'un public habitué à la configuration des locaux. Le public d'un aérodrome n'a donc pas d'intérêt pédagogique à participer à l'exercice. En revanche le personnel de l'aérodrome non impliqué dans les dispositifs de secours ou de sécurité peut être utilement convié à participer aux exercices de terrain.

### 3. Identification des attendus permettant de qualifier un exercice de général

Ce chapitre a pour objet de clarifier les attendus permettant de qualifier un exercice de général conformément aux exigences réglementaires.

Un exercice, pour être qualifié de général, doit permettre de tester :

- L'implication des divers services publics sans systématiquement impliquer la préfecture et l'activation de son Centre Opérationnel Départemental (COD). Ce type d'exercice général a pour objectif de décharger la préfecture et de faciliter la tenue du calendrier d'exercices qui est imposée aux exploitants d'aérodrome par la réglementation européenne ;
- Le déploiement de moyens sur site (ressources internes) ;
- L'activation systématique des organes de crise essentiels.

L'organisation et la résilience des postes de commandement d'exploitant mis en œuvre lors d'une gestion de crise sont des facteurs essentiels du bon déroulement et de la bonne coordination des opérations.

Les différents points de qualification d'un exercice général avec ou sans activation du COD sont présentés ci-après.

#### 3.1. Activation des postes de commandement exploitant

Pour la réalisation d'un exercice général, quel que soit le scénario choisi, l'exploitant d'aérodrome doit activer à minima les postes de contrôle de ses unités sûreté et sécurité.

L'objectif général et le thème d'exercice doivent donc intégrer et faire jouer l'activation des deux PC exploitant. Ces dispositifs doivent être impliqués dans la gestion des impacts sur la circulation aérienne, la gestion du public et des voyageurs.

#### 3.2. Mise en œuvre des liaisons avec le PC exploitant

Des liaisons peuvent utilement être établies lors de l'exercice entre les PC exploitant et tout ou partie des centres opérationnels ou postes de commandements suivants :

- Le centre opérationnel départemental (COD), en préfecture (pour les exercices placés sous l'autorité du préfet) ;
- Le poste de commandement opérationnel (PCO), projeté sur le terrain par la préfecture (pour les exercices placés sous l'autorité du préfet) ;
- Le poste de commandement avancé (PCA), si prévu dans la DSOA ;
- Le poste de commandement compagnie (PCC) ;
- Le poste médical avancé (PMA) ;
- Le poste de commandement du commandant des opérations de secours (COS/sapeurs-pompiers).

Pour la qualification d'un exercice général avec activation du COD, l'objectif intermédiaire est de tester lors de l'exercice au moins une liaison avec un dispositif de gestion de crise préfectoral (COD ou PCO) ou le poste de commandement du commandant des opérations de secours (COS).

Pour la qualification d'un exercice général sans activation du COD, l'objectif intermédiaire est de tester au moins une liaison avec a minima un dispositif de gestion de crise hors préfecture listés ci-dessous.



### 3.3. Procédures de gestion de crise

Les procédures de gestion de crise qui peuvent être mises en œuvre avec la préfecture et les autres partenaires sont les suivantes :

- Le déclenchement et la diffusion de l'alerte (depuis la constatation de l'évènement générateur jusqu'à la mobilisation de l'ensemble des acteurs participant à l'exercice) ;
- L'articulation et l'échange d'information au sein de la chaîne de commandement ;
- La coordination COD/PCO (pour les exercices placés sous l'autorité du préfet) ;
- La coordination postes de contrôle des unités sûreté et sécurité de l'exploitant d'aérodrome / PCO (pour les exercices placés sous l'autorité du préfet) ;
- La coordination du PCO avec le chef quart/tour de contrôle (pour les exercices placés sous l'autorité du préfet) ;
- La mise en place d'un centre d'accueil et de regroupement (CARE) ;
- La mise en place d'un centre d'accueil des familles (CAF) ;
- La mise en place d'une cellule d'urgence médico-psychologique (CUMP) ;
- La mise en place d'une cellule d'information (COM).

Pour la qualification d'un exercice général, l'objectif intermédiaire est de tester la diffusion de l'alerte, l'articulation et l'échange d'information au sein de la chaîne de commandement et au moins une des thématiques de coordination ou de mise en place des outils de gestion de crise.

### 3.4. Déploiement des services et des moyens sur l'aérodrome

Pour la qualification d'un exercice général, l'exploitant d'aérodrome doit :

- Activer ses différents postes de commandement ;
- Activer les services aéroportuaires tels que le service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs (SSLIA) ;
- Faire intervenir un minimum de moyens et d'acteurs sur l'aérodrome (SDIS, SAMU, PAF, GTA, Service de la Navigation Aérienne).

L'objectif est de faire jouer une pluralité d'acteurs et de services pour tester les chaînes d'alerte, de commandement et la coordination des secours sur l'aérodrome.

### 3.5. Exemple de scénarios sans activation du COD

Pour accompagner les exploitants d'aérodrome dans la réalisation des exercices sur leur plateforme sans le concours de la préfecture, les scénarios suivants peuvent être envisagés :

- Incident grave ;
- Accident sans blessés qui nécessite une protection de l'avion ;
- Opérations d'enlèvement.

#### FOCUS :

Principaux points nécessaires pour qualifier à minima un exercice général sans participation de la préfecture :

- Mobilisation de plusieurs acteurs de la sécurité / sûreté de l'aérodrome, avec association des services publics extérieurs (SDIS, SAMU-SMUR, forces de sécurité intérieure) ;
- Déploiement réel sur site de plusieurs unités internes de sécurité / sûreté (dont le SSLIA) ;
- Mobilisation des PC de crise exploitant d'aérodrome incluant une liaison avec les chaînes de commandement des services publics présents ;
- Mise en place d'une équipe dédiée à l'observation/évaluation de l'exercice et à la rédaction d'un RETEX puis d'un plan d'action correctif des procédures et plans d'urgence.

Par ailleurs, les scénarios de type attentat ou autre situation avec une forte connotation de sûreté doivent être impérativement joués avec la préfecture pour rester réalistes.

