

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Conseil Général  
des Ponts-et-Chaussées

n° 00-55-09-01

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER  
ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Inspection Générale  
de l'Administration

n° 07-064-02

**RÉORGANISATION DES SERVICES TERRITORIAUX DU MEEDDAT  
ET GESTION DE LA CRISE ROUTIÈRE**



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE, DU DÉVELOPPEMENT  
DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

Conseil Général  
des Ponts-et-Chaussées

n° 00-55-09-01

MINISTÈRE DE L'INTÉRIEUR, DE L'OUTRE-MER  
ET DES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES

Inspection Générale  
de l'Administration

n° 07-064-02

**RÉORGANISATION DES SERVICES TERRITORIAUX DU MEEDDAT  
ET GESTION DE LA CRISE ROUTIÈRE**

Rapport établi par :

**Jacques SICHERMAN**  
Ingénieur Général  
des Ponts-et-Chaussées

**Jean DETERNE**  
Ingénieur Général  
des Ponts-et-Chaussées

**Pierre DUFFE**  
Inspecteur Général  
de l'Administration



## SYNTHESE DU RAPPORT

Le transfert aux départements des deux tiers du réseau routier national a conduit à réorganiser en profondeur les services déconcentrés de l'ex ministère de l'équipement avec notamment la création des directions interdépartementales des routes (DIR) et la suppression des services routiers au sein des directions départementales de l'équipement (DDE).

Cette réforme a suscité des inquiétudes notamment de la part de certains préfets de département qui craignent de ne plus être suffisamment épaulés pour gérer les crises affectant le réseau routier et qui regrettent de ne plus avoir autorité sur des services désormais supra départementaux.

### **1- Objet de la mission et méthode**

Par lettre de mission du 4 octobre 2007, le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement durable et la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ont confié au conseil général des ponts et chaussées et à l'inspection générale de l'administration le soin d'établir le bilan des douze premiers mois de la mise en œuvre de la réforme du point de vue de la préparation et de la gestion de la crise routière.

Pour conduire ses travaux, la mission conjointe s'est rendu respectivement dans la zone de défense Est (Metz) et la zone de défense Sud-est (Lyon) où elle a rencontré les préfets délégués à la défense et à la sécurité et les principaux chefs de service concernés. Elle a eu des entretiens avec les principaux directeurs d'administration centrale en charge des routes, de la sécurité routière et de la défense et de la sécurité civile. Elle a enfin pris connaissance des bilans de crises routières intervenus depuis le début 2007 et a interrogé sur ces expériences plusieurs préfets de départements.

La mission s'est d'abord attachée à établir l'état des adaptations locales intervenues en 2007 notamment suite aux circulaires des 30 novembre et 1<sup>er</sup> décembre 2006. Elle a ensuite analyser quelques crises routières intervenues en 2007 afin de mettre en évidence les difficultés rencontrées par les responsables locaux.

### **2- Le constat général**

Le constat général établi par la mission à partir de quelques crises récentes montre que les difficultés rencontrées ne se réduisent pas à des questions de modifications de structures intervenues suite à la décentralisation des routes nationales mais sont à examiner dans un cadre plus large où interviennent de nombreux autres facteurs.

La mission ne propose donc pas de modifier l'organisation mise en place en 2006 qu'il convient de faire vivre. Il importe que notamment grâce aux recommandations qu'elle propose l'organisation actuelle progresse en compétence et en coopération.

La seule proposition d'organisation que présente le rapport concerne les CRICR dont l'ancrage actuel est à revoir. La mission propose de les rattacher aux préfets de zone afin de conforter leur caractère interministériel et de placer leur division « transport » sous la hiérarchie du DRE de zone afin de mieux les inclure dans la démarche zonale de préparation et de gestion de la crise. Par ailleurs, le rapport invite à une réflexion sur le mode de direction des CRICR, le système actuel de direction tournante conduisant à quelques faiblesses.

### **3- Le nécessaire rôle d'animation de la nouvelle direction de centrale en charge du réseau routier national**

La mission a d'abord constaté que l'adaptation des DDE à leur nouveau rôle de conseiller du préfet dans le contexte nouveau où elles ne sont plus gestionnaires directes d'un réseau routier avait pris du temps et que ces adaptations ne sont pas encore pleinement achevés même si la circulaire du 6 novembre 2007 a permis en la matière une accélération et si la relation à la DIR en cas de crise est désormais bien identifiée. Par ailleurs il ne suffit pas que les organigrammes des DDE soient modifiés encore faut-il que leur nouvelle mission soit précisée et que les agents soient formés en conséquence.

C'est pourquoi, la mission recommande que la nouvelle direction du MEEDDAT en charge des routes adopte une démarche active d'animation des services déconcentrés notamment par la mise en place de formations adaptées à la gestion de la crise routière.

Plus généralement, le rôle de pilotage et d'animation de l'administration centrale du MEEDDAT en faveur du renforcement des capacités des DDE et DRE pour remplir leur mission auprès de préfets en cas de crise doit être renforcé, alors que jusque là ce rôle avait été géné par la dualité de directions (des routes d'une part et de la sécurité et circulation routière d'autre part). Le rapport recommande en particulier que ce rôle conduise à adopter un plan national et pluriannuel d'équipement du réseau routier visant à renforcer notamment les équipements de recueil de données fiables et homogènes et l'installation sur les réseaux de moyens d'information des usagers (panneaux à messages variables...). La mission propose également d'améliorer l'anticipation des crises liées à des phénomènes météorologiques grâce à la coopération entre Météo-France, les DIR et les sociétés d'autoroutes afin d'établir des prévisions météorologiques spécifiquement routières.

### **4- L'importance des initiatives locales pour conseiller le préfet dans la crise routière.**

Le pilotage et l'animation centrale doivent être relayés au plan local et en premier lieu au niveau zonal qui correspond au bon niveau de gestion de la crise routière dans un contexte où les flux sur les longs itinéraires sont de plus en plus importants. Le rapport propose de confier au DRE de zone un rôle particulier pour faire participer les DDE du ressort à un plan global de préparation à la crise routière à l'image du plan mis en œuvre dans la zone Est.

Comme le proposaient déjà les circulaires de 2006 et 2007, il importe aussi de finaliser l'actualisation des plans de gestion de trafic prenant en compte la décentralisation et la

nouvelle organisation des services de l'Etat, d'organiser la coopération des opérateurs grâce à des protocoles avec si possible l'ensemble des partenaires et d'inciter dans ce cadre les opérateurs à inclure le CRICR et le niveau départemental dans la transmission directe et automatique de leurs informations.

Il importe surtout d'introduire dans ces protocoles, l'indication des conditions de mobilisation des moyens des départements, qui, désormais, ont la main sur l'essentiel des moyens locaux d'intervention en exploitation susceptibles d'être mobilisés en cas de crise importante localisée.

## **5- Des recommandations pour la gestion de crise**

A partir de l'analyse de quelques crises et des entretiens avec ses interlocuteurs, la mission propose des améliorations dans la gestion de crise proprement dite.

La question des poids lourds dans la crise routière est majeure. C'est pourquoi, étant donnée l'importance de l'information le plus en amont possible de la crise, la mission propose de doter le préfet de zone du pouvoir de police de la circulation dès lors que la crise n'est pas strictement locale. Elle fait également plusieurs propositions parmi lesquelles une meilleure information des conducteurs de poids lourds via notamment leurs organisations professionnelles et recommande également l'alourdissement des sanctions en cas de non respect des interdictions de circuler.

