



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE
PREFECTURE DU HAUT-RHIN

Cabinet du Préfet

Service Interministériel de Défense et de Protection Civile




Direction Générale de l'Aviation Civile

ORSEC Dispositions Spécifiques

« AERODROME DE BALE-MULHOUSE »

	N° de Page
1. Organisation du document	3
1.1. Méthode de mise à jour	3
1.2. Historique des évolutions du document & mises à jour	4
1.3. Liste de contrôle	5
2. Textes de référence et glossaire	6
2.1. Textes de référence	6
2.2. Préambule	6
2.3. Organismes participants	7
2.4. Sigles utilisés	8
3. Cadre général	9
3.1. Caractéristiques du site	9
3.2. Zones d'intervention	9
3.2.1. La zone d'aérodrome (ZA)	9
3.2.2. La zone voisine d'aérodrome (ZVA)	9
3.2.3. En dehors des zones ZA et ZVA	10
4. Transmission de l'alerte	11
4.1. Etats d'alerte	11
4.1.1. Généralités	11
4.1.2. Etat de veille	11
4.1.3. Etat d'alerte	11
4.1.4. Etat d'accident	12
4.1.5. Message d'accident	12
4.1.6. Passage d'un état d'alerte à l'autre	12
4.2. Localisation de l'accident	12
4.2.1. Accident réalisé	12
4.2.2. Perte d'aéronef	12
4.2.3. Localisation en dehors des ZA et ZVA	13
5. Structures de commandement	14
5.1. Direction et Commandement	14
5.1.1. Direction des opérations de secours (DOS)	14
5.1.2. Commandement des opérations de secours (COS)	14
5.1.3. Direction des secours médicaux (DSM)	14
5.1.4. Chef de l'organisme de contrôle	15
5.2. Aménagement des postes de commandement	15
5.2.1. Centre Opérationnel Départemental (COD)	15
5.2.2. PC Opérationnel (PCO)	15
5.2.3. PC avancé	16
5.2.4. Cellule chargée de l'établissement de la liste des victimes (CELIV)	17
5.3. Information des populations	17
5.4. Organisation des secours	17
5.4.1. Organigramme de commandement	17
5.4.2. Structures et implantations des PC	18
5.4.3. Liaisons téléphoniques et radiocommunications	18
6. Missions – Moyens – Actions des services	19
6.1. Emplacements et moyens	19
6.1.1. Points de regroupement des moyens (PRM)	19
6.1.2. SSLIA	19

6.1.3.	Section de ramassage	19
6.1.4.	Poste médical avancé (PMA)	19
6.1.5.	Dépôt mortuaire	19
6.1.6.	Salle de presse	20
6.1.7.	Centre d'accueil des familles (CAF)	20
6.1.8.	Communication	21
6.2.	Circulation et accès	21
6.2.1.	Interventions en ZA	21
6.2.2.	Interventions en ZVA	21
6.3.	Rôle des services de l'Aviation civile	22
6.3.1.	Tour de contrôle	22
6.3.2.	Délégation DSAC-NE	23
6.3.3.	Commandement	23
6.4.	SSLIA	24
6.5.	Secours médicaux	25
6.5.1.	Section de ramassage sur les lieux de l'accident	25
6.5.2.	Organisation du PMA :	26
6.5.3.	Evacuation vers les hôpitaux	27
6.6.	Compagnie aérienne ou d'assistance en escale.	27
6.7.	Police et surveillance	27
6.7.1.	GTA	27
6.7.2.	PAF	28
6.7.3.	Gendarmerie Nationale - Police Nationale	28
6.7.4.	Douanes françaises	28
6.7.5.	Inspectorat des Douanes suisses	29
6.7.6.	Gardes-frontière suisses	29
6.8.	Balisage – infrastructure routière	29
6.9.	EuroAirport	30
6.9.1.	PTA – Poste de traitement des alertes	30
7.	Liste des destinataires	31
8.	Annexes	36

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	3

1. Organisation du document

1.1. Méthode de mise à jour

En cas de modifications significatives du présent document, la nouvelle version fera l'objet d'un arrêté préfectoral portant approbation des modifications des dispositions spécifiques « aérodrome de Bâle-Mulhouse » du plan ORSEC du département du Haut-Rhin.

En cas de modifications mineures, ou de modification du contenu d'une des annexes, les dispositions spécifiques « aérodrome de Bâle-Mulhouse » du plan ORSEC pourront être amendées selon la procédure simplifiée suivante :

- chaque organisme participant fera connaître à la Préfecture - SIDPC les modifications à apporter aux dispositions spécifiques « aérodrome de Bâle-Mulhouse » du plan ORSEC,
- le préfet proposera un bulletin de mise à jour des dispositions spécifiques « aérodrome de Bâle-Mulhouse » du plan ORSEC dès qu'une modification aura été signalée,
- les feuillets amendés feront l'objet d'une diffusion à la liste des destinataires par la Préfecture du Haut-Rhin, SIDPC.

Pour faciliter la mise à jour, les dispositions spécifiques « aérodrome de Bâle-Mulhouse » du plan ORSEC sont éditées sous la forme de feuillets mobiles numérotés par chapitre et datés permettant une mise à jour par le remplacement des seuls feuillets modifiés.


- Les feuillets modifiés porteront dans le cartouche du haut de page un numéro de version incrémenté correspondant à cette modification.
- Toute mise à jour sera accompagnée d'une liste de contrôle.

Chaque organisme participant est responsable de la mise à jour de ses consignes (dont les fiches d'aide à la décision) et des renseignements complémentaires que nécessite l'utilisation opérationnelle des plans de la zone d'aérodrome (ZA) et de la zone voisine d'aérodrome (ZVA).

Convention typographique :


En italique : les mots clefs, les organismes, les entités significatives.

En gras : dans le corps du texte mise en évidence d'actions ou de mots clefs importants.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	4

1.2. Historique des évolutions du document & mises à jour

Edition	Révision	Date de révision	Date d'effet	Motifs majeurs d'évolution du document	Date de mise à jour	Mise à jour effectuée par :
2002	0	Mars 2002	21/03/2002	Document original		
2005	1	2005				
2008	2	03-2008	15/03/2008 à 08h00 locales	Fermeture BRIA de nuit Modification du schéma d'alerte		
2010	3	08-2010	04/10/2010	Changement numéro identification de la piste orientée nord/sud, Création zone maintenance sud-ouest, Nouvelle définition des états d'alerte, Retour d'expérience exercice PSS 2009 Réorganisation des services de l'Etat dans le département Mise à jour des plans		


 Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	5

1.3. Liste de contrôle

Liste de contrôle au **4 août 2010**.

Les pages modifiées apparaissent en **caractères gras**.

	Situation au 15/03/2008	Situation au 04/08/2010
Numéros des pages	Date d'édition/révision	Date d'édition/révision
Toutes	Edition 2005 R2	Edition 2010 R3, 08/2010

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	6

2. Textes de référence et glossaire

2.1. Textes de référence

Les dispositions spécifiques ORSEC « Aérodrome de Bâle-Mulhouse » sont établies en application de la loi n°2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile et du décret n°2005-1157 du 13 septembre 2005 relatif au plan ORSEC. Ce dernier définit comme suit les dispositions spécifiques du plan ORSEC :

« Les dispositions spécifiques précisent, en fonction des conséquences prévisibles des risques et des menaces identifiés, les effets à obtenir, les moyens de secours et les mesures adaptés à mettre en oeuvre, ainsi que les missions particulières de l'ensemble des personnes concernées pour traiter l'évènement. Elles fixent, le cas échéant, l'organisation du commandement des opérations de secours adaptée à certains risques de nature particulière et définissent les modalités d'information du centre opérationnel départemental d'incendie et de secours. » (art. 8).

Par ailleurs, les dispositions spécifiques ORSEC « Aérodrome de Bâle-Mulhouse » sont élaborées conformément à la circulaire interministérielle n°99-575 du 10 novembre 1999 relative au plan de secours spécialisé d'aérodrome pour les accidents d'aéronefs en ZA ou ZVA.

Les dispositions spécifiques ORSEC « Aérodrome de Bâle-Mulhouse » se différencient du plan SATER car elles s'appliquent à un aérodrome ou à sa proximité immédiate, pour prendre en compte les contraintes liées au trafic aérien et les ressources fournies par l'aérodrome tant en moyens qu'en infrastructures. Elles ont été élaborées en concertation avec les services départementaux français et les services suisses concernés avant d'être mises en vigueur par arrêté préfectoral.

2.2. Préambule

L'organisation des secours en cas d'accident d'aéronef sur un aérodrome ou à son voisinage doit faire appel à tous les moyens de sauvetage disponibles.

Pour être rapide et efficace, cette organisation doit s'appuyer sur le service de secours et de lutte contre les incendies d'aéronefs (SSLIA) de l'aérodrome, mais aussi sur les services départementaux mis en oeuvre dans le cadre des plans de secours spécialisés (plan SATER et plan ROUGE notamment) et sur les services spécialisés suisses compte tenu de la proximité de la ville de Bâle, de l'importance des moyens susceptibles d'être mis à la disposition de l'aérodrome, de la rapidité de leur acheminement.


Ce résultat ne peut être obtenu que par une collaboration étroite au niveau de la préparation et de la conduite des secours entre les intervenants de l'aérodrome, ceux des services départementaux et ceux des organismes suisses désignés.