## 4. Ajustement de la programmation selon les événements réels

### 4.1. Conditions dans lesquelles une situation réelle peut remplacer un exercice général

Les situations pouvant être qualifiées d'urgence sur un aéroport sont variées, les plus simples pouvant consister en la sortie de piste ou de voie sans gravité d'un avion léger, ou une urgence médicale à bord.

Cependant, il est attendu d'un exercice général qu'il soit représentatif des urgences relativement « conséquentes » pouvant survenir sur l'aéroport.

Pour permettre à une situation d'urgence réelle d'être prise en compte à la place d'un exercice général, il faut qu'elle réponde à aux deux énoncées ci-après.

#### Condition 1.

Afin de pouvoir remplacer un exercice général prévu, une situation d'urgence réelle doit être d'une ampleur et d'une représentativité similaire à ce qui aurait pu être considéré comme un scénario d'exercice général, tel que défini au chapitre 5. « Tests de situations d'urgence non circonscrites aux seuls accidents d'aéronefs » du présent document :

- Mobilisation de plusieurs acteurs de la sécurité / sûreté de l'aérodrome, avec association des services publics extérieurs (SDIS, SAMU-SMUR, forces de sécurité intérieure) ;
- Déploiement réel sur site de plusieurs unités internes de sécurité / sûreté (dont le SSLIA) ;
- Mobilisation des PC de crise exploitant incluant une liaison avec les chaînes de commandement des services publics présents .

En cas d'accident d'aéronef, le déclenchement de la DSOA est une condition suffisante mais pas nécessaire.

#### Condition 2.

L'objectif principal d'un exercice général est de vérifier l'adéquation du plan d'urgence, notamment par l'observation de son déroulement et la réalisation d'un débriefing exhaustif réalisé dans un délai court (« à chaud »), tel que défini au chapitre 5. « Tests de situations d'urgence non circonscrites aux seuls accidents d'aéronefs » du présent document :

- Mise en place d'une équipe dédiée d'observation/évaluation de l'exercice et rédaction d'un RETEX puis d'un plan d'action correctif des procédures et plans d'urgence.

Afin de pouvoir remplacer un exercice général prévu, une situation d'urgence réelle doit avoir permis un débriefing réalisé dans un délai raisonnablement court après la situation d'urgence. Ce débriefing doit être basé sur suffisamment d'informations (observations, comptes rendus, ...) pour évaluer le fonctionnement du plan d'urgence.

Il faut cependant être attentif car, lors de certains accidents, les enjeux de responsabilités et restrictions de communication d'informations liées aux enquêtes de sécurité et judiciaires peuvent empêcher de disposer de suffisamment d'informations pour ce débriefing « à chaud ».

Ce débriefing permettra également de déterminer dans quelle mesure un ajustement de la programmation des exercices futurs, dans leurs natures, leurs objectifs, leurs calendriers, doit être effectué.

### 4.2. Modalités de prise en compte de cette possibilité

Considérer une situation d'urgence réelle en remplacement d'un exercice général programmé est une décision qui relève de la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome, qui devra cependant démontrer sa conformité vis-à-vis des exigences EASA.

Une coordination devra être établie avec la préfecture concernée, qui devra établir dans quelle mesure l'évènement impacte sa programmation multi-domaines.

### 4.3. Conditions dans lesquelles une situation réelle peut remplacer un exercice partiel

Une situation réelle peut ne pas être d'une ampleur suffisante pour remplir les conditions permettant d'être prise en compte à la place d'un exercice général.

Elle pourra dans ce cas être prise en compte comme exercice partiel si les conditions suivantes sont respectées :

- Activation d'au moins un des dispositifs suivants lorsqu'ils relèvent de la compétence de l'exploitant :
  - Dispositif d'alerte des personnels ;
  - Dispositif d'alerte des autres acteurs intervenant en cas d'accident d'aéronef sur l'aérodrome ;
  - Mise en route des postes de commandement des opérations d'urgence ;
- Implication des services concernés de l'exploitant et, si nécessaire, coordination avec les services extérieurs.

## 5. Tests de situations d'urgence non circonscrites aux seuls accidents d'aéronefs

Tableau associé (2021-05\_grille types de situations d'urgence\_Ed1V1.xlsx) disponible sous METEOR, auprès de l'UAF&FA, et des DSAC/IR.

### 5.1. Les différents types de situations d'urgence

Les exercices répondant aux exigences de test du plan d'urgence aérodrome ne concernent pas exclusivement les accidents d'aéronefs (selon la disposition spécifique ORSEC aérodrome).

Les dispositions européennes préconisent que des situations autres que l'accident d'aéronef soient prises en compte dans le plan d'urgence d'aérodrome.

Cela permet ainsi à l'exploitant d'aérodrome de planifier dans un même document sa réponse et la coordination avec les autorités et les organismes impliqués dans ces autres situations d'urgence.

En outre, dès lors qu'une de ces situations « hors accident d'aéronef » est traitée dans le plan d'urgence de l'aérodrome, les exercices partiels ou généraux requis pour en vérifier périodiquement la validité et l'efficacité peuvent alors porter sur un scénario relevant de ces situations alternatives, même si l'accident d'aéronef doit rester une des situations périodiquement testées.

Il n'y a pas dans les dispositions européennes de liste minimale ou exhaustive des situations d'urgence à traiter dans le plan d'urgence d'un aérodrome. Celles-ci doivent être identifiées par chaque exploitant en fonction des opérations aériennes, des situations et des besoins propres à chaque aérodrome.