Le rapport propose aussi de progresser dans l'information des usagers en élargissant les possibilités de l'information radio au delà du seul champ de réception des radios 107,7. Il recommande également d'améliorer la communication de crise grâce notamment à la mise en place d'une cellule de communication de niveau zonal travaillant en liaison et en cohérence avec les cellules départementales. Enfin la mission propose de progresser dans la coordination interzonale en proposant aux préfets de zones de retenir un chef de file pour les crises qui se produisent à la frontière de deux zones de défense.



## LISTE DES RECOMMANDATIONS

### **I- Rôle de l'administration centrale du ministère de l'écologie, de l'énergie, du développement durable et de l'aménagement durable (MEEDDAT) pour préparer les services départementaux et régionaux DDE à exercer leur mission en situation de crise routière**

#### ► **Animation du réseau des services**

- 1- Sous la responsabilité de la direction du MEEDDAT qui en charge des routes nationales, engager **une démarche d'animation active des services déconcentrés** ayant une responsabilité dans la gestion des crises concernant les réseaux routiers notamment par la mise en place de formations et spécialement la formation à la prise de poste des responsables de cette mission dans les DDE et les DDEA, la mise en place et l'animation de clubs métier et la mise à disposition de ces services d'informations sur un site métier. La nouvelle direction devrait être invitée dans cet esprit, à forger un indicateur permettant de valoriser les résultats obtenus, avec les moyens dont elle dispose, pour prévenir les crises, contribuer à leur gestion, et assurer le retour à une situation normale.

#### ► **Equipement du RRN**

- 2- Améliorer l'équipement du réseau des routes nationales en recommandant à l'autorité nationale en charge du réseau routier national (RRN) de reprendre et d'harmoniser les projets sommaires (APS) d'exploitation existants et d'élaborer **un plan national pluriannuel d'équipements du nouveau RRN**, sur la base d'un classement des axes selon l'importance de leur trafic et de leur caractère plus ou moins stratégique au regard du risque de crises.

#### ► **Outils de gestion de crises**

- 3- Sous la responsabilité de la direction du MEEDDAT en charge des routes nationales, assurer **l'harmonisation nationale des définitions de niveaux de crise routière**.
- 4- Sous la responsabilité de la direction du MEEDDAT en charge des routes nationales, établir **les spécifications fonctionnelles minimales communes à tous les systèmes de gestion de données et d'action des centres d'information et de gestion du trafic (CIGT)** : poste de commandement (PC) autoroutiers, PC des grandes métropoles et centres régionaux d'information et de coordination routière (CRICR), en assurant leur compatibilité ascendante avec le système numérique d'échanges de remontée et de gestion des informations (SYNERGI) à disposition des préfectures et du centre opérationnel de gestion interministériel de crise (COGIC) de la direction de défense et de la

sécurité civile (DDSC) du ministère de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales (MIOCT).

- 5- Afin d'améliorer l'anticipation des crises routières liées à des phénomènes météorologiques, mettre en place une coopération entre Météo-France, les directions inter-régionales des routes (DIR) et les sociétés d'autoroutes en vue **d'établir des prévisions météorologiques spécifiquement routières** et veiller à la formation de tous les acteurs pour leur interprétation.
- 6- Vérifier les conditions de fiabilité permanente des outils de communication (notamment la messagerie Melanie) internes du MEEDDAT, et envisager de s'appuyer, pour cette communication, de préférence sur des systèmes existants dédiés (par ANTARES : adaptation nationale des transmissions aux risques et aux secours).

#### ► Information des usagers

- 7- Afin d'améliorer l'information des usagers et sous la responsabilité de la direction du MEEDDAT en charge de l'information routière :
  - étudier la possibilité d'étendre et de généraliser l'offre aux usagers d'accès à des informations par des moyens du type "audiotex"
  - engager une étude sur les possibilités d'élargir la diffusion de bulletins d'informations routières par interruption d'écoute d'autres sources que la fréquence du diffuseur, au delà du seul champ de réception des émetteurs des radios "107,7" ;
  - étudier les possibilités d'avoir recours à des méthodes d'informations ciblées par l'envoi de messages par portables de manière géographiquement ciblés en coopération avec la direction de la défense et de la sécurité civile du MIOCT qui développe des projets en ce sens.

#### ► Adaptation des organisations

- 8- Tout en réaffirmant le caractère interministériel des centres régionaux d'information et de coordination routières (CRICR), rattacher ces centres aux préfets de zones et placer leur division « transport » sous l'autorité des directeurs régionaux de l'équipement de zone (DREZ). Favoriser le rapprochement physique des CRICR avec les centres opérationnels de zone (COZ). Réfléchir à l'évolution de la direction tournante actuelle des CRICR, à l'occasion notamment d'une révision du protocole de 1998, qui s'avère indispensable.
- 9- Lorsque dans les grandes agglomérations a été mis en place un centre d'information et de gestion de trafic mutualisé, la mission de conseil au préfet de zone en cas de crise peut être assuré par la DIR compte tenu du rôle de son service dans la coordination des trafics de l'agglomération. Dans ce cas, cette mission doit être clairement cadrée (en cohérence avec le plan ORSEC) entre le préfet de zone et le DRE zonal, avec une délégation explicitement confiée au DIR. Dans tous les cas, le DRE de zone garde la responsabilité de l'animation des DDE de la zone de défense.
- 10- Dans les zones de défense concernées par plusieurs DIR et afin d'assurer dans les meilleures conditions la gestion d'une crise au niveau de la zone de défense, confier à

la DIR du siège de la zone une mission d'interlocuteur unique vis-vis des autres DIR présente sur la zone. (pour mémoire, ce point a été acté lors du conseil de modernisation des politiques publiques du 4 avril dernier)

## II- Rôle des préfets des DDE et DRE pour se préparer à la crise routière :

### ► Un plan d'action et une animation de la DRE zonale pour la préparation à la crise

11- La mission propose que sur le modèle de la zone Est notamment, un plan global de préparation à la crise routière soit mis en œuvre par l'ensemble des DREZ, à charge pour elle d'en suivre la mise en œuvre et d'assurer l'animation nécessaire au niveau de la zone.

### ► Des plans de gestion de trafic actualisés

12- Suite à la redéfinition du RRN et au nouveau rôle confié aux DIR et DDE :

- veiller à la mise à jour des plans de gestion de trafic (PGT) soit à l'occasion d'événements programmés (chantiers), soit afin de tenir compte des nouvelles mises en service, des évolutions des techniques de recueil des données et d'information du public ;
- déterminer des "plans B" si l'une des mesures majeures d'un PGT, ne pouvait être mise en œuvre, du fait de la concomitance d'événements défavorables ;
- faire procéder à une analyse systématique des risques attachés à toutes les sections du réseau national et à la détermination des mesures à prendre dans les situations ainsi repérées ;
- mettre en place des éléments physiques sur le terrain, de nature à simplifier et accélérer la mise en œuvre des mesures exceptionnelles : fléchage continu et lisible des bis et itinéraires type "S" comme en région parisienne, ou U comme en Allemagne ainsi que des équipements homogènes de recueil de données et d'information du public.

