

Annexe 5 – Exemple d'un concept d'exploitation

Cas d'application : station-service publique

Le concept doit être adapté au contexte local.

1. Contexte

La mobilité fait partie des secteurs vitaux fortement compromis en cas de panne d'électricité, les stations-service ne pouvant pas assurer de distribution de carburant en l'absence d'alimentation électrique. Il est toutefois essentiel que les autorités et organisations chargées du sauvetage et de la sécurité (AOSS), notamment, soient en mesure de remplir leur mission y compris lors d'une panne électrique. D'où la nécessité pour elles de mettre en place un plan de gestion de la continuité des activités (BCM).

2. Objectif du concept d'exploitation

Le présent concept d'exploitation a pour objectif d'assurer la mobilité des AOSS dans le canton de X lors d'une panne d'électricité prolongée.

3. Ayants droit et besoins en carburant

Ci-après sont énumérées les AOSS en droit de retirer du carburant à la station-service mentionnée au point 4 ci-dessous.

La consommation de carburant quotidienne des AOSS lors d'une situation extraordinaire, qui a été estimée après consultation des ayants droit ci-dessous (état date X), est la suivante :

Organisation	Quantité de diesel	Quantité d'essence	Nombre et type de véhicules
Services de sauvetage	X litres	X litres	...
Police	X litres	X litres	...
Sapeurs-pompiers	X litres	X litres	...
Protection civile	X litres	X litres	...
Centres de renfort des sapeurs-pompiers et sapeurs-pompiers locaux	X litres	X litres	...
Centres d'entretien	X litres	X litres	...
Service des eaux	X litres	X litres	...
Services d'aide et de soins à domicile	X litres	X litres	...
Besoins propres pour le(s) groupe(s) électrogène(s) de secours	X litres		
Etc.			
Consommation quotidienne totale	X litres	X litres	

Autres documents utiles

- Liste des ayants droit avec mention des limites de retrait, identification des véhicules (signalétique du véhicule ou numéro de la plaque d'immatriculation) et identification du conducteur (pièce d'identité ou coupon/carte de carburant).

Remarques

Lors d'une panne d'électricité, les prestataires de service civils mandatés par les autorités doivent aussi assurer leur mobilité et par conséquent être traités comme les ayants droit appartenant aux AOSS. Il faut en tenir compte dans la liste des ayants droit. Par ailleurs, la consommation des groupes électrogènes doit aussi être considérée dans le calcul des besoins en carburant.

4. Emplacement de la station-service

Le présent concept d'exploitation règle les modalités de l'alimentation de secours de la station-service suivante :

Fiche de données de la station-service (exemple)

Disponibilité	+41 (x)xx xxx xx xx (ouvert 24/24h), unité centrale équipée d'une alimentation de secours				
Accès					
Coordonnées	+41 (x)xx xxx xx xx				
Hauteur	plus de 4 mètres				
Clôture	aucune				
Divers	directement reliée à un grand axe routier				
Groupe électrogène de secours			Fonctionnement du groupe électrogène		
Fixe	non, mobile		commutation manuelle		
Réservoir de diesel pour groupe électrogène	---		propriété/entretien : protection civile		
Site	adresse X				
Autofinancement	non, financé par l'AOSS X				
Personnel	4 collaborateurs de la protection civile	X	contrôle des entrées	X	distribution d'essence
		X	groupe électrogène		
Nombre de pompes à carburant	2 diesel, 2 essence				
Paieement	sur facture				
Remarques	station-service publique Propriétaire : entreprise X, adresse				

Autres documents utiles

- Fiche de données de la station-service
- Plan de situation avec mention des surfaces et éléments signalés

Remarques

Les éléments suivants sont usuellement spécifiés sur le plan de situation : aire de la station-service, zones d'exploitation interdites au public comprises dans cette aire, clôtures, accès à la voie publique (entrée et sortie), postes de contrôle à l'entrée, aires d'attente, pistes d'attente à l'entrée de l'aire de la station-service, pompes à essence/diesel/AdBlue dotées d'une alimentation de secours, emplacement du groupe électrogène de secours, emplacement du dépôt abritant les jerricanes de carburant destinés au groupe électrogène, tableau électrique, tubes à clés, point de raccordement du groupe électrogène, emplacement réservé au camion-citerne pour le remplissage des cuves, aire réservée aux employés chargés du service et de la régulation du trafic, extincteurs, sorties de secours et point de rassemblement.