Ce plan a pour objet :

- de définir les limites territoriales dans lesquelles il s'applique,
- de définir la nature et la portée des diverses opérations de secours, les moyens disponibles et les autorités directrices responsables.

Dans le présent plan, le terme "*secours*" recouvre tout ou partie de l'ensemble des opérations qui se déroulent pour la sauvegarde des occupants d'un aéronef accidenté et des tiers depuis le déclenchement de l'alerte jusqu'à l'évacuation des blessés sur les centres hospitaliers. Cette notion s'étend en particulier aux missions et tâches administratives consécutives à l'accident (police, gardiennage, identification des victimes...).

Le présent document constitue un mémorandum à l'usage des différentes autorités et organismes dont l'intervention a été jugée indispensable pour l'organisation des secours en cas d'accident

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	7

d'aéronef. Il définit les missions générales de chacun et leur coordination. Il appartient à chaque organisme d'établir les consignes internes (fiches réflexe) propres à permettre l'exécution de ces missions.


2.3. Organismes participants

Le dispositif est basé sur les moyens en personnes et matériels dont disposent les organismes suivants, désignés "*Organismes participants*" :

- le Préfet du département du Haut-Rhin,
- le Chef de l'Organisme de contrôle de Bâle-Mulhouse, commandant de l'aérodrome,
- le Délégué de la DSAC-NE pour l'aérodrome de Bâle-Mulhouse,
- le Directeur de l'Aéroport de Bâle-Mulhouse,
- le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours,
- le Directeur Général de l'Agence Régionale de Santé,
- le Service d'Aide Médicale d'Urgence (SAMU),
- le Directeur Régional des Douanes Françaises,
- le Commandant du Groupement de Gendarmerie Départementale du Haut-Rhin,
- le Commandant de la Compagnie de Gendarmerie des Transports Aériens de Strasbourg,
- le Commandant de la Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens de l'Aérodrome de Bâle-Mulhouse,
- le Commissaire Principal, Directeur Départemental de la Police Aux Frontières du Haut-Rhin à Saint-Louis,
- le Capitaine de Police, Chef de la Police Aux Frontières de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse,
- le Directeur Départemental de la Sécurité Publique du Haut-Rhin,
- le Directeur Interdépartemental des Routes Est, Division d'Exploitation de Strasbourg,
- le Président du Conseil Général du Haut-Rhin, Direction des Routes et des Transports,
- le Responsable Sécurité Défense de la Direction Départementale des Territoires,
- le Service incendie du canton de Bâle-ville : "Feuerwehr Basel",
- le Service sanitaire du canton de Bâle-ville : "Sanität Basel",
- les Gardes frontières suisses de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse,
- La Police du canton de Bâle-Ville,
- l'Inspecteur des Douanes suisses de l'aérodrome de Bâle-Mulhouse,
- la Compagnie aérienne et/ou la société d'assistance aéroportuaire concernée,
- la Cellule d'Urgence Médico-Psychologique.

2.4. Sigles utilisés

AOC	Airlines Operators Committee
ARS	Agence Régionale de Santé
BGTA	Brigade de Gendarmerie des Transports Aériens
BRIA	Bureau Régional d'Information et d'Assistance au vol
BS	Basel Stadt (Bâle ville)
CAF	Centre d'Accueil des Familles
CCS	Centre de Coordination et de Sauvetage (RCC en anglais)
CELIV	Cellule d'Etablissement de la Liste des Victimes
CH	Suisse
CHEA	Conditions d'Homologation et procédures d'Exploitation des Aérodrômes
CIS	Centre d'Intervention et de Secours
CTA-CODIS	Centre de Traitement des Alertes du Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours
COD	Centre Opérationnel Départemental
CORG	Centre Opérationnel de Renseignement Gendarmerie
COS	Commandant des Opérations de Secours
CRNA-EST	Centre Régional de la Navigation Aérienne Est (à Reims)
CSP	Centre de Secours Principal
CUMP	Cellule d'Urgence Médico-Psychologique
DDPAF	Direction Départementale de la Police Aux Frontières
DDSP	Direction Départementale de la Sécurité Publique
DDT	Direction Départementale des Territoires
DGAC	Direction Générale de l'Aviation Civile
DIR Est	Direction Interdépartementale des Routes Est
DOS	Directeur des Opérations de Secours
DRT	Direction des Routes et des Transports / Conseil Général 68
DSAC-NE	Direction de la Sécurité de l'Aviation Civile Nord-Est
DSM	Directeur des Secours Médicaux
DSNA	Direction des Services de la Navigation Aérienne
EAP	EuroAirport
FEUERWEHR BASEL	Service incendie de Bâle
GFR	Gardes frontières suisses / Grenzwachtposten
GGD 68	Groupement de Gendarmerie Départementale du Haut-Rhin
GTA	Gendarmerie des Transports Aériens
IPO	Ingénieur de Permanence Opérationnelle
LVP	Low Visibility Procedures – Procédures par faible visibilité
OACI	Organisation de l'Aviation Civile Internationale
OFAC	Office Fédéral de l'Aviation Civile (Suisse)
ORSEC	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
PAF	Police Aux Frontières
PARIF	Poste d'Accès Routier et d'Inspection Filtrage
PC	Poste de Commandement
PCC	Poste Central de Crise
PCM	Poste de Commandement Mobile
PCO	Poste de Commandement Opérationnel
PMA	Poste Médical Avancé
PRM	Point de Regroupement des Moyens
PTA	Poste de Traitement des Alertes (service EAP)
PUMP	Poste d'Urgence Médico-Psychologique
PVP	Portée Visuelle de Piste (RVR en anglais)
QFU	Numéro d'identification de la piste (code Q)
RCC	Rescue Coordination Center (CCS en français)
RVR	Runway Visual Range (Portée visuelle de piste)
SAMU	Service d'Aide Médicale d'Urgence
SANITÄT BASEL	Service sanitaire de Bâle
SATER	Sauvetage AéroTERrestre
SAR	Search And Rescue (recherche et sauvetage)
SDIS	Service Départemental d'Incendie et de Secours
SIDPC	Service Interministériel de Défense et de Protection Civile (Préfecture du Haut-Rhin)
SSLIA	Service de Sauvetage et de Lutte contre les Incendies d'Aéronefs
TMD	Transport de Matières Dangereuses
TMR	Transport de Matières Radioactives
TWR	Tour de contrôle
ZA	Zone d'Aérodrome
ZSAR	Zone de Sûreté à Accès Réglementé
ZVA	Zone Voisine d'Aérodrome

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	9

3. Cadre général

3.1. Caractéristiques du site

L'Aérodrome de Bâle-Mulhouse est un établissement public binational créé dans le cadre de la convention du 4 juillet 1949 entre la République Française et la Confédération Helvétique.

Il possède deux pistes sécantes (une piste principale de 3900 m orientée approximativement nord/sud permettant de recevoir tout type de trafic, une piste secondaire de 1820 m orientée approximativement est/ouest), ainsi qu'une bande gazonnée de 630 m parallèle à la piste de 3900 m.

Le trafic aérien est constitué de vols de passagers (réguliers et charters), de vols d'aviation générale et de vols de fret.

L'aérodrome est relié à la ville de Bâle par une route douanière. Il est situé sur le ban des communes de St Louis, Héisingue et Blotzheim.

3.2. Zones d'intervention

Le découpage des zones d'Intervention sert de base pour le repérage du point d'accident en vue de l'orientation des secours ainsi que pour la répartition des attributions et des responsabilités (voir annexes 1-1 et 1-2).

On distingue :

3.2.1. La zone d'aérodrome (ZA)

La zone d'aérodrome couvre le territoire de l'aérodrome à l'intérieur de ses limites domaniales.

Elle est divisée en *sous-secteurs* par un axe longeant la bordure Est de la piste principale (délimitant 2 zones Est et Ouest) et par des perpendiculaires à cet axe passant par les voies de circulation ainsi que par une parallèle à l'axe de la piste secondaire. Chaque *sous-secteur* reçoit le nom de la voie de circulation qui y est incluse : *B, C, D, E, F, G, H*.

Lors de la communication des informations relatives à la localisation de l'aéronef, il convient d'indiquer le sous-secteur puis sa localisation par rapport à la bordure Est de la piste 15/33 (ex : Bravo – Est). On considère donc que la piste 15/33 est intégralement en secteur ouest.


3.2.2. La zone voisine d'aérodrome (ZVA)

La **ZVA** est comprise entre la **ZA** et une limite extérieure située à une distance variant de 2,75 km à 5,5 km environ de la *tour de contrôle* (voir annexe 1-2) de façon à pouvoir envisager utilement l'action des moyens aéroportuaires, compte tenu des voies d'accès et des performances de ces moyens. Elle se situe entièrement en territoire français.

Découpage de la ZVA

Les secteurs sont définis par des rayons centrés sur la *tour de contrôle* passant par des repères facilement visibles du contrôleur tour (par exemple : clocher, château d'eau, ...).