### ► Des protocoles de coopération avec l'ensemble des opérateurs

13- Pour les protocoles de coopération et d'échange d'information en situation de crises, inviter les préfets :

- à choisir la formule de protocole départemental unique associant à la fois le conseil général et l'ensemble des opérateurs de gestion de voiries ;
- à introduire systématiquement dans ces protocoles les conditions opérationnelles de mobilisation, en cas de besoin, des moyens des départements ;
- dans le cadre d'un nécessaire cadrage national, à indiquer dans les protocoles, les règles de répartition des dépenses liées à la crise ;

- à préciser dans les protocoles, l'entité chargée de tenir à jour l'inventaire de moyens qui peuvent être mobilisés ou réquisitionnés en situation de crise avec les coordonnées des responsables à contacter ;
- à analyser les possibilités de mutualisation entre tous les acteurs de la gestion des crises, des outils déjà partagés par certains d'entre eux. Inciter les opérateurs à inclure le niveau départemental (préfets et DDE) dans le dispositif de transmission directe et automatique d'informations.

### **III –Dans la gestion de crise, rôle des préfets de département, des préfets de zones et de leurs conseillers DDE et DRE de zone**

#### **►Interdiction de circulation : Information des professionnels**

- 14- Doter le préfet de zone d'un pouvoir de police de la circulation en finalisant le projet de décret avant l'été 2008.
- 15- Formaliser juridiquement les décisions de fermeture et de réouverture de voirie. Concernant les décisions de réouverture, s'assurer que l'itinéraire peut être emprunté sans danger.
- 16- En cas d'interdiction de circulation des poids lourds, Organiser l'information des gestionnaires de flotte et des conducteurs via leurs organisations professionnelles. Alourdir les sanctions en cas de non respect d'interdiction de circulation. Identifier, avant la crise, les zones de stockage et les itinéraires de délestage.
- 17- Veiller à la coordination des acteurs de terrain et notamment des opérateurs routiers et des forces de l'ordre au moment de la réouverture d'un itinéraire interdit et du redémarrage des poids-lourds qui constitue un moment critique.

#### **►Information des usagers et assistance**

- 18- Mettre en place en situation de crise une cellule de communication zonale. S'assurer de la cohérence de l'information entre le niveau zonal et le niveau départemental. Au niveau zonal, comme au niveau départemental, mettre en place une cellule d'accueil téléphonique séparée du standard et du COD, et prévoir une équipe de volontaires formés pour y participer.
- 19- Prévoir des conventions avec les associations appelées à assister les personnes victimes des crises routières précisant les modalités d'alerte, le mode de commandement et les modalités de remboursement des frais engagés.

#### **►Coopération interzonale**

- 20- Améliorer la coordination interzonale en prévoyant qu'en cas de crise d'ampleur limitée intervenant à la frontière de deux zones de défense, un accord entre préfets de

zone puisse s'établir pour convenir d'un chef de file, sans avoir recours à l'article 6 du décret de 2002 sur les préfets de zone.



## S O M M A I R E

SYNTHESE DU RAPPORT.....	1
LISTE DES RECOMMANDATIONS.....	7
INTRODUCTION.....	1
<b>I - L'ORGANISATION DES ACTEURS DE LA CRISE S'EST MISE PROGRESSIVEMENT EN ŒUVRE AVEC CERTAINES ADAPTATIONS DANS LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS.....</b>	<b>3</b>
1.1. LES PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA CRISE ROUTIÈRE.....	3
1.2. L'ADAPTATION DES SERVICES SUITE AUX CIRCULAIRES DE NOVEMBRE ET DÉCEMBRE 2006 RESTE À FINALISER .....	4
<b>II - ANATOMIE DE LA CRISE ROUTIÈRE : LES PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES MISES EN ÉVIDENCE PAR LES RETOURS D'EXPÉRIENCE .....</b>	<b>9</b>
2.1. LA QUESTION DE L'ANTICIPATION DE LA CRISE.....	9
2.2. LA PROBLÉMATIQUE DES « POIDS LOURDS » DANS LA CRISE.....	11
2.3. L'ARTICULATION DES ACTEURS DANS LA GESTION DE LA CRISE ET LE MEILLEUR NIVEAU DE DÉCISION DES MESURES RESTRICTIVES DE CIRCULATION.....	11
2.4. LA COMMUNICATION EN SITUATION DE CRISE.....	13
2.5. LA PRISE EN CHARGE DES DÉPENSES ENGAGÉES DANS LA CRISE ET LE SECOURS À PERSONNES.....	14
<b>III - ANIMATION CENTRALE ET MESURES GÉNÉRALES DE NIVEAU NATIONAL.....</b>	<b>15</b>
3.1. UNE ORGANISATION DES DIR À STABILISER.....	15
3.1.1. L'organisation actuelle n'est pas à remettre en cause.....	15
3.1.2. Des interfaces avec les préfets de zones à améliorer.....	16
3.1.3. Des évolutions des périmètres géographiques de DIR à faire évoluer à terme, avec précaution.....	16
3.2. UNE ANIMATION CENTRALE À CONFORTER .....	17
3.3. UNE INFORMATION DU PUBLIC À REMETTRE SUR LE MÉTIER.....	19
3.4. ACCÉLÉRER L'ÉQUIPEMENT DES ITINÉRAIRES PRINCIPAUX DU RRN ET AMÉLIORER LES MÉTHODES ET LES OUTILS DE GESTION DE CRISE.....	22
<b>IV - INITIATIVES LOCALES POUR SE PRÉPARER À LA GESTION DE LA CRISE ROUTIÈRE.....</b>	<b>25</b>
4.1. UN PLAN D'ACTION ZONALE DE PRÉPARATION À LA CRISE ROUTIÈRE.....	25
4.2. REPOSITIONNER LES CRICR ET RÉFLÉCHIR À LEUR MANAGEMENT.....	26
4.2.1. Des divisions « transports » des CRICR souvent orphelines.....	26
4.2.2. S'interroger sur le fonctionnement du système de direction tournante.....	27
4.3. POURSUIVRE ACTIVEMENT LA MISE EN PLACE DES PLANS DE GESTION DU TRAFIC.....	28
4.4. METTRE EN PLACE LES PROTOCOLES DE COOPÉRATIONS AVEC LES OPÉRATEURS ET NOTAMMENT LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES.....	30
4.5. UNE COORDINATION INTERZONALE À AMÉLIORER .....	33
LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES.....	36
ANNEXES.....	38



## INTRODUCTION

La circulaire du 1er décembre 2006 relative à la gestion de la circulation routière et au traitement des situations de crise est apparue dans un contexte de redéfinition profonde des missions des services déconcentrés départementaux de l'équipement. En effet, une deuxième phase de décentralisation en matière routière a conduit au transfert d'une partie importante des personnes chargées de l'entretien et de l'exploitation des routes vers les conseils généraux, et du regroupement de celles qui œuvraient sur le nouveau réseau routier national (RRN) dans des directions interdépartementales des routes.

Le fait que les directions départementales de l'équipement (DDE) n'aient plus de moyens affectés directement à la gestion de réseaux routiers a fait prendre conscience de la nécessité de préciser leur rôle dans la crise et notamment la manière dont les crises qui affectent ces réseaux doivent être préparées et gérées au niveau départemental, et le cas échéant zonal, le niveau régional (direction régionale de l'équipement DRE) étant moins directement touché par ces évolutions.

On rappellera que la crise survient quand l'organisation générale de la vie sociale et économique se trouve déstabilisée. C'est l'ampleur du phénomène qui désigne la crise, celle-ci étant déclarée dès lors que le préfet décide de réunir le centre opérationnel de gestion de la crise au niveau départemental et, le cas échéant zonal.

Par ailleurs en guise d'avertissement au rapport on peut s'interroger sur la pertinence même du terme de crise routière. S'il y a des crises dont l'origine est spécifiquement routière, la plupart des crises prennent une dimension routière étant donnée l'importance prise par les déplacements et de façon générale la mobilité des hommes et des marchandises. De plus, presque toutes les crises **qu'elles qu'en soient les causes**, nécessitent une gestion adaptée de la circulation routière. Dans de nombreuses situations, une gestion correcte des conditions de circulation permettra d'éviter qu'une crise ne se transforme en "crise routière".