Différents exemples pouvant être pris en compte dans un plan d'urgence aérodrome sont ainsi proposés dans les dispositions européennes en matière de plan d'urgence [GM2, GM3 et GM4 ADR.OPS.B005(a)]. Les thèmes d'exercices pouvant répondre aux exigences de test du plan d'urgence aérodrome suivants sont possibles :

- **Accident d'aéronef** : dans l'emprise de l'aérodrome ou aux abords de l'aérodrome ;
- **Menaces** : sabotage, alertes à la bombe, détournement d'avion, attaque terroriste (nucléaire radiologique biologique chimique et explosif (NRBCe)) ou non dans l'aérogare, menaces cyber, occupation illicite, blocages, mouvements sociaux pouvant conduire à des troubles de l'ordre public, etc. ;
- **Événements majeurs de sécurité** : marchandises dangereuses, déversements de carburant (sur l'aire de trafic, à la passerelle d'embarquement des passagers et à l'aire de stockage du carburant), plans particuliers d'intervention d'installations présentes sur la plateforme ou l'emprise (Seveso), etc. ;
- **Sinistres affectant les bâtiments** : incendie, effondrement de structures, explosion accidentelle, accident d'aéronef sur un bâtiment, etc. ;
- **Catastrophes naturelles** : inondations, submersion marine, tempêtes, cyclones, vagues de froid et neige, vagues de chaleur, éruptions volcaniques, tremblement de terre, etc. ;
- **Urgences sanitaires** : contrôle sanitaire aux frontières, accueil de passagers symptomatiques ou de passagers contacts, arrivée d'animaux malades, toxi-infection alimentaire collective (TIAC) du personnel de l'aéroport, etc.

En complément, les perturbations de l'exploitation aéroportuaire pourraient également être prises en compte lorsqu'elles sont susceptibles d'affecter significativement le fonctionnement de l'aéroport ou la régularité du trafic aérien et, indirectement, la sécurité des vols et des passagers.

## 5.2. Exemples de choix de scénarios

Dans le cadre des exercices généraux, il existe deux catégories de scénarios :

- Les scénarios d'exercices n'ayant pas pour origine un accident aérien mais qui impliquent l'aérodrome ;
- Les scénarios d'exercice ayant pour origine un accident aérien.

### 5.2.1. Scénarios d'exercices n'ayant pas pour origine un accident aérien mais qui impliquent l'aérodrome

Afin de multiplier les possibilités d'intégrer les aérodromes dans la programmation des exercices préfectoraux, les scénarios possibles pouvant répondre aux exigences de test du plan d'urgence aérodrome peuvent s'appuyer sur les thématiques suivantes :

- **Risques naturels :**
  - Feux de forêts : impact des fumées sur l'aéroport de Marignane, Nice et Bastia ou autre zone menacée ;
  - Inondations : orages ou fortes pluies (violentes et localisées) qui occasionnent des crues ; événement méditerranéen pouvant concerner les aérodromes situés sur le pourtour méditerranéen ;
  - Tsunami : scénario concernant les aérodromes situés à proximité du littoral méditerranéen et ceux des territoires ultramarins situés en littoral ;
  - Submersion marine : impact des tempêtes et des grandes marées associées sur les aéroports des zones littorales ;
  - Cyclone : passage d'un cyclone engendrant de fortes pluies, des vents violents et des phénomènes de submersion marine sur les territoires ultramarins ;
  - Tempête : ensemble d'aléas (fortes pluies, vents violents) pouvant concerner l'ensemble des départements de la métropole et des outre-mer. Les tempêtes hivernales (vents violents, verglas, chute de neige) peuvent également être jouées sur la métropole et Saint-Pierre et Miquelon ;
  - Séisme : scénario de sismicité moyenne pour les aéroports de la métropole, de la Réunion et de la Guyane. Scénarios de forte sismicité pour Mayotte, la Guadeloupe et la Martinique.
  - Pandémie.

Ces scénarios sont susceptibles d'entraîner des dégâts sur les infrastructures aéroportuaires. Ces effets prévisibles sur l'aérodrome doivent être intégrés aux éléments du scénario.

- **Risques industriels à proximité de l'aérodrome :**
  - Approvisionnement pétrolier des aéroports ;
  - Barrages : conséquences d'une rupture de barrage pour les aérodromes situés dans le périmètre du cours d'eau aval au barrage ;
  - Seveso : aérodromes situés dans le périmètre de danger d'un site industriel relevant de la classification « Seveso, seuil haut ». Dans le scénario de ce type d'exercice, il doit être prévu que les effets du sinistre (fumées, gaz toxiques, explosion...) impactent directement l'aérodrome : le public et les personnels, ses infrastructures, la circulation des avions. Par ailleurs, certains sites Seveso soumis à PPI peuvent être situés sur l'emprise aéroportuaire.
- **Risque nucléaire : aérodromes situés dans un rayon de 20 km autour d'une centrale nucléaire.**
- **Risque NRBCe : aérodrome exposé à des risques majeurs présentés par des transports de matières dangereuses ou de matières radioactives.**

Par ailleurs, des scénarios de type attentat (tuerie de masse notamment) mettant en œuvre le plan ORSEC nombreuses victimes (NOVI) peuvent également être joués sur la plateforme aéroportuaire. Ce type d'exercice permet à la fois d'assurer un entraînement générique au secours à nombreuses victimes des différents services publics de santé, de secours et de sécurité et de mettre en place l'organisation de gestion de crise de la plateforme.

### 5.2.2. Scénario d'exercice ayant pour origine un accident aérien

La mise en œuvre du plan d'urgence peut être testée avec des exercices mettant en scène un accident d'aéronef aux abords de l'aérodrome ou dans sa zone d'emprise. Il s'agit du cas-type de scénario d'exercice d'un plan d'urgence aérodrome. Les scénarios définis au paragraphe précédent visent, par la mutualisation des thèmes, à faciliter la participation des aérodromes aux exercices départementaux non spécifiquement aériens. Cela étant, les thématiques d'accidents aériens doivent naturellement intervenir dans la programmation des exercices aérodromes, qu'ils soient partiels ou généraux.

Par ailleurs, les exercices de recherche et sauvetage d'aéronefs (SATER) font l'objet d'un calendrier national interministériel annuel établi par le département *Search and Rescue* (SAR) de la DGAC. Compte tenu de leur particularisme (localisation des recherches simulées ou services impliqués), ces exercices SATER ne peuvent être mutualisés avec les exercices aérodromes. Dans ce cadre, un scénario développant le volet assistance aux proches des victimes de l'aéronef disparu peut néanmoins être joué au sein de l'aérogare.

Pour rappel, l'organisation SAR a pour mission d'organiser et de planifier la recherche de l'épave de l'avion accidenté et de porter le plus rapidement possible secours aux victimes dans le cadre des accidents de l'aviation civile.