Huit secteurs sont matérialisés : *Nord, Nord-Est, Est, Sud-Est, Sud, Sud-Ouest, Ouest et Nord-Ouest*.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	10

Chaque secteur comprend *un point de ralliement*. Il s'agit de :

Secteur	Point de ralliement
Nord	Mairie de Rosenau
Nord-Est	Parking petite Camargue Alsacienne
Est	Stade de Village-Neuf
Sud-Est	Centre de secours de Saint-Louis
Sud	Stade de Hegenheim
Sud-Ouest	Salle municipale de Hésingue
Ouest	Palais Beaubourg Blotzheim
Nord-Ouest	Mairie de Bartenheim


Un carroyage alphanumérique et kilométrique est tracé pour indiquer plus précisément aux secours le lieu de l'accident. Lors de la communication des informations relatives à la localisation de l'aéronef, il convient de désigner l'emplacement par les références alphanumériques de ce carroyage. (Ex : C-3)

3.2.3. En dehors des zones ZA et ZVA

En dehors de ces deux zones, interviennent les organisations prévues sur le plan territorial ainsi que les moyens dont elles disposent :

- plan SATER et plan ROUGE sur le territoire français,
- organisations prévues en cas de catastrophe par les autorités cantonales concernées sur le territoire suisse,
- organisations équivalentes en Allemagne.

Afin de coordonner les opérations avec les autorités des Etats voisins (Allemagne et Suisse), le présent plan est adressé aux gouvernements des cantons de Bâle-ville, de Bâle-campagne et au Regierungspräsidium de Freiburg Im Breisgau.

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	11

4. Transmission de l'alerte

4.1. Etats d'alerte

4.1.1. Généralités

L'organisme central permanent de diffusion de l'alerte est le service du contrôle de la circulation aérienne (*tour de contrôle*).

Le déclenchement d'une alerte se justifie dans les circonstances suivantes :

- perspective d'un accident possible, imminent ou inévitable à la suite de défaillances signalées ou observées à bord d'un aéronef,
- constatation visuelle ou auditive d'un accident,
- accident signalé de l'extérieur.

On distingue **3 états d'alerte** répondant à la nature de l'évènement attendu ou de l'accident constaté. La diffusion de ces alertes fait l'objet des diagrammes joints (voir annexes 2-1, 2-2).

4.1.2. Etat de veille

L'état de veille est activé :

- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne des défaillances à bord de l'aéronef sans que celles-ci soient de nature à entraîner normalement des difficultés graves à l'atterrissage,
- si les procédures d'exploitation par faible visibilité (LVP) sont en vigueur : [RVR < 800 m et/ou plafond < 200 ft].

Le SSLIA alerté se met en place suivant ses consignes opérationnelles : les personnels nécessaires sont à bord ou à proximité immédiate des véhicules et prêts à intervenir.

L'état de veille est déclenché par la *tour de contrôle* au moyen du **téléphone de sécurité**.


4.1.3. Etat d'alerte

L'état d'alerte est déclenché :

- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne qu'un aéronef a subi, ou risque de subir, une défaillance de nature à entraîner un risque d'accident,
- si les conditions de visibilité et de plafond deviennent inférieures aux seuils fixés par la réglementation relative aux conditions d'homologation et aux procédures d'exploitation des aérodromes (CHEA) : [RVR < 400 m].

Les consignes opérationnelles précisent la manière dont les véhicules du SSLIA sont déployés durant cette période, sur des emplacements prédéterminés. Cet état déclenche le déplacement immédiat du SSLIA vers le lieu de l'accident et son intervention éventuelle.

L'état d'alerte est déclenché par la *tour de contrôle* au moyen du **téléphone de sécurité**.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	12

4.1.4. Etat d'accident

L'état d'accident est déclenché lorsqu'un accident s'est produit ou doit inévitablement se produire.

Cet état d'alerte est déclenché par l'alarme sonore "**sirène**", actionnée par la *tour de contrôle*. Celle-ci provoque l'intervention des moyens du SSLIA sur le lieu de l'accident afin que celui-ci soit circonscrit en un minimum de temps.

Les services contactent les correspondants conformément à l'annexe 2-2.

L'état d'accident peut engendrer l'intervention de tout ou partie des moyens extérieurs en fonction de la gravité de l'accident et/ou du nombre de personnes à bord de l'aéronef (si ce nombre est connu, sinon en fonction de la capacité de l'aéronef).

Un **message d'accident** est diffusé par la *tour de contrôle* aux services extérieurs : cette transmission se fait dans un premier temps par téléphone. Ensuite, et dès que possible, la *tour de contrôle* envoie en télécopie la confirmation de ce message au *PTA*. Le *PTA* transmet alors cette confirmation en télécopie à tous les destinataires prévus au plan (annexe 2-2).

4.1.5. Message d'accident

Le *message d'accident* comportera les indications données en annexe 3. Il est essentiel de préciser le nombre de passagers ou à défaut la capacité de l'aéronef.

La *compagnie aérienne concernée* devra obtenir dans les meilleurs délais le nombre exact de personnes à bord de l'aéronef et préparer la liste nominative des passagers. Si la compagnie aérienne concernée n'est pas représentée à l'aérodrome, la *compagnie assistante* devra contacter cette compagnie aérienne afin d'obtenir le nombre de personnes à bord ainsi que la liste nominative des passagers.

A titre indicatif, les capacités des aéronefs fréquentant régulièrement l'aérodrome sont données en annexe 4.

4.1.6. Passage d'un état d'alerte à l'autre

Le passage d'un état d'alerte à l'autre est toujours possible compte tenu de l'évolution de la situation et des informations transmises par le premier service présent sur les lieux.

4.2. Localisation de l'accident


4.2.1. Accident réalisé

Si l'accident est rapidement localisé par un témoin ou par la *tour de contrôle*, il n'y aura pas de recherche préalable et l'état d'accident sera déclenché immédiatement en fonction de la nature de l'accident.

4.2.2. Perte d'aéronef

Si par contre l'accident n'est pas constaté et que l'aéronef a donné lieu au déclenchement des phases d'urgence, il y aura lieu de faire entreprendre des recherches, mais l'état d'accident sera déclenché sans attendre la localisation de l'accident. Les recherches sont entreprises immédiatement.

Le *Chef d'organisme* ou en son absence l'*IPO* coordonne les moyens à sa disposition en relation avec le Centre de Coordination et de Sauvetage Nord-Est (CCS Nord-Est).

	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	13

La *tour de contrôle* active une position de recherche et oriente, dans un premier temps, les recherches en fonction du lieu présumé de l'accident.

Elle se tient en relation avec le CCS Nord-Est pour rendre compte du déroulement des opérations.

Les recherches, coordonnées par le *Chef d'organisme* seront effectuées par les services du gestionnaire d'aérodrome (SSLIA et services désignés disposant de véhicules équipés de radios), la BGTA et le BRIA.

Ils disposent à cette fin des moyens de trajectographie radar (tour de contrôle) et de recherche des balises (goniomètre portatif au BRIA).

Le plan SATER est déclenché si nécessaire à l'initiative de la Préfecture du Haut-Rhin.

4.2.3. Localisation en dehors des ZA et ZVA

Si l'accident est localisé en dehors des ZA et ZVA, les dispositions spécifiques ORSEC « Aérodrome de Bâle-Mulhouse » peuvent s'appliquer partiellement.

En particulier sont mis en œuvre :

- le déclenchement de l'alerte selon les schémas des annexes 2-1 et 2-2,
- le *centre d'accueil des familles* (voir § 6.1.7),
- selon besoin et sur décision du Préfet, le PCO et le PC Presse.

5. Structures de commandement

5.1. Direction et Commandement

5.1.1. Direction des opérations de secours (DOS)

La responsabilité de la *direction des opérations de secours* (DOS) incombe à M. le Préfet ou à son représentant, dès l'activation du PCO.

Il a sous ses ordres le *commandant des opérations de secours* (COS) et le *directeur des secours médicaux* (DSM)

Il s'assure de l'information des autorités, des élus locaux, des médias et des familles en collaboration avec la cellule information du *poste de commandement opérationnel* (PCO).

En attendant l'arrivée du DOS, le délégué de la DSAC-NE, son représentant ou en leur absence le *chef de l'organisme de contrôle ou l'ingénieur de permanence opérationnelle* (IPO) assure :

- la centralisation des informations,
- la tenue de la main courante,
- la veille des lignes téléphoniques destinées au DOS.

A cette fin, toute information reçue par les différents responsables présents au PCO doit être immédiatement communiquée au DOS ou à son représentant, dès l'activation du PCO.

Le délégué de la DSAC-NE ou la personne qui le remplace se met à la disposition du DOS dès son arrivée et le tient informé de la situation.

Il est évident que l'équipe arrivée la première sur les lieux, quelle qu'elle soit, prend toutes les mesures d'urgence qui s'imposent dans la limite de ses compétences et des instructions reçues, en attendant l'arrivée du DOS.

En cas de besoin, un représentant de la direction des opérations de secours participe à l'armement de la *cellule d'établissement de la liste des victimes* (CELIV- voir § 5.2.4).

A l'extérieur des ZA et ZVA, la responsabilité des opérations de secours incombe aux Autorités territorialement compétentes.


La décision de la **fin de l'état d'accident** est prise par le Préfet ou son représentant.

5.1.2. Commandement des opérations de secours (COS)

Le COS est responsable de la phase opérationnelle des secours. Ce commandement appartient au directeur départemental des services incendie et secours ou en son absence à l'officier des sapeurs-pompiers le plus élevé en grade présent sur les lieux.