Par lettre de mission du 4 octobre 2007, le ministre d'Etat, ministre de l'écologie, du développement durable et de l'aménagement durable et la ministre de l'intérieur, de l'outre-mer et des collectivités territoriales ont confié au conseil général des ponts et chaussées et à l'inspection générale de l'administration le soin d'établir le bilan des douze premiers mois de la mise en œuvre de la réforme du point de vue de la préparation des services déconcentrés au risque de crise routière.

Pour conduire ses travaux, la mission conjointe s'est rendu respectivement dans la zone de défense Est (Metz) et la zone de défense Sud-est (Lyon) où elle a rencontré les préfets délégués à la défense et à la sécurité et les principaux chefs de service concernés. Elle a eu des entretiens avec les principaux directeurs d'administration centrale en charge des routes, de la sécurité routière et de la défense et de la sécurité civile. Elle a enfin pris connaissance des bilans de crises routières intervenus depuis le début 2007 et a interrogé sur ces expériences plusieurs préfets de départements.

Le constat général établi par la mission à partir de quelques crises récentes montre que les difficultés rencontrées ne se réduisent pas aux questions liées aux modifications

d'organisation intervenues suite la décentralisation des routes nationales mais sont à examiner dans un cadre plus large où interviennent de nombreux autres facteurs.

C'est la raison pour laquelle la mission, tout en examinant les évolutions dans les questions d'organisation et dans l'application de la circulaire, s'est aussi attachée à étudier les autres points sur lesquels il lui semblait que des progrès importants étaient possibles.

Après deux chapitres d'examen, pour l'un de l'organisation en place, pour l'autre de situations de crise récentes qu'il a été possible d'étudier, le rapport présente les évolutions souhaitables, d'une part au niveau central, pour ce qui est de mesures à portée générale, et d'autre part dans l'organisation et la gestion des services locaux du ministère en charge des infrastructures et des transports.

## I - L'ORGANISATION DES ACTEURS DE LA CRISE S'EST MISE PROGRESSIVEMENT EN ŒUVRE AVEC CERTAINES ADAPTATIONS DANS LES GRANDES AGGLOMÉRATIONS

### 1.1. LES PRINCIPES D'ORGANISATION DE LA CRISE ROUTIÈRE

Les circulaires MEEDDAT du 30 novembre 2006 et du 1<sup>er</sup> décembre 2006 fixent le rôle des acteurs de la crise routière et spécialement celui des directions interdépartementales des routes et celui des directions régionales et départementales de l'équipement.

Il faut rappeler que les projets de services élaborés depuis 2005 dans le cadre de la réorganisation des services déconcentrés de l'équipement avaient identifié "quatre piliers" sur lesquels asséoir l'organisation et les orientations des « nouvelles » DDE, faisant apparaître "les risques" comme une composante essentielle de leur mission.

► Plus récemment, s'agissant de la gestion de la crise routière, **la circulaire du 30 novembre 2006 sur la réorganisation des services routiers** distingue le rôle du DDE conseiller du préfet de département et celui du DIR, chargé des interventions opérationnelles sur le réseau routier national de son ressort, l'un et l'autre sous l'autorité fonctionnelle du préfet de département ou, «si les circonstances l'exigent, du préfet de zone ».

Les DIR sont positionnées comme opérateurs dans la gestion du réseau routier national non concédé. Ce sont les DDE qui sont en position de conseil du préfet de département et les DRE de zone du préfet de zone même si la circulaire du 30 novembre, pour ces derniers, ne l'indique pas explicitement

► **La circulaire du 1<sup>er</sup> décembre 2006 relative à la gestion de la circulation routière et au traitement des situations de crise** précise le rôle des différents acteurs de la gestion du trafic routier, en situation normale, en anticipation de la gestion d'une crise, en pré-crise, en crise et pour le retour à la normale.

#### – Le préfet de département :

- prescrit et valide les plans de gestion de crise (PGT) et les plans de secours aux victimes limités à tout ou partie du département ;
- définit avec le président du conseil général les informations sur incidents devant remonter en préfecture et auprès de la cellule de veille de la DDE ;
- si la crise ne dépasse pas les limites ou capacités du département, active le centre opérationnel départemental (COD) et convoque un représentant de la DDE et, le cas échéant du département ;
- dirige la gestion de crise, mobilise les moyens publics et réquisitionne les moyens privés nécessaires.

#### – Le préfet de zone de défense :

- prescrit et valide les PGT zonaux ou interdépartementaux et les plans de secours aux victimes couvrant tout ou partie de la zone de défense ;
- dispose d'un état-major de zone pour proposer les mesures adéquates en liaison avec la DRE de zone et les centre régionaux d'information et de coordination routière (CRICR) ;

- lorsqu'une crise dépasse les limites ou capacités d'un département, active le PC de zone et dirige les opérations en liaison avec les préfets des départements concernés.
- **La DDE :**
  - conseille le préfet du département et assure la liaison avec les différents opérateurs routiers ;
  - assure la veille sur l'ensemble des réseaux et la coordination entre les exploitants en situation de pré-crise sur la base des informations des exploitants, du CRICR et des forces de l'ordre ;
  - pilote l'élaboration des plans départementaux (PGT, plan organisation des secours ORSEC) sous la direction du préfet de département ;
  - participe au COD s'il est activé et assure la liaison avec les différents opérateurs routiers présents dans le département.
- **La DIR :**
  - est un exploitant routier au même titre que les concessionnaires autoroutiers, les départements ou les communes ;
  - dispose d'un (ou plusieurs) centre d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT) ;
  - est placée sous l'autorité fonctionnelle des préfets de département ou de zone pour la gestion de crise et l'exercice des pouvoirs de police de la circulation en fonction des instructions transmises par la DDE ;
  - en situation de pré-crise et de crise, participe à la veille opérationnelle activée en DDE ;
  - en situation de crise, ne participe en principe pas au COD en préfecture, sauf si le RRN est exclusivement concerné.
- **Les autres exploitants routiers présents dans le département :**
  - en situation normale, communiquent à la préfecture, à la DDE et aux autres opérateurs intéressés, toute information sur incident susceptible d'affecter les autres réseaux ;
  - en situation de pré-crise ou de crise, sont associés à la veille opérationnelle de la DDE ;
  - en situation de crise, peuvent être mobilisés (entités publiques) ou réquisitionnés (entités privées) par le préfet ;
  - dans les grandes agglomérations, lorsque la densité du maillage routier et du trafic le justifient, un CIGT mutualisé peut être mis en place ; ailleurs chaque opérateur doit disposer de son CIGT propre et d'une chaîne de commandement facilement identifiable et mobilisable par le DDE pour le compte du préfet.

## 1.2. L'ADAPTATION DES SERVICES SUITE AUX CIRCULAIRES DE NOVEMBRE ET DÉCEMBRE 2006 RESTE À FINALISER

La mission a concentré son étude sur la lisibilité de la nouvelle organisation issue de la constitution des DIR, s'agissant du rôle des DIR et des DRE et DDE vis-à-vis des préfets de département et des préfets de zone dans la gestion de crise.

La nouvelle organisation a en effet suscité des questions spécialement de la part des préfets de départements portant sur leur liaison avec les DIR en cas de crise et sur le rôle des DDE dès lors que celles-ci ne disposent plus de services routiers.