5. Équipement de la station-service en alimentation de secours

Le fonctionnement sur l'alimentation de secours repose sur l'infrastructure disponible et l'équipement de la station-service. Cette dernière doit être pourvue d'une interface d'alimentation qui permet le branchement d'un groupe électrogène mobile. Le groupe électrogène en question est entreposé dans les locaux de la protection civile/des sapeurs-pompiers (adresse XY), organisation qui s'occupe également d'entretenir et de tester régulièrement le matériel.

Les pompes à carburant réquisitionnées en cas d'urgence, le distributeur automatique de carburant et l'éclairage de ces installations sont raccordés à l'alimentation de secours.

Autres documents utiles

- Notice d'instruction pour le branchement de l'alimentation de secours avec schémas électriques et marche à suivre pour la mesure manuelle du niveau de remplissage des cuves de la station-service.

6. Stockage du matériel

On recourt au matériel dont dispose déjà l'organisation responsable de la mise en place de l'alimentation de secours, à savoir la protection civile ou les sapeurs-pompiers. Le matériel comprend des cônes de signalisation, des signaux pliants, avertisseurs lumineux, des rubans de signalisation, un éclairage mobile de sécurité, des protections contre les intempéries et des gilets de sécurité. Seul le recours au matériel de protection antidéflagrant homologué est autorisé dans l'aire de la station-service.

Autres documents utiles

- Inventaire du matériel avec indication du propriétaire, du lieu de stockage et des modalités d'accès

7. Personnel

Les tâches nécessaires pour assurer la continuité du fonctionnement de la station-service en cas de panne d'électricité (libération des pompes à carburant, encaissement, saisie des volumes retirés, contrôle du niveau de remplissage des cuves, facturation, etc.) demeurent du ressort de l'exploitant de la station-service, à qui revient également la responsabilité globale. L'exploitant reçoit l'assistance de l'AOSS XY (p. ex. protection civile, sapeurs-pompiers), qui met du personnel à sa disposition pour la protection des objets, le contrôle des entrées, la régulation du trafic, la distribution du carburant et la logistique d'exploitation. Les effectifs sont fonction des conditions d'exploitation au plan local et des horaires d'ouverture quotidienne (relève).

Autres documents utiles

- Description des tâches et liste des ressources pour les étapes « aménagement et mise en service », « exploitation », « démontage ». Il est en principe suffisant de prévoir en renfort 3 à 4 personnes de l'AOSS par équipe.

8. Encaissement

Le carburant distribué est payant pour les ayants droit. La quantité de carburant prélevée est inscrite manuellement dans un formulaire ad hoc, confirmée par la signature du client, et facturée après la fin de la panne électrique. S'il s'avère impossible de relever le niveau de remplissage des cuves, une liste exhaustive des quantités distribuées doit être établie en vue d'une surveillance continue du niveau des réserves de carburant.

L'ayant droit est identifié à l'aide de la signalétique du véhicule et/ou du numéro de la plaque d'immatriculation ainsi que du document d'identité du conducteur et/ou d'un laissez-passer.

9. Ravitaillement de carburant

Le ravitaillement en carburant est réglé par le contrat de prestations conclu le date XY avec l'entreprise X.

10. Exploitation en cas d'urgence

Lors d'une panne d'électricité d'une durée de plus de six heures, l'AOSS responsable contacte de son propre chef l'exploitant de station-service et convient avec lui du moment de mise en route de l'alimentation de secours. L'exploitation doit être assurée au plus tard dans les douze heures suivant le début de la panne.

Étant donné que les canaux d'alerte habituels ne fonctionnent plus, l'AOSS peut communiquer uniquement via le réseau POLYCOM. L'alimentation de secours peut être mise à l'arrêt dès que l'alimentation électrique est rétablie durablement.

Les horaires journaliers pour la distribution de carburant en cas d'urgence sont les suivants : de X h Y à Z h. Ces horaires peuvent être prolongés ou raccourcis en fonction de la situation. Les demandes des ayants droit sont traitées sur place.

11. Formation et entraînement

Le responsable dans la région à approvisionner organise la formation et l'entraînement du personnel afin que les démarches à réaliser pour les procédures réglant l'exploitation de la station-service en cas d'urgence soient régulièrement exercées et que la disponibilité et le fonctionnement du matériel soient vérifiés.

Autres documents utiles

- Plan de formation avec modules d'entraînement

Date de validité du concept d'exploitation : xx.xx.xxxx