5.1.3. Direction des secours médicaux (DSM)

La *direction des secours médicaux* est assurée par le médecin-chef du SAMU ou le médecin-chef du SDIS (Le premier médecin arrivé sur les lieux assure cette fonction). Le médecin est le *directeur des secours médicaux* (DSM). Il coordonne l'ensemble des secours médicaux au titre desquels figure aussi la section de ramassage mise en place par le Sanität de Bâle.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	15

Le DSM désigne le médecin chef du PMA, les *médecins trieur et évacuateur* du PMA. Il tient informé le DOS de la situation au plan médical.

5.1.4. Chef de l'organisme de contrôle

Le chef de l'organisme de contrôle ou son représentant reste responsable de la sécurité de la circulation aérienne et de sa compatibilité avec les dispositions spécifiques ORSEC « Aérodrome de Bâle-Mulhouse ».

Il reste en liaison avec le DOS dont il est le conseiller technique pour toutes les opérations liées à l'activité de l'aérodrome et pouvant avoir des répercussions sur le déroulement des secours.

5.2. Aménagement des postes de commandement

Le DOS peut mettre en œuvre :

- un Centre Opérationnel Départemental (COD),
- un PC opérationnel dans un local prévu à cet effet,
- un PC avancé à proximité du lieu du sinistre.

5.2.1. Centre Opérationnel Départemental (COD)

Le COD est placé sous l'autorité du Préfet ou son représentant et se situe à la Préfecture du Haut-Rhin (Colmar).

Il est dirigé par le Sous-préfet, Directeur de cabinet ou par un autre membre du corps préfectoral désigné à cet effet, et mis en œuvre sous l'autorité préfectorale par le SIDPC, assisté par un représentant de chacun des services concernés par les opérations de secours.

Il a pour mission d'être une cellule d'information et de renseignements.

5.2.2. PC Opérationnel (PCO)

Le PCO est placé sous l'autorité du Sous-Préfet de l'Arrondissement de Mulhouse ou un autre membre du corps préfectoral.

Il se situe dans les salles de réunion (2^{ème} étage) du bâtiment pool technique en ZSAR de l'aérodrome, à proximité des accès A1 France/Suisse (cf. annexe 5-1). L'EuroAirport prépare la mise en place de la salle. Une liste de volontaires affectés à des tâches spécifiques a été établie. Le fonctionnement et la documentation du PCO sont vérifiés par l'EAP 2 fois par an.

Missions :

Le PCO :

- dirige les opérations et notamment les moyens de secours en liaison avec les intervenants et le COD,
- exprime auprès du COD les demandes de renforts nécessaires,
- renseigne le COD sur la situation et son évolution.

La communication du terrain avec l'extérieur est assurée par le premier Sous-préfet arrivé sur les lieux.

En cas d'accident en ZVA , le PCO de l'aérodrome pourra être utilisé jusqu'à l'arrivée du DOS qui pourra choisir éventuellement un emplacement plus approprié compte tenu de la localisation de l'accident.

Composition :

- un responsable de chaque organisme participant aux opérations de secours, éventuellement accompagné d'un agent d'exploitation des moyens de transmission.

Accès au PCO :

- Depuis la ZSAR :

Les membres du PCO se rendent immédiatement au PCO à l'entrée duquel un personnel de l'EAP leur remettra un brassard.

- Depuis la zone publique :

Les membres du PCO, qu'ils disposent ou non d'un titre de circulation permanente, se présentent à la gendarmerie (portail A1) pour y récupérer un brassard PCO.

La gendarmerie effectuera un contrôle d'identité des membres non détenteurs d'un titre de circulation permanente. Afin d'accélérer cette phase de contrôle, les services extérieurs à la plateforme envoyant des personnels au PCO, devront en communiquer au préalable la liste à la brigade de gendarmerie, en précisant également leur fonction.

Les membres du PCO ayant transité par la gendarmerie seront invités à se rendre au Pool Technique, via le PARIF N1. Sur présentation du brassard PCO, l'agent de sûreté en poste au PARIF N1 ouvrira le passage en ZSAR - sans les soumettre à l'inspection filtrage - aux membres porteurs du brassard ainsi qu'à leurs véhicules. Ces véhicules pourront être stationnés sur l'aire de lavage, située à proximité immédiate du Pool Technique

5.2.3. PC avancé

Le *PC avancé* est le PC du COS. C'est un point de rassemblement des organismes participants (PC mobiles) habilités à décider des modalités pratiques suivantes :

- localisation de l'accident (cas des recherches préalables),
- dégagement (désincarcération des occupants de l'aéronef, lutte contre les incendies ou les risques d'incendie et d'asphyxie) et mesures spéciales de protection (TMD, TMR...),
- secours aux victimes,
- police et surveillance autour du lieu de l'accident, maintien de l'ordre, régulation routière et identification des victimes.

Facilement identifiable (fanion, feu rotatif...), ce PC sert de relais entre les intervenants et le PCO.

Le *PC avancé* est constitué à l'arrivée du premier officier des secours extérieurs.

5.2.4. Cellule chargée de l'établissement de la liste des victimes (CELIV)

Implantée dans la salle de réunion du service informatique de l'aérodrome (salle située au 1^{er} étage du pool technique), la CELIV, fonctionnellement intégrée au PCO, est animée par la *Police Aux Frontières* (PAF).

La PAF, en coordination avec :

- les membres de la CELIV détachés au secrétariat du PMA, en l'occurrence deux agents PAF et deux agents GTA,
- la brigade de Gendarmerie des Transports Aériens (BGTA),
- le représentant de la compagnie aérienne concernée et/ou le représentant de l'assistant aéroportuaire de la compagnie aérienne concernée,

a pour mission, à la demande du Préfet et sous l'autorité du Procureur de la République :

- de recueillir le manifeste des passagers de la compagnie aérienne concernée,
- d'établir, après avoir collecté, vérifié et croisé les informations, la liste des victimes (décédés, blessés et impliqués),
- et de fournir la synthèse des informations collationnées au DOS (ces informations comprennent notamment la ventilation des victimes dans les hôpitaux).

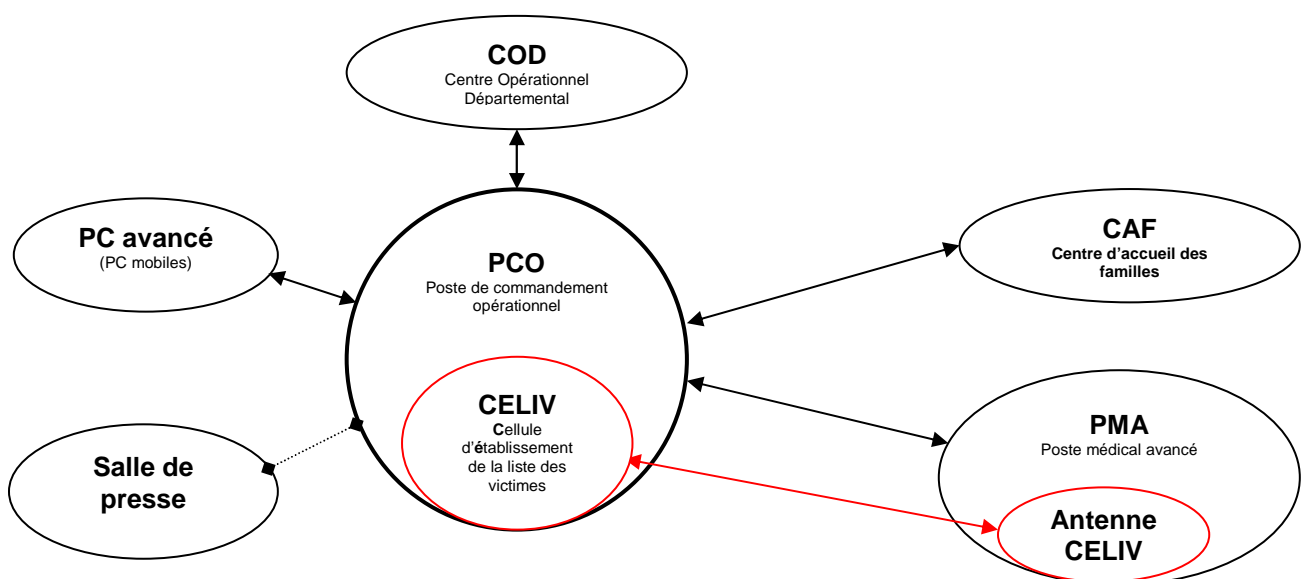
(Voir procédure en annexe 13).


5.3. Information des populations

Tous les intervenants (le COS, le chef d'organisme, le DSM) rendent compte de leur action au responsable du PCO. Une cellule de presse tenue par un fonctionnaire de la Préfecture peut être habilitée, sous l'autorité du Préfet ou de son représentant, à donner toute information utile.

5.4. Organisation des secours

5.4.1. Organigramme de commandement



 Liberté • Égalité • Fraternité RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	18

5.4.2. Structures et implantations des PC

La structure et l'implantation des différents PC (COD, PCO, PC avancé) font l'objet de l'annexe 5-1.

5.4.3. Liaisons téléphoniques et radiocommunications

- Chaque service utilise ses moyens habituels sur les fréquences appropriées.
- Tous les réseaux entre services d'un même pays ou de pays différents doivent aboutir au PCO.
- Chaque réseau est veillé et dirigé par un agent d'exploitation expressément désigné.
- L'utilisation des liaisons à support filaire sera privilégiée.
- Le PCO, le PC mobile et le PMA disposeront si besoin de postes émetteur-récepteur portatifs pour pouvoir communiquer entre eux.
- Le PCO et le PMA disposent d'une ligne téléphonique spécialisée.