## ► Une organisation des services face à la crise routière encore insuffisamment aboutie

La mission s'est appuyé sur l'audit établi par le Conseil général des ponts et chaussées en 2007 consacré à : « l'intervention des DRE et DDE en gestion de crise », rapport établi à partir d'une étude sur 17 DDE métropolitaines.

Bien que ne portant pas spécifiquement sur la gestion des crises routières, le rapport met en évidence une organisation en cours de stabilisation des DDE, fragilisées par la perte de compétences et par le risque d'une moindre connaissance des réseaux même si le service mis en place à la suite de la réorganisation est souvent dirigé par un ancien responsable de la gestion des routes.

La refondation des DDE s'est traduite dans les organisations, le plus souvent, par le positionnement d'un responsable sécurité défense (RSD au plus haut niveau de la structure (directeur adjoint le plus souvent, parfois le chef du service ayant les crises dans ses attributions), la définition d'un, ou selon les organisations, de plusieurs services chargés des crises, selon que la prévention était rassemblée avec la gestion des crises, ou plutôt regroupée avec l'aménagement et l'urbanisme, et une cellule ou un bureau chargé spécifiquement de la gestion de crise, dirigé le plus souvent par un B+, appuyé dans le plus grand nombre des cas par deux personnes.

Parallèlement, un dispositif traditionnel de permanence d'encadrement, A+, parfois A, sur une base le plus souvent hebdomadaire, était généralisé et le cadre de permanence doté d'une "valise" avec l'information et les fiches "réflexes" utiles sous une forme de plus en plus informatisée.

Mais les auditeurs notent que, s'il y a "une réponse effective en termes de structure organisationnelle" à la problématique de gestion des crises, sa définition (sauf quelques exceptions) n'a pas été précédée d'une réflexion poussée en termes d'objectifs et de définition précise de missions ce qui, en certains lieux, selon les auditeurs, se traduit par des postes non valorisants et des personnels peu expérimentés ou peu motivés.

Les circulaires du 30 novembre et du 1<sup>er</sup> décembre sont arrivées à un moment où une organisation s'était déjà mise en place suite à la restructuration des DDE, mais sans que celle-ci ait été accompagnée d'une réflexion préalable sur la nature des missions spécifiques à remplir par les services départementaux.

Ajoutons à cela que ces circulaires sont intervenues alors que le dispositif de gestion hivernale, nécessairement très structuré et relativement rigide une fois arrêté, était opérationnel chez les divers gestionnaires de réseaux depuis au moins quinze jours (plus dans les zones les plus sensibles), et l'on ne sera pas étonné des conclusions des auditeurs sur le caractère peu apparent, sauf exceptions, d'une réelle prise en compte par les DDE de la mission de coordonnateur, pour le compte du préfet, en préparation ou en gestion de crise, de l'ensemble des opérateurs routiers ayant une partie de leur réseau dans le département.

En conclusion, si les missions de la DDE en cas de crises routières sont connues, les conditions de mise en pratique se doivent d'être précisées notamment quant aux interfaces à organiser avec les opérateurs dont les DIR et les conseils généraux. Par ailleurs, l'audit montre que le réseau DDE et DRE de zone ne fonctionne pas encore du point de vue de la préparation de la crise.

Les constats faits par la mission au cours de ces déplacements confirment les constats de l'audit mais montrent aussi que des initiatives ont été prises à l'automne 2007 notamment pour clarifier l'organisation de la réponse à la crise.

### ► En cas de crise, la « porte d'entrée » DIR est cependant désormais identifiée

L'exigence d'avoir en cas de crise routière un interlocuteur unique bien identifié à la DIR semble satisfaite. La circulaire « traitement des situations de crise routière » du 6 novembre 2007 y a contribué. Elle demandait aux préfets de département de réunir avant la saison hivernale les différents services pouvant avoir à agir pour la préparation ou la gestion de la crise routière afin notamment « d'identifier clairement les responsables territoriaux des DIR et des sociétés d'autoroutes et de formaliser au moyens de protocoles les dispositions convenues entre eux notamment en matière de coordination de leurs interventions et d'entraide réciproque ».

A cette occasion, les DIR ont été à même de préciser aux préfets de département les interlocuteurs de leurs services à contacter en cas de crise.

Même si les organigrammes des DIR varient, la porte d'entrée en cas de crise avec activation du centre opérationnel départemental (COD), différente selon la structure du service, est clairement identifiée, les districts étant dans le cas le plus général, l'interlocuteur au plan départemental en dehors des situations de crise.

Dans la zone de défense Est (Metz) dont le réseau non concédé relève pour l'essentiel de la DIR Est, l'interlocuteur du préfet de département en cas de crise est la division d'exploitation (soit : Metz, Besançon ou Strasbourg). En zone de défense Sud-Est (Lyon) et pour la DIR centre-Est (Lyon), le point unique d'entrée pour chaque préfet de département est le service régional d'exploitation (SREX) (Génas, Moulins et Chambéry) même si le préfet dispose de plusieurs districts dans son département.

Il importe de souligner que ce niveau unique de gestion de crise à la DIR n'exclut pas qu'en amont de la crise (événement de niveau 1, 2 avant activation du COD), les structures de proximité de terrain puissent intervenir (centre d'entretien et d'intervention (CEI), districts...) et notamment être interrogées pas les DDE dans la phase de pré-alerte. De même, en cas de crise importante, un cadre de la DIR peut être activé. Mais dès qu'il y a pré-activation et activation du COD (événements de niveau 3 et 4<sup>1</sup>), l'interlocuteur unique de la DIR pour le préfet et son COD est bien le cadre du service d'exploitation.

### ► Un rôle de la DRE de zone qui s'affirme plus nettement

Au niveau zonal, sur lequel la circulaire de décembre 2006 insiste moins, la nécessité d'une interface organisée avec les opérateurs est tout aussi évidente, et, comme au plan départemental, les DRE n'étaient pas nécessairement toutes en ordre de marche à cet égard lors de l'hiver 2006/2007. L'exemple de la DRE de zone est, développé ci après, montre bien la direction à suivre par les services qui n'auraient pas encore poussé à leur terme leurs réflexions sur leur mode d'organisation à cet égard.

---

1 Niveau 3 : événement routier très perturbant (accident grave, accident PL, bouchon important, axe coupé dans un sens) et niveau 4 événement très important avec activation du COD ou PC zonal (accident très grave, implication de transport en commun, de TMD, axe concerné coupé sur deux sens).

► **La situation des grandes agglomérations où interviennent plusieurs opérateurs a conduit à retenir une organisation spécifique.**

La mission a pris connaissance de l'organisation mise en place en Ile-de-France et dans l'agglomération lyonnaise (CORALY) dans laquelle le rôle des DIR et des DRE est différent du cas présenté ci-dessus pour la zone Est.

En Ile-de-France, le poids dominant de la DIR en termes de trafic avec 70% de sa voirie en autoroute conduit celle-ci à jouer un rôle de chef de file dans la gestion courante du trafic mais aussi dans la gestion de crise. Ce rôle s'impose d'autant plus que la DIR dispose des équipements de comptage, d'information et de communication sur le trafic (via des boucles électromagnétiques dans les chaussées, des caméras, des panneaux à messages variables, un système de gestion informatique du trafic) dont la DRE Ile-de France, délégué zonal, ne dispose pas. Dès lors, le directeur régional de l'équipement a délégué au DIR sa responsabilité de conseiller technique de préfet de zone. En cas de crise, le DIR met ses services à la disposition du préfet de zone qui dispose d'un PC zonal dans les locaux du PC de circulation de la DIR qui est par ailleurs le siège du CRICR.