#### FOCUS

##### Tableau représentant les différents types de situations d'urgence

Afin d'accompagner les exploitants d'aérodrome dans l'identification des cas susceptibles de pouvoir être pris en compte dans leur plan d'urgence aérodrome, différents types de situations d'urgence ont été répertoriés dans un tableau référencé en annexe (« 2021-05\_grille types de situations d'urgence\_Ed1V1.xlsx ») et disponible sous METEOR.

Ce tableau est complété par une grille permettant d'identifier les caractéristiques principales de chaque situation ou scénario, les acteurs impliqués et les objectifs ou structures pouvant être testés dans ces différentes situations.

En outre, il peut permettre, une fois complété et adapté par chaque exploitant :

- d'identifier les points communs et les différences entre les différentes situations ;
- de s'assurer que les différentes situations, localisations, organismes ou structures mobilisés sont périodiquement vérifiés au travers des différentes situations d'urgence et exercices organisés, qu'ils soient partiels ou généraux. Ce tableau se veut être un outil d'aide à l'identification des différentes situations d'urgence possibles et à la planification de thèmes et de scénarios d'exercices. Il n'a pas vocation à être exhaustif. C'est à l'exploitant d'aérodrome de se l'approprier pour la ou les parties le concernant.

## 6. Implication des exploitants d'aérodrome dans la planification des exercices

### 6.1. Généralités

Par une instruction triennale, la direction générale de la sécurité civile et de la gestion de crises (DGSCGC) préconise une programmation territoriale des exercices. Cette programmation territoriale peut être annuelle ou pluriannuelle. Elle est placée sous l'autorité du préfet de département.

La programmation territoriale doit s'attacher à répartir harmonieusement les exercices. La prise en compte de certains critères, comme les obligations réglementaires en vigueur, les contraintes propres à l'activité de chaque acteur de la gestion de crise, la recherche de synergies avec les départements de la même zone de défense et de sécurité peut favoriser cette conception du planning triennal. Une réunion annuelle de programmation des exercices doit permettre d'affiner le planning prévisionnel.

Chaque préfet de département et de zone doit programmer et faire réaliser annuellement au minimum :

- Un exercice de gestion de crise par trimestre dans son département, soit quatre exercices par an ;
- Un exercice de gestion de crise par semestre dans sa zone de défense et de sécurité, soit deux exercices par an.

Les centres opérationnels territoriaux (centre opérationnel départemental et centre opérationnel de zone) sont activés lors de ces exercices.

### 6.2. Exercices d'urgence aérodromes : périodicité et responsabilité

Selon la réglementation en vigueur, le plan d'urgence de l'exploitant d'aérodrome doit être mis à l'épreuve en réalisant un exercice d'urgence général au minimum tous les deux ans. De plus, un exercice d'urgence partiel doit être réalisé durant l'année intermédiaire.

Il est établi qu'un exercice général tous les deux ans peut être placé alternativement :

- Sous l'autorité du préfet,
- Sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome.

In fine, la conformité sera démontrée au moyen d'un exercice général tous les 4 ans réalisé sous l'autorité du préfet, et d'un exercice général tous les 4 ans réalisé sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome. Ces exercices mettent en œuvre le plan d'urgence aérodrome et tout ou partie de la DSOA.

Pour un exercice général, la thématique « accident d'aéronef » devrait rester privilégiée et être réalisée au moins une fois tous les 4 ans.

L'exercice partiel durant l'année intermédiaire est placé sous la responsabilité de l'exploitant d'aérodrome, mettant en œuvre tout ou partie du plan d'urgence aérodrome.

### 6.3. Programmation

La programmation des exercices généraux et partiels sur les aérodromes s'inscrit dans le cadre de la programmation départementale mentionnée ci-dessus. A cet effet, il est recommandé :

- Pour chaque exploitant d'aérodrome de prendre l'initiative de contacter sa préfecture de département (Service Interministériel de Défense et de Protection Civile, SIDPC) ;
- D'établir des points de contacts avec les interlocuteurs (notamment préfecture SIDPC / exploitant d'aérodrome / services publics) ;
- De provoquer une réunion annuelle associant les services de la préfecture et les principaux services publics partenaires afin de définir en commun les objectifs d'exercices et d'entraînements ;

- D'associer les exploitants d'aérodrome aux travaux d'élaboration de la programmation d'exercices départementaux ainsi que la programmation d'exercices « métiers » afin de parvenir à un calendrier commun ;
- D'étudier les thématiques d'exercices impliquant la plateforme de l'aérodrome, sans être liées à un scénario d'accident aérien (secours à nombreuses victimes, risques naturels, risques technologiques type Seveso) afin de mutualiser les objectifs des exercices entre les partenaires et d'en faciliter l'organisation ;
- De fixer un calendrier commun intégrant les deux types d'exercices généraux (dans le cadre d'une programmation pluriannuelle) et mentionnant, pour mémoire et suivi réglementaire, les exercices partiels ;
- De définir les modalités de coordination pour la conception et la réalisation de ces exercices. A cette fin, le partage ou la mise à disposition de ressources des exploitants d'aérodrome ou des administrations déconcentrées pourraient être définis.

#### FOCUS

Les exercices aérodromes s'intègrent dans la programmation annuelle ou pluriannuelle des préfectures. A cet effet, les exploitants d'aérodrome devraient se rapprocher des préfectures pour :

- Proposer des scénarios ;
- S'insérer dans le calendrier en fonction des contraintes ;
- Participer aux échanges afin que l'exercice sur la plateforme aéroportuaire puisse être associé à des thèmes plus généraux (risques naturels, secours à nombreuses victimes, etc.).



## 7. Le retour d'expérience (RETEX)

Après l'exercice vient le temps de l'analyse avec le retour d'expérience. Deux niveaux de RETEX peuvent être définis : le premier dit « à chaud », juste à l'issue de l'exercice, et le second « à froid » plusieurs jours après.

### 7.1. Réunion d'analyse à chaud

Il s'agit d'une réunion organisée immédiatement après l'exercice, se déroulant dans la convivialité et dans un lieu défini au cours de la préparation. Cette réunion permet :

- De dégager des remarques générales sur le déroulement de l'exercice ;
- Aux joueurs, de décrire leur perception de l'exercice et leurs impressions personnelles sur son déroulement ;
- Aux observateurs et évaluateurs, de prendre note des différentes remarques formulées pour compléter leur rapport ; cette réunion n'est pas l'occasion pour eux d'exposer en détail leurs observations mais ils pourront présenter celles jugées "récurrentes".