6. Missions – Moyens – Actions des services

Le présent chapitre traite des missions, des moyens, des actions des différents services intervenants. L'enchaînement de ces moyens et leur dimensionnement dépendent de l'état d'alerte, de la nature, de l'ampleur et de la localisation de l'évènement.

L'organisation détaillée par service fait l'objet de fiches d'aide à la décision à caractère pratique élaborées par les services concernés.

6.1. Emplacements et moyens

La localisation et une description sommaire des moyens décrits ci-dessous figure sur le plan d'organisation générale de l'annexe 10.

6.1.1. Points de regroupement des moyens (PRM)

Les *points de regroupement des moyens* (PRM) des secours extérieurs suisses et français se situent respectivement en amont des portails A1 suisse et A1 France (site BGTA).

La régulation de l'entrée des moyens sera mise en place par les officiers régulateurs des secours extérieurs.

6.1.2. SSLIA

Le *service de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs de l'aérodrome* (SSLIA) situé au pool technique, dispose d'une flotte de véhicules répondant au niveau 7 de l'OACI.

6.1.3. Section de ramassage

La *section de ramassage* est mise en place sur les lieux de l'accident

6.1.4. Poste médical avancé (PMA)

Le *poste médical avancé* (PMA) est prévu dans l'aérogare « Gates sud 3 », au sud de l'aérogare principale.

Conformément au PLAN ROUGE, il a pour fonction :


- l'accueil et le tri des blessés, selon la gravité des lésions,
- la mise en condition pour une évacuation vers une structure hospitalière,
- l'évacuation des impliqués indemnes physiquement vers le PUMP.

Le *service sécurité* de l'aérogare pilote l'armement du PMA selon les dispositions de l'annexe 6. Il s'acquitte de cette tâche avec le personnel désigné de l'aérodrome et le renfort d'un personnel du SSLIA dès que ce service a terminé son intervention sur le lieu de l'accident.

Dans le cas d'un accident en ZVA, l'emplacement du PMA est imposé par le lieu de l'accident. Il sera situé à sa proximité immédiate. Si l'accident se situe en ZVA à proximité de l'aérodrome, le PMA de l'aérodrome pourra être utilisé.

6.1.5. Dépôt mortuaire

Le dépôt mortuaire est prévu dans le garage véhicules de piste de Swissport (annexe 6). Les victimes seront entreposées dans ce local pour permettre leur identification. La garde du dépôt mortuaire sera assurée par la BGTA.

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	20

6.1.6. Salle de presse

Une *salle de presse* sera mise à la disposition des journalistes dans le salon des Aviateurs, niveau 4 du hall 2 de l'aérogare (accès par les secteurs France et Suisse – voir annexe 8).

Cette salle est équipée de liaisons téléphoniques et d'un télécopieur.

6.1.7. Centre d'accueil des familles (CAF)

Un *centre d'accueil des familles* (CAF) sera mis en place dans la salle du restaurant « Jump Seat » réservé aux personnels, situé au niveau 5 de l'aérogare (accès par le secteur France - voir annexe 7).

Le service des douanes françaises de l'aérodrome avec le support du service des douanes suisses de l'aérodrome, sera responsable de la mise en place de ce centre (ouverture du centre, contrôle d'accès, fléchage) dans l'attente de l'arrivée de l'autorité désignée par l'autorité préfectorale. En cas de difficulté technique ou si un renfort en personnel semble nécessaire, il pourra être fait appel au Centre de Coordination Opérationnel (1010) de l'EuroAirport, qui apportera son concours, dans la mesure du possible.

Les familles présentes dans l'aérogare seront dirigées vers ce centre.

Les formulaires figurant à l'annexe 14-2 seront utilisés pour recueillir les informations concernant les attendants. Ces formulaires sont stockés dans l'armoire située au CAF. Des photocopieuses sont disponibles à proximité du CAF pour la duplication et la diffusion des formulaires.

Un bureau avec téléphone sera mis à disposition de l'organisme responsable de l'accueil des familles par l'EuroAirport à l'entrée du CAF.

Toute information concernant l'accident (liste des passagers, blessés...) sera communiquée par le PCO à cet organisme chargé de la diffuser aux familles.

En cas de besoin, la salle du restaurant situé au niveau 5 de l'aérogare, les bureaux et salles de la façade est des niveaux 5 et 6 seront mis à disposition par l'EuroAirport.


L'accueil des *familles de l'équipage de l'aéronef concerné* a lieu au niveau 6 de l'aérogare dans les bureaux mis à disposition par l'EuroAirport.

Une *structure d'accueil* sera mise en place sous la responsabilité de la CUMP, avec l'aide des secouristes, des volontaires de la compagnie concernée ou d'autres organismes et si nécessaire des assistantes sociales et des autorités religieuses.

Le Procureur de la République peut recourir à une association d'aide aux victimes ayant fait l'objet d'un conventionnement.

Les membres de cette structure seront alertés par :

- le SAMU en ce qui concerne la CUMP,
- le SIDPC en ce qui concerne les associations de secourisme,
- l'EuroAirport en ce qui concerne les volontaires de la compagnie aérienne impliquée, les volontaires des autres compagnies aériennes et assistants aéroportuaires.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	21

6.1.8. Communication

Un ensemble de 20 postes téléphoniques (2 séries de 10) est installé dans la salle de formation du SSLIA au 2^{ème} étage du bâtiment pool technique.

Ces postes permettent de gérer un *numéro vert international* pour le traitement des appels extérieurs.

6.2. Circulation et accès

6.2.1. Interventions en ZA

Le plan général de l'annexe 10 permet de visualiser la localisation des accès et des centres organiques et de repérer les différents flux de circulation des moyens.

Accès et circulation des secours extérieurs

Pour les interventions en ZA, la pénétration des moyens extérieurs se fait :

- pour les **secours français** par le portail **A1 France**,
- pour les **secours suisses** par le portail **A1 Suisse**,

avec en amont le PRM où les véhicules seront régulés si nécessaire.

Ces deux accès, ainsi que le PRM et le cheminement des secours extérieurs sont repérés sur le plan d'organisation générale de l'annexe 10.

Petite noria :

Elle correspond à la circulation des véhicules de secours entre la section de ramassage et le PMA.

Grande noria :


Elle correspond à l'évacuation des blessés du PMA vers les hôpitaux. Elle se fait par le portail **A5** vers les hôpitaux français et suisses.

Un PRM pour régulation pourra être mis en place à proximité du PMA.

6.2.2. Interventions en ZVA

En priorité, un itinéraire d'accès, entre le lieu de l'accident et le point de ralliement, sera signalé par les forces de Police et de Gendarmerie locales afin de diriger les secours extérieurs.

L'emplacement du PMA est imposé par le lieu de l'accident, il sera situé à proximité immédiate. Si l'accident se situe en ZVA à proximité immédiate de l'aérodrome, le PMA de la ZA pourra être utilisé avec comme accès le portail **A5** pour les **secours français et suisses**.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	22

6.3. Rôle des services de l'Aviation civile

6.3.1. Tour de contrôle

Etat de veille

L'état de *veille* est déclenché à l'initiative de la *tour de contrôle* (TWR) :

- si un pilote a signalé ou si l'on soupçonne des défaillances à bord de l'aéronef sans que celles-ci soient de nature à entraîner normalement des difficultés graves à l'atterrissage,
- par conditions LVP.

Le responsable TWR alerte le SSLIA par le téléphone de sécurité et met fin à l'état de veille par le même moyen lorsque les conditions ne sont plus LVP.

Etat d'alerte

L'état d'*alerte* est déclenché à l'initiative de la TWR. Le responsable TWR :

- procède ou fait procéder au recueil des éléments utiles aux décisions à prendre (type aéronef, compagnie, nature des difficultés, personnes à bord, carburant, etc.),
- alerte téléphoniquement dans l'ordre (voir annexe 2-1) :
 - le SSLIA par le téléphone direct de sécurité,
 - l'IPO,
 - la BGTA.
- applique les dispositions adaptées aux circonstances du moment pour régler la circulation aérienne en vol et au sol, compte tenu de la localisation de l'accident.

Parallèlement, le contrôleur SOL (ou LOCAL lorsque le SOL est fermé, ou tout autre contrôleur désigné) établit le contact radio sur 121,900 Mhz avec les véhicules du SSLIA en leur fournissant les informations nécessaires pour la mise en place du dispositif en fonction de la piste utilisée.

Le chef de TWR met fin à l'état d'*alerte* ou le transforme en état d'*accident*.


Dans le cas d'approches de précision avec RVR < 400m, seul le SSLIA est informé par le téléphone de sécurité.

Etat d'accident

L'état d'*accident* est déclenché à l'initiative du responsable TWR.