Le cas de l'agglomération lyonnaise est différent car le rôle de coordonnateur des opérateurs routiers assuré par la DIR, en gestion comme en situation de crise, se limite à l'agglomération lyonnaise. Le PC de gestion coordonnée du trafic de l'agglomération repose sur un outil commun aux gestionnaires de voirie de l'agglomération (CORALY) financé par eux. Sur le reste de la zone de défense, le CRICR reste compétent en matière d'information et de gestion de crise routière. En cas de crise, le DRE ou son représentant est présent comme conseiller du préfet délégué au sein du PC de circulation zonale installé dans les locaux du CRICR. On note cependant que la gestion de PALOMAR est confiée à CORALY qui dans ce cas intervient sur une zone plus vaste que celle de l'agglomération.

Ces deux exemples montrent que les problématiques d'agglomération et l'importance des outils de gestion du trafic peut conduire à adapter l'organisation prévue dans les circulaires de fin 2006 notamment quant au rôle respectif confié aux DIR et aux DREZ.

La mission estime qu'il y a une problématique de la gestion de crise propre aux grandes agglomérations notamment du fait de l'importance des outils de gestion de trafic existant dans ces périmètres, ce qui naturellement invite à une mutualisation de leur usage. Cette orientation avait été prévue dans la circulaire du 30 novembre qui indiquait que la mutualisation, au sein du CIGT de la DIR, de la veille qualifiée serait maintenue ou recherchée dès lors quelle permet une optimisation de ces moyens.

La situation observée à Paris ou à Lyon va cependant au delà de la veille puisqu'elle conduit à confier au DIR un rôle qui dépasse son seul rôle d'opérateur routier. Dans ces zones de défense, le DIR peut être conduit à jouer au côté du DRE un rôle de conseiller du préfet. La mission estime que cette mission confiée au DIR doit s'accompagner d'une claire identification des rôles de chacun.

**Lorsque dans les très grandes agglomérations a été mis en place un centre d'information et de gestion de trafic mutualisé, la mission de conseil au préfet de zone en cas de crise peut être assuré par la DIR compte tenu du rôle de son service dans la coordination des trafics de l'agglomération. Dans ce cas, cette mission doit être clairement cadrée (en cohérence avec le plan ORSEC, bien entendu) entre le préfet de zone et le DRE zonal avec une délégation explicite confiée au DIR. Dans tous les cas, le DRE de zone garde la responsabilité de l'animation des DDE de la zone de défense.**

## **II - ANATOMIE DE LA CRISE ROUTIÈRE : LES PRINCIPALES PROBLÉMATIQUES MISES EN ÉVIDENCE PAR LES RETOURS D'EXPÉRIENCE**

La mission s'est efforcée d'apprécier l'impact de la création des DIR et du nouveau positionnement des DRE et DDE notamment dans la gestion de la crise routière à la lumière de retours d'expérience de crises récentes. L'hiver 2007-2008 ne lui a pas permis, comme elle en avait le projet, d'analyser à chaud et dans le détail une crise routière de niveau zonal, mais elle a néanmoins pu prendre connaissance de rapports d'exercices faits à la suite à la circulaire du 6 novembre 2007.

Au total quatre crises récentes d'importance variable ont été analysées au travers de notes et rapports établis tant par les préfectures de zone de défense ou de département que par des DIR ou DDE. Elles concernent les zones de défense Est et Sud-est et les DIR Est et Centre-est.

La mission a pu également consulter les documents de débriefing d'une crise qui a touché la zone de défense Sud-ouest et les DIR concernées (surtout la DIR Atlantique). Moins instructive, elle ne fera pas l'objet d'examen détaillé ci après.

La crise la plus importante est celle des 23 et 24 janvier 2007 suite à de fortes chutes de neige qui ont affectés les réseaux autoroutiers et routiers de Bourgogne, de Lorraine et d'Alsace. Le 23 janvier 2007 au plus fort de la journée, quelques 6000 automobilistes ont été bloqués sur l'A6 dans le département de l'Yonne et les réseaux routiers de Lorraine et d'Alsace étaient par ailleurs fortement perturbés.

Une crise moins importante mais plus longue a concerné la RN 205 en Haute Savoie du 26 janvier au 10 mars 2007 suite à des éboulements de rochers sur la chaussée, entraînant la fermeture de la voie et la déviation de poids-lourds internationaux (liaison France-Italie par le tunnel du Mont-Blanc).

Enfin deux crises ont affecté le département de la Saône-et-Loire. La première le 26 décembre 2007 était liée à des pluies verglaçantes ayant entraîné la fermeture temporaire de l'A6 et l'A38. La seconde du 3 janvier 2008 a été produite par la collision de camions qui a bloqué plusieurs heures la RN 79 (dite route centre Europe atlantique RCEA).

Plusieurs problématiques liées à la crise et à sa gestion peuvent être mises en évidence par l'examen de ces quatre événements.

### **2.1. LA QUESTION DE L'ANTICIPATION DE LA CRISE**

L'anticipation dans la gestion de la crise routière est essentielle et dépend directement de l'information dont peuvent disposer les décideurs. Bien souvent, les retours d'expérience font état d'inertie dans les prises de décisions. De la bonne gestion du temps dépendent à la fois l'analyse collective de la situation avec les gestionnaires routiers et les services (DDE et services de sécurité en particulier...) et le délai nécessaire pour rendre effective la décision sur le terrain. Une décision d'arrêt de la circulation des poids-lourds par exemple peut prendre deux ou trois heures avant d'être effective.

► **La précision et la disponibilité des prévisions météorologique** ont été problématiques dans la crise des 23 et 24 janvier 2007 et celle du 3 janvier 2008. Dans les deux cas, l'heure d'arrivée du phénomène météorologique, son intensité et sa localisation n'ont pas été correctement prévus par Météo-France empêchant une bonne anticipation et des décisions rapides et adaptées de la part des décideurs. L'information sur la nature de la neige (neige sèche sur une chaussée froide) n'a pas été portée à la connaissance des exploitants ce qui les a gênés dans les opérations de déblaiement.

On doit aussi noter que certains flashs météo sont réservés à des abonnés et tous les participants à la gestion de la crise ne le sont pas. Par ailleurs, la bonne interprétation d'une information météorologique implique d'être informé, voire formé.

Sans méconnaître les difficultés de la prévision mais en tenant compte néanmoins des progrès enregistrés dans ce domaine, le rapport établi suite à la crise de janvier 2007 propose de progresser en matière de météorologie routière afin d'anticiper les conséquences d'une perturbation sur la chaussée au travers de données techniques précises en corrélant ces prévisions avec les données météo des exploitants notamment des réseaux autoroutier.

**Afin d'améliorer l'anticipation des crises routières liées à des phénomènes météorologiques, mettre en place, sous la responsabilité de la direction qui aura en charge le RRN, une coopération entre Météo-France, les DIR et les sociétés d'autoroutes en vue d'établir des prévisions météorologiques spécifiquement routières et veiller à la formation de tous les acteurs pour leur interprétation.**

► **Dans le cours de la crise routière, la question de l'anticipation continue de se poser au fur et à mesure des informations reçues.** Le préfet de département et, le cas échéant de zone est attentif à l'étendue, au rythme et à la précision des informations dont il peut disposer en provenance du terrain.