Demander un point positif et un point négatif par chef de service "joueur" peut être un excellent exercice de synthèse.

Tout échange sur l'exercice, après ce bilan à chaud, devra être pris en compte dans le processus d'analyse du retour d'expérience.

### 7.2. Réunion d'analyse à froid et dossier RETEX

Chaque évaluateur et, à la demande, certains observateurs transmettent leur analyse selon des critères qui ont été définis et écrits dans le dossier d'animation.

En fonction du niveau d'importance de l'exercice, il peut y avoir plusieurs réunions, si nécessaire, pour procéder au décortilage des différentes phases jouées pour retirer tous les enseignements possibles servant à entériner ou à modifier les procédures en vigueur mais aussi à améliorer l'organisation des exercices futurs.

En fonction du niveau de confidentialité de l'exercice, le RETEX peut être diffusé à tous les joueurs et à tous ceux susceptibles de se retrouver dans leur situation afin que la majorité des personnes concernées puisse en tirer profit.

L'exercice ne sera définitivement clos qu'après la diffusion du plan d'actions ou des préconisations, élaborées à la suite du retour d'expérience. Celui-ci ou celles-ci devront être accompagnés d'un calendrier de mise en œuvre.

### 7.3. Partage d'expérience entre les différents acteurs

L'ensemble des scénarios d'exercice, les RETEX d'exercice et de situations réelles pourront être partagés entre les préfectures et les exploitants d'aérodrome à l'occasion de réunions organisées par l'UAF&FA.

Ces RETEX pourront être organisés avec l'ensemble des acteurs impliqués afin de permettre des échanges sur les difficultés rencontrées et la mise en exergue des bonnes pratiques tant sur la planification, l'organisation et la réalisation des exercices de plan d'urgence.

## Lexique

ARCC : *Aeronautical Rescue Coordination Center*  
BEA : Bureau d'enquêtes et d'analyses  
CAF : Centre d'accueil des familles  
CARE : Centre d'accueil et de regroupement  
COD : Centre opérationnel départemental  
COGIC : Centre opérationnel de gestion interministérielle des crises  
COM : Cellule d'information  
COS : Commandant des opérations de secours  
COZ : Centre opérationnel de zone  
CUMP : Cellule d'urgence médico-psychologique  
DDIS : Directeur départemental des services d'incendie et de secours  
DDSP : Direction départementale de la sécurité publique  
DGSCGC : Direction générale de la sécurité civile et de la gestion des crises  
DSAC : Direction de la sécurité de l'aviation civile  
DSOA : Disposition spécifique ORSEC aérodrome  
GTA : Gendarmerie des transports aériens  
ICPE : Installation classée pour la protection de l'environnement  
NOVI : Nombreuses victimes  
NRBCe (risques) : Nucléaire, Radiologique, Biologique, Chimique ou explosif  
ORSEC : Organisation de la réponse de sécurité civile  
PAF : Police aux frontières  
PCA : Poste de commandement avancé  
PCC : Poste de commandement compagnie  
PCO : Poste de commandement opérationnel  
PIRATAIR : Plan d'intervention en cas de piraterie aérienne  
PMA : Poste médical avancé  
POI : Plan d'opération interne  
PPI : Plan particulier d'intervention  
RETEX : Retour d'expérience  
SAMAR : Sauvetage aéro-maritime  
SAMU : Service d'aide médicale urgente  
SAR : *Search and rescue*  
SATER : Sauvetage aéro-terrestre  
SDIS : Service Départemental d'Incendie et de Secours  
SIDPC : Service Interministériel de Défense et de Protection Civile  
SMUR : Service mobile d'urgence et de réanimation  
SNA : Service de la navigation aérienne  
SSIAP : Service de sécurité incendie et d'assistance à personnes  
SSLIA : Service de sauvetage et de lutte contre l'incendie des aéronefs  
STAC : Service technique de l'aviation civile  
TIAC : Toxi-infection alimentaire collective  
UAF&FA : Union des aéroports français et francophones associés

## Annexes

### ANNEXE 1 : Grille des types de situations d'urgences

Le tableau « 2021-05\_grille types de situations d'urgence\_Ed1V1.xlsx » associé au Chapitre 5. « Tests de situations d'urgence non circonscrites aux seuls accidents d'aéronefs » est disponible sous METEOR, auprès de l'UAF&FA et des DSAC/IR.

### ANNEXE 2 : Réglementation

#### Européenne

Règlement (UE) n°139/2014 du 12 février 2014 établissant des exigences et des procédures administratives relatives aux aéroports conformément au règlement (UE) 2018/1139 – Exigence ADR OPS.B.005 Plan d'urgence de l'aéroport :

L'exigence ADR.OPS.B.005 du règlement européen (UE) n°139/2014 impose aux exploitants d'aéroport détenant un Certificat de Sécurité Aéroportuaire européen de disposer d'un plan d'urgence. Ce plan doit être coordonné avec les dispositions spécifiques ORSEC établies par le préfet, en raison de l'organisation nationale de la réponse sécurité civile.

#### Nationale

- Circulaire n°99-575 du 10 novembre 1999 relative à l'organisation et à la coordination des secours en cas d'accident d'aéronef survenant sur un aéroport ou à son voisinage :

La circulaire imposait au préfet du département la création d'un PSS (Plan de Secours Spécialisé). Puis les articles L741-6 et R741-8 du Code de Sécurité Intérieure ont introduit la notion de dispositions spécifiques ORSEC. L'instruction interministérielle du 24 avril 2017 relative au plan d'urgence en cas d'accident d'aviation civile demande de s'assurer de la transformation des PSS en établissement de dispositions spécifiques ORSEC aéroport (DSOA).

- Instruction interministérielle du 17 août 2020 relative aux obligations d'organisation des exercices de plan d'urgence sur les aéroports :

L'instruction rappelle aux préfets les exigences réglementaires sur ce sujet.