Celui-ci :

- procède à l'émission de la « **sirène** » pour intervention du SSLIA et établit la liaison radio avec le SSLIA sur 121,900 Mhz,
- rédige et diffuse immédiatement par téléphone le *message d'accident* (annexes 2-2 et 3) aux correspondants désignés et dans l'ordre :
 - le SSLIA,
 - le CTA-CODIS,
 - le PTA,
 - l'IPO.
- applique les mesures appropriées pour suspendre de façon immédiate le trafic aérien selon les consignes du manuel d'exploitation,

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	23

- active la position de recherche de l'aéronef si besoin,
- guide les moyens de secours internes sur 121,900 Mhz, sur les lieux de l'accident par les voies les plus rapides,
- prend les dispositions pour assurer les liaisons éventuelles entre unités engagées et organismes statiques,
- adresse en télécopie au PTA pour diffusion générale le message d'accident (annexe 3).

6.3.2. Délégation DSAC-NE

Le *délégué* de la DSAC-NE pour l'aérodrome de Bâle-Mulhouse, en relation avec l'IPO, conseille le DOS sur le plan technique pour toutes les opérations liées à l'activité de l'aérodrome et pouvant avoir des répercussions sur le déroulement des secours.

En attendant l'arrivée du DOS, le *délégué* de la DSAC-NE ou son représentant (ou en leur absence le *chef de l'organisme de contrôle ou l'IPO*) assure :

- la centralisation des informations,
- la tenue de la main courante,
- la veille des lignes téléphoniques destinées au DOS.

Le *délégué* de la DSAC-NE (ou la personne qui le remplace) se met à la disposition du DOS dès l'arrivée de ce dernier et le tient informé de la situation.

6.3.3. Commandement


Le *chef de l'organisme de contrôle*, ou en son absence l'IPO :

Etat d'alerte

- se prépare aux consignes liées à *l'état d'accident*,
- recueille toutes les informations pertinentes à sa fonction.

Etat d'accident

- assure un rôle de conseiller technique auprès du DOS sur les questions d'opérations aériennes,
- assure les missions attribuées à la délégation DSAC-NE dans le cadre du PCO en cas d'absence de celle-ci.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	24

6.4. SSLIA

Le SSLIA :

Etat de veille

- prend les dispositions pour une intervention rapide éventuelle suivant les consignes du service,
- maintient le contact avec la TWR.

Etat d'alerte

- dès l'alerte téléphonique, les véhicules sortent du pavillon SSLIA, se positionnent aux emplacements prévus, suivant la piste en service.


Etat d'accident

En cas d'accident en ZA :

- se rend immédiatement sur les lieux de l'accident pour intervention,
- procède à l'évacuation et à l'extinction de l'aéronef,
- définit de la manière la plus précise possible le lieu de l'accident, à l'intention des autres services,
- met à disposition des secours les moyens du poste de secours médical (brancards, couvertures, étiquettes...),
- précise le nombre de blessés,
- participe au brancardage,
- dès que possible après son intervention, participe à l'armement du PMA,
- fait procéder au dégagement du hangar de Swissport pour l'armer en dépôt mortuaire.

En cas d'accident en ZVA :

- intervient dans la mesure du possible,
- avise la TWR de la sortie des moyens,
- définit de la manière la plus précise possible la position de l'accident,
- se met à disposition du COS ou conduit l'intervention s'il est seul sur place en attendant l'arrivée des moyens extérieurs.

 LIBERTÉ • ÉGALITÉ • FRATERNITÉ RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	25

6.5. Secours médicaux

Dès réception du *message d'accident* les services extérieurs mettent en action les moyens appropriés aux circonstances compte tenu du nombre de passagers ou de la capacité de l'appareil (nombre donné dans le *message d'accident*).

Conformément aux dispositions du « PLAN ROUGE », l'organisation des secours médicaux conduit à mettre en place :

- une *section de ramassage* sur les lieux de l'accident,
- un PMA à proximité comportant une section d'évacuation vers les hôpitaux.

En effet, dès que le nombre des victimes est élevé, il est indispensable de les regrouper en un point unique qui permettra d'établir un premier bilan, dispenser certains gestes d'urgence et réaliser un tri des victimes.

Un représentant des secours médicaux participe si nécessaire à la CELIV.

6.5.1. Section de ramassage sur les lieux de l'accident

La *section de ramassage* est mise en œuvre par :

- le Sanität de Bâle,
- le Service Incendie de Bâle,
- le Service Départemental d'Incendie et de Secours.


L'*officier de ramassage* est choisi parmi les officiers sapeurs pompiers français ou suisses présents sur le lieu de l'accident et confirmé ensuite par le COS.

Le *médecin responsable de la section de ramassage* est mis en place par le Sanität de Bâle.

- Il est placé sous l'autorité du DSM.
- Il est responsable de la noria de ramassage (*petite noria*) et de l'étiquetage des victimes à l'avant.
- Il est en relation avec l'officier de ramassage.
- Il demande les moyens humains et matériels de l'avant, auprès du DSM.
- Il définit les priorités d'évacuation vers le PMA.

Seuls les gestes médicaux d'extrême urgence sont accomplis à cet endroit. La tente médicale du Sanität de Bâle pourra être implantée en fonction des conditions météorologiques et de l'éloignement du lieu de l'accident du PMA.

L'officier de ramassage et le médecin sont identifiés par des chasubles.

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	26

6.5.2. Organisation du PMA :

Le *médecin chef* du PMA est désigné par le DSM.

- Il est chargé de la gestion administrative et médicale du PMA,
- Il est informé des problèmes médicaux rencontrés dans le conditionnement des blessés,
- Il rend compte régulièrement au DSM et demande tout renfort spécialisé,
- Il est en liaison permanente avec le PCO et la zone de ramassage.

Les autres intervenants français et suisses (dont le traducteur) sont placés sous son autorité.

Le *médecin trieur* du PMA est désigné par le DSM.

- Il organise l'accueil des victimes et leur orientation dans le PMA,
- Il rend compte en temps réel au médecin chef du PMA de tout problème rencontré,
- Il est assisté par un secrétariat.

Les *agents (PAF, BGTA) détachés par la CELIV* et situés au secrétariat à l'entrée du PMA :

- déterminent l'identité des victimes lorsque cela est possible (dans la mesure du possible, ils sont aidés dans cette tâche par les secouristes),
- transmettent ces informations à la CELIV selon la procédure en annexe 13,
- utilisent, en tant que de besoin, les formulaires de renseignements concernant les passagers, figurant en annexe 14-1.

Isolation du PMA :

Il peut être nécessaire d'isoler le PMA du reste de l'aérogare. En cas de nécessité et en concertation avec les forces de l'ordre, l'EAP pourra faire procéder à l'abaissement des portes coupe-feu.

Accès des renforts au PMA :

Pour un accès rapide au PMA, les renforts du PMA (bénévoles CARELINK, experts médicaux etc.) seront exemptés d'inspection filtrage à condition :

- qu'il leur ait été remis un chasuble les identifiant comme renfort PMA,
- qu'ils soient accompagnés en permanence d'un personnel de l'EAP muni d'un titre de circulation valide pour les zones concernées et porteur du chasuble prévu (chasuble vert « ORSEC »),
- que l'agent de sûreté au poste d'inspection filtrage concerné contacte la PAF par téléphone pour vérification et accord.

Cette exemption vaut également pour l'accompagnateur.

6.5.3. Evacuation vers les hôpitaux

Le *médecin évacuateur* du PMA est désigné par le DSM.

- Il est assisté d'un secrétariat et d'un officier du corps des sapeurs-pompiers désigné *officier d'évacuation*,
- Il organise les évacuations vers les hôpitaux en relation avec le SAMU 68 pour la France et avec un représentant du Sanität de Bâle pour la Suisse,
- Il rend compte au médecin chef du PMA de l'évolution,
- Il gère avec *l'officier d'évacuation* la noria d'évacuation vers la Suisse ou la France.

Après mise en condition, les victimes seront évacuées vers les hôpitaux français ou suisses par la *grande noria* (voir schéma d'organisation générale en annexe 10).

6.6. Compagnie aérienne ou d'assistance en escale.

Etat d'accident

La *compagnie aérienne* devra obtenir rapidement la liste nominative exacte des passagers pour la transmettre dans les meilleurs délais à la CELIV selon la procédure décrite en annexe 13. Si la *compagnie aérienne* n'est pas représentée à l'aérodrome, la *compagnie assistante* devra contacter cette compagnie aérienne afin d'obtenir la liste nominative exacte des passagers et la communiquer à la CELIV selon la procédure décrite en annexe 13. La *compagnie aérienne* et/ou la *compagnie assistante* met un personnel à disposition de la CELIV.

6.7. Police et surveillance

6.7.1. GTA

Etat d'accident

En cas d'accident en ZA.

La GTA :

- dès réception du *message d'accident* transmis par téléphone par l'IPO, assure la transmission de l'alerte suivant son diagramme de diffusion (voir annexe 2-2),
- ouvre les accès A1 France/Suisse,
- ouvre, garde et filtre le sas REGA,
- accueille les personnes devant accéder au PCO dans les locaux de la brigade : contrôle d'identité, remise d'un brassard PCO et orientation vers le parking PCO (aire de lavage) via le poste d'accès routier et d'inspection filtrage nord (PARIF N1),
- pilote les premiers véhicules de secours vers le lieu de l'accident,
- procède au gel des lieux de l'accident et aux premières constatations,
- peut être amenée à renforcer la protection de la ZSAR en interdisant l'accès à toute personne n'ayant pas une participation directe aux secours, en fonction de la gravité de l'accident,
- relève et conserve les indices et appareils utiles à l'enquête judiciaire et exécute les opérations s'y rapportant,
- participe au PCO,
- participe au fonctionnement de la CELIV (voir annexe 13).