La crise sur la RN 205 en Haute-Savoie à partir du 26 janvier 2007 illustre une bonne anticipation et le recours au principe de précaution. Elle montre aussi l'importance du rôle des patrouilles pour l'information de l'exploitant et la bonne coopération entre les services territoriaux de la DIR et ceux de la gendarmerie pour le stockage des poids lourds.

En sens inverse, lors de la crise de janvier 2007 en Bourgogne, le COD de la préfecture de l'Yonne était dans l'impossibilité de positionner la tête et le dimensionnement du bouchon qui s'était rapidement formé sur l'A6.

Plus à l'est, les responsables de la DIR sont restés relativement aveugles sur l'état du réseau ce qui n'a pas permis de donner aux préfets les informations fiables nécessaires à la prise de décision. Le directeur interdépartemental a mis en avant un problème culturel des agents d'exploitation qui, consacrant leur énergie à déneiger ou saler, oublient de rendre compte et d'informer sur les résultats de leur action. Il propose de réfléchir aux moyens de « géolocaliser » les engins et d'améliorer les moyens de communication entre les agents de terrain.

Bien entendu, les autorités disposent aussi des informations remontant de la part d'autres gestionnaires que les DIR ou les sociétés d'autoroute : service du conseil général pour le réseau départemental et services de la gendarmerie ou de la police. Mais il importe que le réseau de collecte d'information soit optimum et implique l'ensemble des acteurs **d'où**

**l'intérêt d'avoir préalablement établi des protocoles afin de structurer, en prévision de la crise, la remontée d'information vers les autorités gérant la crise (voir infra).**

## **2.2. LA PROBLÉMATIQUE DES « POIDS LOURDS » DANS LA CRISE**

Comme le montrent les quatre crises analysées par la mission, la gestion des poids-lourds dans la crise routière constitue un enjeu important pour les autorités gestionnaires d'autant plus que certains conducteurs ne respectent pas les interdictions de circuler ou les règles de bonnes conduites (doublement, absence d'équipements spéciaux...).

Le choix des points d'interdiction de circuler, le moment le plus opportun pour prendre cette décision et la nécessité de rendre ces points hermétiques en disposant, sur le terrain, des moyens humains et matériels nécessaires présentent de réelles difficultés. Impliquant une vision zonale et quelquefois interzonale et la concertation avec les préfets de départements et les opérateurs routiers, ce type de décision nécessite un délai et doit donc être autant que possible anticipée.

Les crises ont montré l'importance de faire passer l'information aux gestionnaires de flottes et aux routiers via leurs organisations professionnelles (FNTR, UNOSTRA, TLF) dont certaines disposent d'un correspondant de crise au niveau régional. Cependant ces réseaux d'information sont de peu d'intérêt vis à vis des transporteurs étrangers qui souvent posent des problèmes spécifiques.

De façon générale, les gestionnaires de crise plaident pour alourdir les sanctions en cas de violations des interdictions de circuler.

**En cas d'interdiction de circulation des poids lourds, organiser l'information des gestionnaires de flottes et des conducteurs via leurs organisations professionnels. Alourdir les sanctions en cas de non respect d'interdiction de circulation. Identifier, avant la crise, les zones de stockage et les itinéraires de délestage.**

**Formaliser juridiquement la fin de crise. Veiller à la coordination des acteurs de terrain et notamment des opérateurs routiers et des forces de l'ordre au moment de réouverture d'un itinéraire interdit et du redémarrage des poids-lourds qui constitue un moment critique.**

## **2.3. L'ARTICULATION DES ACTEURS DANS LA GESTION DE LA CRISE ET LE MEILLEUR NIVEAU DE DÉCISION DES MESURES RESTRICTIVES DE CIRCULATION**

Les crises ont mis en évidence des effets de cloisonnement entre acteurs nuisant à une gestion globale et coordonnée de la crise routière.

Dans la crise de janvier 2007, le COD de l'Yonne fait état de difficultés récurrentes pour obtenir la participation active des départements situés en amont du flux de circulation et en particulier de ceux de la zone de défense Ouest (Centre et Cher) et de la zone de défense Ile-de-France (Seine-et-Marne). Le DIR Est indique des difficultés d'articulation entre les

départements et entre les préfets de département et l'échelon zonal notamment à propos de l'interdiction et du stockage des PL. Un même constat est fait par le préfet de l'Allier pour la crise du 3 janvier 2008 sur la RCEA s'agissant des difficultés de se coordonner avec son collègue de la Creuse, département relevant de la zone de défense Sud-ouest. Sont aussi évoquées des difficultés de communication entre la DIR Est et certaines DDE.

A cet égard, les crises montrent une implication variable des DDE, certaines ayant une vision très extensive de leur rôle, d'autres semblent quasiment « hors jeu ». Cette situation pose la question de la participation ou non au COD ou au COZ des exploitants et notamment de la DIR.

### ► La question de la participation de la DIR au COD

Suite à la réorganisation des DDE et à la création des DIR, certains préfets ont estimé que les DDE n'étaient plus en état d'apporter ce service que la circulaire leur demandait de mettre en place, et souhaitaient en conséquence, la présence au COD (centre opérationnel départemental) des opérateurs eux-mêmes.

En particulier, certains préfets plaident pour une participation au COD de la DIR estimant que le représentant de la DDE n'a pas un pouvoir décisionnel, certains ajoutant que les DDE ne disposeront plus à terme des compétences routières nécessaires pour jouer un rôle utile de conseiller du préfet en situation de crise.

Pour répondre à cette question, on observera d'abord que les exploitants d'autoroutes ne participent pas au COD ce qui n'empêche pas des relations notamment téléphoniques avec le COD, ce qui peut aussi être le cas avec le service d'exploitation de la DIR. On ajoutera que, comme souligné plus haut, l'objectif est bien de positionner la DDE comme l'interface opérationnelle entre le préfet et les opérateurs et celle-ci est notamment la mieux placée pour établir l'interface avec l'opérateur départemental.

Par ailleurs, il est difficile d'attendre de tous les opérateurs qu'ils soient représentés à un niveau suffisant dans tous les COD et dans tous les cas de crises possibles. Si d'une manière générale, cela peut se concevoir pour les conseils généraux, compte tenu d'une organisation qui par nature repose sur la présence locale d'un nombre le plus souvent suffisant de cadres compétents, cela devient en règle générale très problématique pour des opérateurs qui ne disposent à proximité que de responsables précisément très impliqués dans les interventions sur le terrain en situation de crise.

### ► La question du rôle du niveau zonal

Outre la circulation des informations, évoquée plus haut, permettant de faire le point de la situation et d'en suivre l'évolution, l'articulation des acteurs se pose principalement lors de la prise de mesures restrictives de circulation. Dès que la crise routière a des conséquences supra départementales, la cohérence de l'ensemble des actes de gestion de la crise sur les grands itinéraires autoroutiers et routiers est essentielle. Cela nécessite d'avoir une stratégie globale de la gestion de la crise qui ne peut être mise en œuvre qu'au niveau zonal.

La zone de défense Est a mis en place une organisation particulière qui permet au préfet de prendre à son niveau dans le cadre du plan d'intervention zonale (PIZE) les mesures de régulation de trafic. Un projet de décret vise à attribuer à tous les préfets de zone le pouvoir de

prendre les mesures de police nécessaires lorsque la crise ou ces effets dépassent ou sont susceptibles de dépasser le cadre départemental. Dès lors, le préfet de zone agira en lieu et place des préfets de département concernés. Ce projet aura pour avantage de sécuriser les actes juridiques et d'assurer une gestion mieux coordonnée des crises.