- Instruction interministérielle du 23 juin 2021 relative à la programmation des exercices d'urgence sur les aéroports :

L'instruction donne aux préfets des éléments sur la périodicité requise, les éléments de qualification de l'exercice ainsi que les modalités de programmation de ces exercices. Ce plan d'urgence établi par l'exploitant d'aéroport doit faire l'objet d'exercices réguliers sous l'autorité préfectorale et sur proposition de l'exploitant de l'aéroport.

### ANNEXE 3 : Guides planification et exercices de Sécurité Civile

Ces guides sont disponibles sur le site internet [interieur.gouv.fr](http://interieur.gouv.fr)

- Exercices de sécurité civile : guide méthodologique sur les exercices cadre et terrain
- Exercices de sécurité civile – Mémento en 10 points
- ORSEC plaquette de présentation
- Guide ORSEC G1 – Méthode générale

## ANNEXE 4 : Méthode de préparation d'un exercice

La présente partie présente les différentes étapes méthodologiques de construction d'un exercice.

### 1. Définir les objectifs

Un objectif est un but ou une finalité qui a été fixé et qui se doit d'être réalisé au travers d'un projet. Son énoncé doit être formulé de manière claire, précise et sans ambiguïté afin d'aboutir à un but unique.

Il existe trois catégories d'objectifs :

- **L'objectif général** : Un objectif général décrit la situation qui existera en fin d'action. Il est unique et se formalise toujours autour de la mise en œuvre du dispositif ORSEC. L'objectif général se décline ensuite en objectifs intermédiaires et spécifiques.
- **Les objectifs intermédiaires** : Ils se définissent comme les actions communes à mener pour atteindre l'objectif général. Le nombre d'objectifs intermédiaires n'est pas limité. Cependant, s'ils sont trop nombreux, il est préférable de réaliser des exercices partiels pour éviter une évaluation trop complexe.
- **Les objectifs spécifiques ou centres d'intérêt** : Ils s'appliquent à l'ensemble des situations susceptibles de survenir et/ou aux rôles à tenir par les différents participants. Ils peuvent soit être limités dans le temps ou dans l'espace, soit concerner un aspect jugé spécialement intéressant par des joueurs relevant d'administrations différentes (exemple : travail de coordination inter- services).

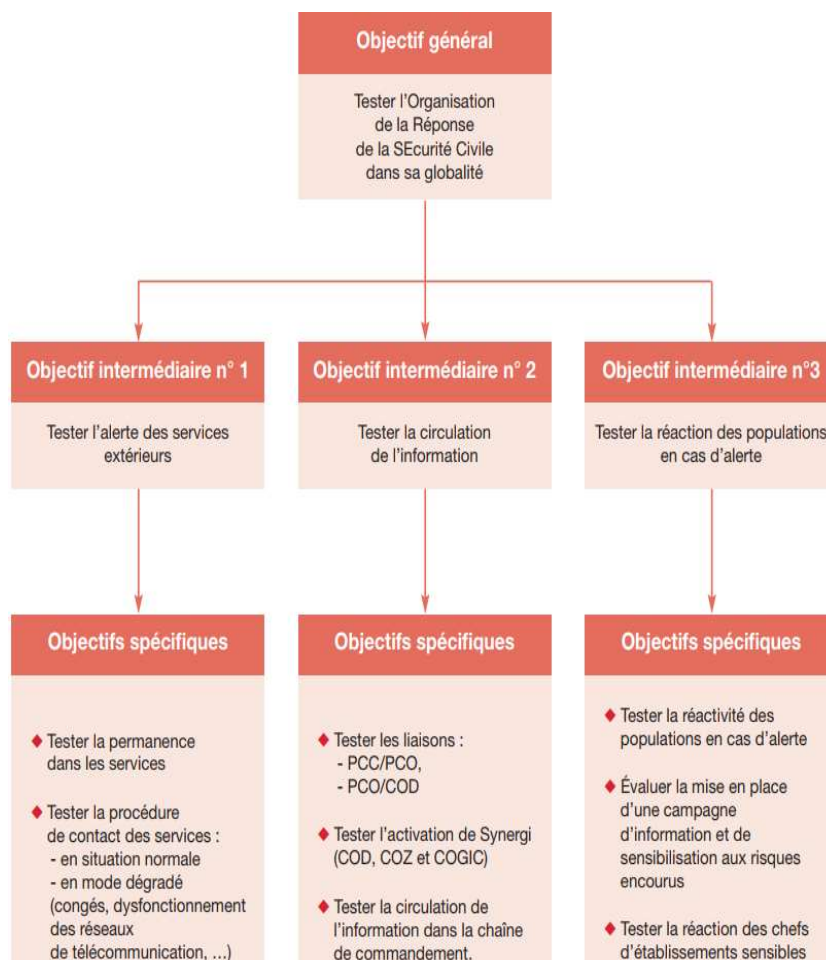


Illustration de la déclinaison des objectifs

## 2. Répartir les tâches

Il est recommandé de mettre en place plusieurs groupes de travail, impliquant le SIDPC et l'exploitant d'aérodrome, ayant pour tâches les aspects suivants :

### Groupe scénario / animation :

- Concevoir et rédiger le scénario ;
- Constituer les équipes d'animation et d'évaluateurs ;
- Rédiger le dossier d'animation / Rédiger le dossier d'exercice.

### Groupe logistique :

- Organisation matérielle de l'exercice ;
- Gestion des figurants ;
- Transmissions ;
- Financement ;
- Sécurité et procédures d'urgence ;
- Circulation et bouclage.

### Groupe communication :

- Gestion de la communication sur l'exercice et dans l'exercice (la couverture médiatique est essentielle) ;
- Gestion des personnalités présentes.

D'autres groupes peuvent être mis en place en fonction des spécialités de l'exercice.

## 3. Définir les responsables de l'exercice

Quels que soient la catégorie et le type d'exercice envisagé, l'affectation des responsabilités de conception et de mise en œuvre de l'exercice à un groupe de personnes compétentes demeure l'une des premières et des plus importantes actions à entreprendre dès le début de la phase de lancement. Il apparaît important d'identifier en particulier deux rôles majeurs : le directeur de l'exercice (DIREX) et le directeur de l'animation (DIRANIM).