En cas d'accident en ZVA.

La GTA :

- participe aux opérations de recherche pour un accident non localisé avec certitude,
- ouvre, garde le portail A5 et en filtre les accès,
- préserve et conserve les éléments nécessaires à l'enquête judiciaire.

6.7.2. PAF

Etat d'accident :

En cas d'accident en ZA.

La PAF :

- dès réception du *message d'accident* transmis par téléphone par l'IPO, transmet l'alerte suivant son diagramme de diffusion (voir annexe 2-2),
- met en œuvre son propre plan de rappel et sollicite les renforts extérieurs,
- depuis le rond-point nord, peut être amenée à empêcher, selon les consignes reçues, l'accès des véhicules en direction de l'aérogare, sauf pour les véhicules qui auraient un besoin impérieux de s'y rendre,
- jalonne l'itinéraire depuis la sortie de l'autoroute A35 et du CD12 Bis jusqu'au portail A1,
- neutralise l'accès en ZSAR par l'aérogare,
- fait évacuer les terrasses et en interdit rigoureusement l'accès,
- est chargée du maintien de l'ordre dans l'aérogare, en procédant au besoin à l'évacuation du public et des passagers,
- participe au PCO,
- lors de la mise en œuvre de la grande noria, ouvre et garde le portail A5 (assisté d'un fonctionnaire des Garde-Frontières suisses),
- arme et anime la CELIV (voir annexe 13).

En cas d'accident en ZVA

La PAF :


- dès réception du *message d'accident* transmis par téléphone par l'IPO, transmet l'alerte suivant son diagramme de diffusion (voir annexe 2-2),
- arme et anime la CELIV (voir annexe 13),
- le cas échéant, protège et conserve les éléments nécessaires aux enquêtes avant l'arrivée des renforts.

6.7.3. Gendarmerie Nationale - Police Nationale

Dans leurs domaines de compétences respectifs, la Police nationale et/ou la Gendarmerie nationale assurent les missions d'ordre public et d'enquête judiciaire en fonction des directives des autorités administratives et judiciaires.

6.7.4. Douanes françaises

Les Douanes françaises participent au fonctionnement du *centre d'accueil des familles* selon les modalités décrites au § 6.1.7.

	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	29

6.7.5. Inspectorat des Douanes suisses

Le service des Douanes suisses :

- participe au contrôle des accès en ZSAR par sa mission douanière pour les accès suisses et se tient à disposition de la cellule de crise,
- participe au fonctionnement du *centre d'accueil des familles* selon les modalités décrites au § 6.1.7.


6.7.6. Gardes-frontière suisses

Les Gardes-frontière suisses :

- participent au contrôle des accès en ZSAR par leur mission douanière pour les accès suisses,
- ouvrent et gardent l'accès au portail A5, assistés d'un fonctionnaire de la PAF,
- font appel à la Police suisse pour le jalonnement et la neutralisation de la route douanière.

6.8. Balisage – infrastructure routière

A l'extérieur de l'aérodrome, les services de la Direction Interdépartementale des Routes EST (DIR EST) et de la Direction des Routes et des Transports du Conseil Général du Haut-Rhin (DRT) assurent la logistique et la mise en place des barrières et autres moyens de fléchage et d'orientation du trafic suivant les instructions de l'autorité administrative (notamment PSS autoroute A35).

	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	30

6.9. EuroAirport

En plus des missions de sécurité incendie et sauvetage, des opérations d'armement et de mise en place du PCO, du PMA et de sa participation au schéma de diffusion de l'alerte, l'EuroAirport est chargé des missions suivantes :

- gérer l'accueil et l'accompagnement des médias sur la plate-forme, en relation avec la GTA,
- participer à la gestion des relations presse,
- rédiger, pour le compte du DOS, des projets de communiqué de presse,
- participer à la communication vers les médias,
- élaborer et gérer l'information (contenu, forme, moment) fournie aux attendants, via le guichet information, les systèmes de téléaffichage ou autres, en relation avec le DOS ou son représentant,
- mettre en place les modalités d'accompagnement des attendants vers le centre d'accueil des familles,
- gérer le *centre d'accueil des familles* en coordination avec la *compagnie* et/ou avec la *compagnie d'assistance* concernée dans l'attente des services médicaux spécialisés, puis participer à cette gestion. Dans cette mission, l'EuroAirport peut se faire assister de la fondation CARELINK, placée sous son autorité,
- gérer les effets de l'accident sur l'exploitation de l'aérogare avec le soutien si nécessaire, de la PAF,
- organiser la mobilisation des employés de l'EuroAirport volontaires dans la gestion de la crise,
- fournir les moyens logistiques (communication, locaux, restauration, secrétariat, moyens de liaison entre les différents lieux de gestion de la crise),
- informer les médias,
- mettre en place une signalisation appropriée depuis les accès A1 France/Suisse au lieu de l'accident et matérialiser les différentes implantations.

L'Autorité préfectorale désignera *l'autorité responsable de l'information* à communiquer aux médias, au standard de l'EuroAirport, au responsable communication du N° Vert, à l'organisme responsable de l'accueil des familles. Toutes les déclarations faites par les organismes pour informer le public devront, au préalable, lui être soumises.

Un bureau avec téléphone sera mis à disposition de *l'autorité responsable de l'information* par l'EuroAirport.

Les conférences de presse font l'objet d'une concertation entre le Préfet et le Procureur de la République pour organiser la communication et éviter que ne soient délivrées des informations erronées ou contradictoires.

- Le Préfet informe sur les circonstances de l'évènement, les secours et l'intervention d'urgence, les moyens mis en œuvre.
- Le Procureur communique sur l'enquête et les investigations judiciaires, sur le nombre des victimes.

Il convient de **ne pas communiquer les noms des victimes à la presse.**


6.9.1. PTA – Poste de traitement des alertes

L'agent du PTA :


- dès réception du *message d'accident*, procède à sa diffusion suivant le diagramme *d'état d'accident* (annexe 2-2) en suivant les consignes de son manuel d'instruction.

7. Liste des destinataires


Destinataires	Nombre d'exemplaires
Monsieur le Ministre de l'Intérieur, de l'Outre-Mer et des Collectivités Territoriales Direction de la Sécurité civile Sous direction de la gestion des risques Bureau de l'alerte, de la planification et de la préparation aux crises Centre opérationnel de gestion interministériel des crises Place Beauvau 75800 PARIS CEDEX 08	2
M. le Ministre de l'Intérieur suisse S/c M. Urs ADAM Directeur suppléant de l'OFAC Maulbeerstrasse 9 CH-3003 BERNE	2
M. le Préfet de la zone de défense Est Préfet de la région Lorraine, Préfet de Moselle Etat-major de Zone / Centre opérationnel de Zone Espace Riberpray, rue Belle Isle B.P 61002 57036 METZ CEDEX 01	1
M. le Préfet de la région Alsace - Préfet du Bas-Rhin SIRACEDPC Petit Broglie 5 place de la République 67073 STRASBOURG CEDEX	1
M. le Préfet du Haut-Rhin SIDPC 7 Rue Bruat B.P. 10489 68020 COLMAR CEDEX	1
M. le Préfet du Territoire de Belfort SIDPC Place de la République 90020 BELFORT CEDEX	1
M. le Préfet des Vosges SIDPC Place Foch C.O. 586 88021 EPINAL CEDEX	1
M. le Procureur de la République de Mulhouse Près le Tribunal de Grande Instance 21 avenue Robert Schumann 68061 MULHOUSE CEDEX	2
M. le Directeur Général de l'Aviation Civile 50, rue Henri Farman 75720 PARIS CEDEX 15	1
DGAC DSNA/SDPS/A M. le Chef de la section d'études et de la coordination S.A.R 50, rue Henri Farman 75720 PARIS CEDEX 15	2
M. le Directeur de la Direction de la Sécurité de l'Aviation civile Nord-Est Aéroport de Strasbourg 67836 TANNERIES CEDEX	2
M. le Chef du SNA Nord-Est Aéroport de Strasbourg 67836 TANNERIES CEDEX	1
M. le Secrétaire Général de la Préfecture du Haut-Rhin 7, rue Bruat B.P. 10489 68020 COLMAR CEDEX	1

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	32


Mme. la Sous-préfète Directrice de Cabinet du Préfet du Haut-Rhin 7, rue Bruat B.P. 10489 68020 COLMAR CEDEX	1
M. le Sous-préfet de Mulhouse 9A, avenue du Président Kennedy B.P. 1108 68052 MULHOUSE CEDEX 1	1
M. le Sous-préfet d'Altkirch 5, rue Charles de Gaulle B.P. 1021 68134 ALTKIRCH CEDEX	1
M. le Sous-préfet de Guebwiller 1, rue Jean Moulin B.P. 39 68501 GUEBWILLER CEDEX	1
M. le Sous-préfet de Ribeauvillé 14, avenue du Général de Gaulle B.P. 70048 68152 RIBEAUVILLE CEDEX	1
M. le Sous-préfet de Thann 3, avenue Poincaré B.P. 129 68802 THANN CEDEX	1
M. le Commandant du Centre de Coordination et Sauvetage / RCC Nord-Est BA 901 67167 WISSEMBOURG CEDEX	1
M. le Commandant du Centre de Coordination et Sauvetage / RCC Nord-Ouest B.P. 29 37130 CINQ MARS LA PILE	1
M. le Lieutenant-colonel, Commandant de Groupement de Gendarmerie du Haut-Rhin 56, rue de la Cavalerie B.P. 529 68021 COLMAR CEDEX	4
M. le Commandant de la Compagnie de Gendarmerie des Transports Aériens Aéroport de Strasbourg 67836 TANNERIES CEDEX	2 dont 1 ex. à M. le Cdt de la brigade de Gendarmerie des transports aériens Bâle-Mulhouse
M. le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours 7, avenue Joseph Rey 68027 COLMAR CEDEX	5
M. le Directeur Général de l'Agence Régionale de Santé Cité administrative Gaujot 14 rue du Maréchal Juin 67084 STRASBOURG CEDEX	2
M. le Directeur médical du SAMU 68 20, rue Docteur René Laennec B.P. 1370 68070 MULHOUSE CEDEX 1	2
M. le Directeur Départemental de la Sécurité Publique 12, rue Coehorn B.P. 3109 68062 MULHOUSE CEDEX 3	2
M. le Commandant Commissariat de Police 76 A, av de Bâle 68300 SAINT-LOUIS	1

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	33

M. le Directeur Régional des Douanes 13, rue du Tilleul B.P 3029 68061 MULHOUSE CEDEX	2 (1 pour la direction, 1 pour la division de Saint-Louis)
M. le Chef du service des Douanes et droits indirects Surveillance douanière de Bâle-Mulhouse 56 rue de Bâle BP 30100 68303 Saint-Louis Cedex	1
Brigade des douanes et droits indirects Brigade de surveillance extérieure de Bâle-Mulhouse aéroport Aéroport de Bâle-Mulhouse Secteur passagers 68300 Saint-Louis Cedex	1
M. le Commissaire principal Directeur Départemental de la Police Aux Frontières du Haut-Rhin 95, rue de Mulhouse B.P. 5 68301 SAINT-LOUIS CEDEX	3 (dont 2 exemplaires pour le SPAF de l'aérodrome)
M. le Directeur Zonal de la Police aux frontières Brigade de Police aéronautique Aéroport de Metz-Nancy-Lorraine Route de Vigny B.P. 32 57420 GOIN	1
M. le Chef de l'aérodrome de Colmar-Houssen 43, route de Strasbourg 68000 COLMAR	1
M. le Responsable Sécurité Défense – Service transport et sécurité Direction Départementale des Territoires du Haut-Rhin Cité administrative, bâtiment Tour 68026 Colmar Cedex	2
Monsieur le Président du Conseil Général du Haut-Rhin Direction des Routes et des Transports Hôtel du Département 100, avenue d'Alsace BP 20351 68006 COLMAR CEDEX	2
Monsieur le Directeur Interdépartemental des Routes Est Division d'Exploitation de Strasbourg BP 81005/F 67070 STRASBOURG CEDEX	2
M. le Délégué militaire départemental B.P. 04 68890 MEYENHEIM	1
M. le Commandant de la CRS 38 11, rue Victor Hugo MODENHEIM 68110 ILLZACH	1
Mme le Chef du service interministériel de Défense et de Protection civile Préfecture du Haut-Rhin 7, rue Bruat B.P. 10489 68020 COLMAR CEDEX	7 (dont 5 pour la salle opérationnelle)
M. le Chef du service des Systèmes d'information et de communication Préfecture du Haut-Rhin 7, rue Bruat B.P. 10489 68020 COLMAR CEDEX	1
Staatskanzlei Basel-Stadt Mme Barbara Schüpbach–Guggenbühl Staatsschreiberin des Kantons Basel-Stadt Rathaus, Marktplatz 9 4001 BASEL	1

	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	34

Landeskanzlei Z.h. M. Walter Mundschin Regierungsgebäude, Rathausstrasse 2 4410 LIESTAL	1
Feuerwehr Inspektorat des Kantons Basel Stadt Kornnaugasse 18 CH-4003 BASEL	2
Sanität Basel Hebelstrasse 51 Postfach 615 CH-4000 BASEL	2
Grenzwachtregion I Wiesendamm 4 Postfach 342 CH-4019 BASEL	1
Zollkreisdirektion Basel Postfach 666 CH-4010 BASEL	2
Zollinspektorat Basel-Flughafen Zollinspektor Postfach 251 CH-4030 BASEL-FLUGHAFEN	2
Kantonspolizei Basel-Stadt Spiegelgasse 6 CH 4001 BASEL	1
GFR – Grenzwachtposten Postenchef Postfach 251 CH-4030 BASEL-FLUGHAFEN	1
Regierungspräsidium Freiburg Referat 14 F Bereich Feuerwehr und Katastrophenschutz Biesserstrasse 7 D-79114 FREIBURG IM BREISGAU	1
Monsieur le Député, Maire de Saint-Louis 21 rue Théo Bachmann BP 90 SAINT-LOUIS CEDEX	1
Monsieur le Maire de Blotzheim 3 rue du Rhin 68730 BLOTZHEIM	1
Monsieur le Maire de Hésingue 22 rue du Général De Gaulle 68220 HESINGUE	1
Monsieur le Maire de Rosenau 5 rue de Kembs 68128 ROSENAU	1
Monsieur le Maire de Village Neuf 81 rue du Général De Gaulle 68128 VILLAGE NEUF	1
Madame la Sénatrice, Maire de Hegenheim 1 rue de Hagenthal 68220 HEGENHEIM	1
Monsieur le Maire de Bartenheim 9 rue du Général De Gaulle 68870 BARTENHEIM	1
Monsieur le Maire de Huningue 2 rue de Saint-Louis BP 350 68333 HUNINGUE CEDEX	1
Monsieur le Directeur de l'EuroAirport Aérodrome de Bâle-Mulhouse B.P. 60120 68304 SAINT-LOUIS CEDEX	2

 RÉPUBLIQUE FRANÇAISE PREFECTURE DU HAUT-RHIN	Aérodrome de Bâle-Mulhouse	Edition 2010 R3 Date de révision : 08/2010
	ORSEC Dispositions Spécifiques	35

M. le Président de l'A.O.C Z.h. M. Handschin René Deutsche Lufthansa AG Flughafen Basel-Mulhouse Postfach CH-4030 BASEL-FLUGHAFEN	2
M. le Délégué de la DSAC-NE Aérodrome de Bâle-Mulhouse B.P. 60120 68304 SAINT-LOUIS CEDEX	1
M. le Chef de l'Organisme de contrôle de Bâle-Mulhouse, Commandant de l'Aérodrome Aérodrome de Bâle-Mulhouse B.P. 60120 68304 SAINT-LOUIS CEDEX	2
M. le Docteur STRITMATTER Réfèrent départemental de la CUMP Centre hospitalier de Rouffach Service de Psychiatrie générale 27 rue du 4 ^{ème} R.S.M. B.P. 29 68250 ROUFFACH	1
Centre hospitalier de Pfastatt CUMP du Haut-Rhin à l'attention de M. Philippe HUON 1 rue Henri Haefely 68120 PFASTATT	2 (dont 1ex pour M. HUON)
Croix Rouge Conseil départemental du Haut-Rhin Monsieur le Président 102, rue Vauban 68100 MULHOUSE	1
Croix Blanche du Haut-Rhin Monsieur le Président 14, rue des Cévennes 68270 WITTENHEIM	1
Association départementale de Protection Civile 68 Monsieur le Président 1 rue du 20 Novembre 68220 HESINGUE	1
AIR FRANCE M. le Chef d'Escale Aéroport de Bâle-Mulhouse 68300 SAINT-LOUIS	1
BRITISH AIRWAYS M. le Chef d'Escale Flughafen Basel-Mulhouse CH-4030 BASEL FLUGHAFEN	1
DEUTSCHE LUFTHANSA AG M. le Chef d'Escale Flughafen Basel-Mulhouse CH-4030 BASEL FLUGHAFEN	1
SWISSPORT SUISSE SA / BSOC Z.h. M. HERRO for EASYJET Key Account Manager Easyjet Flughafen Basel-Mulhouse CH-4030 BASEL FLUGHAFEN	1
SWISSPORT SUISSE SA Monsieur le Directeur Flughafen Basel-Mulhouse CH-4030 BASEL FLUGHAFEN	1
SWISS INTERNATIONAL Security Manager ZRH/CRX/OY CH-8058 ZÜRICH FLUGHAFEN	1

8. Annexes

Annexe N :	Titre de l'annexe
1-1	Plan de la ZA
1-2	Plan de la ZVA
2-1	Diagrammes de diffusion de l'alerte (état de veille - état d'alerte)
2-2	Diagramme de diffusion de l'alerte (état d'accident)
3	Message d'accident
4	Capacité des aéronefs
5-1	Structure et implantation des PC (COD, PCO, PC avancé)
5-2	N° de téléphone et de fax du PCO
6	PMA et dépôt mortuaire
7	Centre d'accueil des familles
8	Salle de presse
9	Répertoire téléphonique
10	Schéma d'organisation générale (accès et circulation)
11	Plan des points d'eau
12	Plan de situation des points d'eau en ZVA, destinés à l'alimentation en eau potable
13	Procédure d'établissement de la liste des victimes
14-1	Fiches de renseignements des impliqués
14-2	Fiches de renseignements des attendants