### Le directeur de l'exercice (DIREX)

#### Rôle :

C'est le pilote de l'exercice. Il assume la responsabilité de l'exercice depuis la préparation jusqu'à la synthèse.

#### Avant l'exercice :

- Présider les réunions de lancement, de validation, de finalisation et du comité de pilotage ;
- Définir les grandes orientations du scénario, en fonction du thème et des objectifs ;
- Valider les conventions encadrant l'exercice et valider les points à observer et évaluer ;
- Se tenir informé de l'état d'avancement de la préparation ;
- Assurer la communication sur l'exercice, en liaison avec le chargé de communication de la préfecture ;
- Valider le dossier d'exercice et le dossier "joueur" ;
- Entériner toute mesure relative à la logistique.

#### Pendant l'exercice :

- Assurer les fonctions de "contrôleur en chef" ;
- Assurer la communication dans l'exercice, en relation avec le chargé de communication de la préfecture ;
- Ordonner la fin de l'exercice (message "FINEX").

Le DIREX doit être "détaché" de toute fonction pendant le jeu de l'exercice, pour être en mesure d'intervenir partout où sa présence et son arbitrage pourront être nécessaires.

**Après l'exercice :**

- Présider les réunions d'analyse (à chaud et différée) ;
- Entériner, après validation du préfet, le RETEX.

**Le directeur de l'animation (DIRANIM)****Direction :**

L'exercice est placé sous la responsabilité d'un "pilote" dans la phase de préparation ; celui-ci deviendra le Directeur de l'animation (DIRANIM) dans la phase de réalisation.

La fonction de DIRANIM pourra être déléguée au chef du service (SDIS, SAMU, DASS, DDE) techniquement compétent sur la thématique envisagée pendant le jeu de l'exercice, ou à un de ses proches collaborateurs, expert du risque choisi. Le directeur de l'animation ne doit pas être confondu avec le directeur de l'exercice (DIREX) auquel il est subordonné.

**Missions :**

- Proposer au DIREX de lancer l'exercice (DEBEX) ;
- Animer l'exercice : par injection d'événements/incidents, en jouant le rôle de certaines parties non associées réellement à l'exercice (actions simulées), en tenant la chronologie de tous les événements ;
- Proposer au DIREX la fin d'exercice (FINEX).

**4. Séquencer le montage d'un exercice****4.1. Définir le cahier des charges**

Le cahier des charges ou fiche exercice permet sur deux pages d'écrire tous les items nécessaires au montage d'un exercice. Ce document est valable pour un exercice Cadre ou Terrain. Ce document peut être adapté pour qu'il réponde aux besoins de chacun. Certaines cases proposent plusieurs choix. Les listes des acteurs en animation basse et haute correspondent à ceux qui vont faire vivre le scénario et le rendre crédible. Cette liste change en fonction du risque joué et des acteurs concernés. Le remplissage de cette fiche donne la garantie de n'avoir oublié aucun item d'importance majeure.

CAHIER DES CHARGES SUR LE MONTAGE DE L'EXERCICE (PAGE 1/2)			
<b>Type d'exercice :</b> <input type="checkbox"/> Partiel <input type="checkbox"/> Général <input type="checkbox"/> Cadre <input type="checkbox"/> Terrain <input type="checkbox"/> Préparé <input type="checkbox"/> Inopiné	<b>Adresse du site de l'exercice :</b>		<b>Date programmée :</b>
	<b>Type de risque :</b> <input type="checkbox"/> Risque naturel <input type="checkbox"/> Risque technologique <input type="checkbox"/> Risque sanitaire <input type="checkbox"/> Risque sociétal		<b>Niveau des joueurs de l'exercice :</b>  <b>Plage horaire :</b> <input type="checkbox"/> Jour/nuite <input type="checkbox"/> Matin/AM <input type="checkbox"/> Heure DEBEX : <input type="checkbox"/> Heure FINEX :
<b>Thème</b>			
<b>Objectifs :</b>	<b>Objectif général :</b>	<b>Objectifs intermédiaires :</b> 1 2 3	<b>Objectifs spécifiques :</b> 1 2 3 4 ..... 5 .....
<b>Acteurs :</b>		<b>Animation basse</b>	<b>Animation haute</b>
	<b>Privés : Entreprise Opérateur</b>	<input type="checkbox"/> SNCF <input type="checkbox"/> EDF RTE <input type="checkbox"/> Service des eaux <input type="checkbox"/> Médias	<input type="checkbox"/> CIC <input type="checkbox"/> SGDSN <input type="checkbox"/> COGIC
	<b>Publics :</b>	<input type="checkbox"/> DREAL - DDT <input type="checkbox"/> ARS <input type="checkbox"/> Conseil général <input type="checkbox"/> Maires <input type="checkbox"/> CODIS <input type="checkbox"/> Police, Gendarmerie	<input type="checkbox"/> Non jouée
	<b>Autres :</b>	<input type="checkbox"/> Etudiants <input type="checkbox"/> Logiciel <input type="checkbox"/> Consultant	
<b>Cinétique :</b>	<input type="checkbox"/> Rapide	<input type="checkbox"/> Lente	<input type="checkbox"/> Temps compressé
<b>Conditions météo :</b>	<input type="checkbox"/> Réelles	<input type="checkbox"/> Fictives <input type="checkbox"/> Idéales pour permettre aux avions et hélicoptères de jouer	<b>Si fictives :</b> • Direction du Vent : • Hydrométrie : • Vitesse du vent :
<b>Communication sur l'exercice</b>	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<b>Si oui, qui communique ?</b>  <b>Où et quand ?</b>
<b>Communication dans l'exercice</b>	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<b>Si oui, qui joue la pression médiatique simulée ?</b>
<b>Figurants</b>	<input type="checkbox"/> Oui	<input type="checkbox"/> Non	<b>Si oui, lesquels et combien ?</b>



## CAHIER DES CHARGES SUR LE MONTAGE DE L'EXERCICE (PAGE 2/2)

Scénario et chronogramme :	<p>Grandes lignes et découpage dans le temps :</p> <p style="text-align: center;">L'exercice débute à      et se termine à      .</p> <p>Afin de répondre aux objectifs fixés, le scénario a été décomposé en quatre phases :</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• Phase 1 :</li> <li>• Phase 2 :</li> <li>• Phase 3 :</li> </ul>
Conventions d'exercices :	
Logistique :	
Evaluateurs :	<div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> <div>5</div>
Observateurs :	<div>1</div> <div>2</div> <div>3</div>
Retour d'expérience à chaud	A quelle heure, où et avec qui ?
Retour d'expérience à froid	Quand, à quelle heure, où et avec qui ?
Nom du DIREX	
Nom du DIRANIM	
Liste des incidents à injecter : (éventuellement)	<div>1</div> <div>2</div> <div>3</div> <div>4</div> <div>5</div>

### 4.2. Définir le calendrier

L'organisation d'un exercice débute par une réunion de planification (lancement de l'exercice).

Des réunions intermédiaires devraient être organisées ensuite, pour permettre aux différents groupes de travail de concevoir un projet de scénario. A leur issue, le comité de pilotage devrait faire valider lors d'une réunion les propositions émanant des groupes de travail. Le nombre de réunions intermédiaires nécessaires est laissé à l'appréciation des autorités locales. Une réunion de finalisation vise à « boucler » la préparation de l'exercice avec les principaux acteurs.



PÉRIODE	EXEMPLE DE PRÉPARATION D'UN EXERCICE
J – (180 À 120)	RÉUNION DE LANCEMENT
J – (120 À 90)	RÉUNIONS INTERMÉDIAIRES
J – 30	RÉUNION DE FINALISATION
JOUR J	<b>EXERCICE</b>
J + 30	RETOUR D'EXPÉRIENCE
J + 60	PLAN D'ACTIONS

## 5. Construire un synopsis

Un synopsis pourrait utilement être réalisé. Il s'agit de la trame globale du scénario d'un exercice qui structure les idées et permet d'éviter le « hors sujet » :

- Le début de l'exercice et le(s) « fait(s) générateur(s) » ;
- Les grandes étapes ;
- Les points de « passage obligé » ;
- Le FINEX (fin d'exercice).

### 5.1. Construire un chronogramme

Le chronogramme décrit le déroulement du scénario, les modalités de transmission des « incidents » et les réactions attendues des joueurs. Cet outil permet notamment de faciliter le retour d'expérience.

N°	GH exercice	Vecteur de communication	Emetteur	Récepteur	Faits/Messages/Actions	Réactions attendues	Eléments d'animation et commentaires	Moyens pédagogiques
0	T <sub>0</sub> -5 jours (6 juin 2019) avant le DEBEX	Mail	DIREX	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Equipe d'animation</li> <li>- Equipe joueurs</li> <li>- Equipe logistique</li> <li>- Equipe observateurs</li> </ul>	- Diffusion des listes d'équipes.	- Désigner le rôle de chaque personne.	- Liste de l'équipe d'animation, de joueurs, logistique, d'observateurs	
1	T <sub>0</sub> +1h00	Mail	DIREX	COZ Est - COGIC	- Mise à disposition du dossier de mise en situation.	- Prise en compte des éléments.		- Mail n°1
...								
5	T <sub>1</sub> = 16h00	SMS + mail	DIRANIM	Tous participants	- DEBEX : Il est 16 h00, le vendredi 19 avril 2019.	- Posture active.		- Message type DEBEX
6	T <sub>1</sub> +0h01	Mail		COZ Est - COGIC	- Diffusion des cartes de vigilance de Météo-France.	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Consulter les données météo.</li> <li>- Analyser la situation : quel, quand, où, quels impacts ?</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Le Doubs en vigilance jaune « orages ».</li> <li>- Pas de vigilance pour les Ardennes.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Carte Vigilance 16h00.</li> <li>- Tableau de vigilance 16h00.</li> <li>- Carte vigilance crue SCHAPI 16h00.</li> </ul>
7	T <sub>1</sub> +0h01	Mail		COZ Est - COGIC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Charleville-Mézières (AFP), le 19 avril, 16h00.</li> <li>Le tribunal de commerce de Charleville-Mézières (Ardennes) a prononcé, ce vendredi, la liquidation judiciaire de l'usine CEJATEX, a-t-on appris de source judiciaire. Cette information a été confirmée par Claude PEREZ, cadre responsable de la production, devant le tribunal de commerce devant lequel 200 personnes étaient en grève ou absentes. « Cette décision annonce la mort des emplois de l'entreprise et le déclin de l'activité économique et sociale du pays de Givet », a-t-il précisé.</li> </ul>	- Remontée d'informations.		- Mail n°2
8	T <sub>1</sub> +0h02	SYNERGI	COGIC	COZ Est - COGIC	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Suite à la décision du tribunal de commerce de Charleville-Mézières, le directeur de cabinet, qui est le CO en l'absence du préfet (8) en congés à l'étranger, renforce le COGIC (8). Il traite des débordements dans différents points du département.</li> </ul>	- Prise en compte de l'information.		- Message SYNERGY

### 5.2. Préparer une fiche observation

La fiche d'observation est le document préparé pour l'observateur en fonction des critères à apprécier. Elle permet d'estimer l'atteinte des objectifs fixés pour l'exercice et de relever les bonnes pratiques / axes d'amélioration ayant trait à l'organisation même de l'exercice. La fiche doit contenir :

- Les actions/critères déterminés en fonction des objectifs ;
- L'appréciation de ce qui est fait (points forts ou points à améliorer) ;
- Commentaires libres et propositions d'amélioration.

### 5.3. Préparer un dossier de mise en situation

Le dossier de mise en situation contribue au briefing d'avant exercice pour préparer les joueurs et leur indiquer les conventions d'exercice et les mesures de sécurité :

- Rappelle le contexte de l'exercice ;
- Présente les conventions d'exercice ;
- Précise les contraintes ;
- Rappelle les objectifs.

L'ensemble des étapes de montage d'un exercice se trouvent dans des guides élaborés par le ministère de l'Intérieur (mentionnés au paragraphe 8.4) :

- Mémento en 10 points des exercices de sécurité civile ;
- Guide méthodologique sur les exercices de sécurité civile, cadre et terrain.