Par ailleurs, les retours d'expérience des crises révèlent un problème de validations juridiques des décisions de fermeture mais aussi de réouverture de voirie. Cette question est particulièrement importante dès lors qu'il s'agit de sanctionner des conducteurs en infraction.

**Doter le préfet de zone d'un pouvoir de police de la circulation. Finaliser le projet de décret en cours avant l'été 2008**

**Formaliser juridiquement les décisions de fermeture et de réouverture de voirie. Concernant les décisions de réouverture s'assurer que l'itinéraire peut être emprunté sans danger.**

**En cas d'interdiction de circulation des poids lourds, Organiser l'information des conducteurs via leurs organisations professionnels. Alourdir les sanctions en cas de non respect d'interdiction de circulation. Identifier, avant la crise les zones de stockage et les itinéraires de délestage.**

**Veiller à la coordination des acteurs de terrain et notamment des opérateurs routiers et des forces de l'ordre au moment de réouverture d'un itinéraire interdit et du redémarrage des poids-lourds qui constitue un moment critique.**

## **2.4. LA COMMUNICATION EN SITUATION DE CRISE**

La crise de janvier 2007 a révélé d'une part les problèmes de gestion des appels téléphoniques du point de vue de l'anticipation de la mise en place anticipée d'un plan « standard SVP » à disposition des usagers et d'autre part de la gestion de la communication dès lors que les médias nationaux s'emparent de l'événement ce qui entraîne les difficultés de prévoir des effectifs suffisant dans les cellules de communication.

Ni les CRIRC ni les opérateurs (DIR, sociétés d'autoroutes ou conseils généraux gestionnaire du réseau départemental) ne sont organisées pour répondre aux appels téléphoniques des usagers. Cette mission est assurée par les services des préfectures de département y compris au siège de la préfecture de zone.

L'importance de la cohérence de l'information grand public entre les différents acteurs de la crise est à souligner.

Le rôle croissant du niveau zonal dans la gestion de crise implique la mise en place d'une cellule de communication zonale. Les responsabilités de communication entre zone et départements devraient être clairement définies : pour les mesures de longue distance et les interdictions de PL, elle doit être zonale et départemental pour le trafic local.

Au niveau de préfectures, les cellules de communication « grand public » tant au niveau départemental que zonal doivent être établies indépendamment des standards et plus encore des COD et des CRICR et faire appel à des volontaires, préalablement identifiés et formés.

**Au niveau zonal, comme au niveau départemental, mettre en place une cellule d'accueil téléphonique séparée du standard et du COD, et prévoir une équipe de volontaires formés pour y participer.**

**S'assurer de la cohérence de l'information entre le niveau zonal et le niveau départemental.**

## **2.5. LA PRISE EN CHARGE DES DÉPENSES ENGAGÉES DANS LA CRISE ET LE SECOURS À PERSONNES**

Les crises analysées ont montré une organisation satisfaisante des secours à personnes grâce notamment à la mobilisation des associations et des communes.

Certains préfets ont cependant souhaité qu'à l'aide de conventions, les missions de ces associations davantage formalisées : modalités d'alerte, mode commandement.

Par ailleurs la question de la charge financière des repas distribués reste en suspend dès lors qu'il est pratiquement impossible de rattacher ces charges aux communes où se trouvent ponctuellement les usagers bloqués.

**Prévoir des conventions avec les associations appelées à assister les personnes victimes des crises routières.**

**Clarifier au plan national, les conditions de prise en charge des dépenses engagées à l'occasion des crises routières**

### III - ANIMATION CENTRALE ET MESURES GÉNÉRALES DE NIVEAU NATIONAL

L'organisation des services locaux n'est pas apparue comme un élément substantiel de dysfonctionnements à l'occasion des crises étudiées par la mission, ni dans les entretiens qu'elle a pu avoir. Il importe cependant d'examiner la question de l'organisation des DIR (4-1). Par ailleurs, des améliorations sensibles sont apparues nécessaires sur d'autres plans : l'animation centrale du réseau des DDE en vue de préciser leur mission (4-2), l'information des usagers (4-3) et le positionnement des CRICR (4-4).

#### 3.1. UNE ORGANISATION DES DIR À STABILISER

##### 3.1.1. L'organisation actuelle n'est pas à remettre en cause

Dans les éléments recueillis par la mission au regard de ses investigations, il n'apparaît pas que l'organisation et le périmètre des Directions Interdépartementales des Routes soient à l'origine de dysfonctionnements dans la préparation ou la gestion de crises.

Certes, les missionnaires ont décelé dans un débriefing, un problème de communication ponctuel imputable à une DIR (dans la zone Atlantique, au début de 2007) mais il s'agissait en l'occurrence d'une DIR dont le siège est également celui de la zone, et d'une question, non d'organisation, mais de communication. Les exercices, dont la circulaire de décembre 2007 rappelait l'importance, sont indispensables pour déceler ce type de difficultés classiques, et ensuite pour les surmonter par des mesures appropriées avant qu'ils n'apparaissent lors de crises réelles.

La mission est pourtant consciente du fait que la question d'une évolution du périmètre des DIR a été soulevée à plusieurs reprises (notamment au cours d'une réunion de Juillet 2007 qui a rassemblé, sous la présidence de madame la secrétaire générale du ministère de l'intérieur et du directeur général des routes, plusieurs préfets, de zone et de département, et des hauts fonctionnaires des deux ministères) traduisant une inquiétude de certains préfets. Elle a recherché si des aspects de l'organisation actuelle étaient de nature à susciter cette inquiétude et s'il était possible d'y remédier<sup>2</sup>.

---

2 Il n'est peut être inutile de signaler ici que la mission a, pour se faire une idée plus précise de la question, examiné le rapport de 2004 par lequel le DGR proposait au ministre les options possibles pour les conséquences organisationnelles à tirer de la nouvelle phase de décentralisation en ce qui concerne les routes ; ce rapport avait, tout en se fixant comme objectif la possibilité de mettre sur pied une gestion du réseau par itinéraires, mis en avant une proposition dite "interrégionale" fondée sur des périmètres qui, sans recouvrir exactement celui des zones, s'en rapprochait de très près ; deux mois plus tard, une décision du Ministre avait fait passé le nombre de DIR de sept à onze. La mission a cherché à savoir sur la base de quelle analyse s'était faite cette évolution.

Il apparaît qu'après le rendu du rapport du DGR, la réflexion s'est poursuivie au niveau des cabinets ministériels, dans des conditions qui n'ont pas laissé de traces écrites, ni impliqué la DGR.

La mission a donc contacté l'ancien directeur de cabinet du Ministre chargé des transports de cette époque. P Gandil a indiqué que, effectivement, des échanges très intenses ont eu lieu avec les cabinets de l'intérieur et du Premier Ministre, et qu'il est apparu nécessaire, dans le cadre de ces réflexions interministérielles, en grande partie avec la préoccupation de la gestion de crise à l'esprit (il a cité sur ce point l'exemple du Massif Central, dont le directeur de cabinet du Premier Ministre avait une connaissance

### 3.1.2. Des interfaces avec les préfets de zones à améliorer

La mission a constaté que les modes d'accès des services préfectoraux et des services du MEEDDAT (DDE et DRE de zone) aux dispositifs de permanence des DIR étaient organisés de manière hétérogène. Les personnes à contacter, le type d'unité impliquée, qu'il s'agisse du niveau départemental ou du niveau zonal, sont différents d'une DIR à l'autre, si bien qu'il nous semble qu'un préfet de zone qui aurait dans sa zone plusieurs DIR pourrait avoir le sentiment d'un manque de lisibilité à cet égard.

**Quand une zone de défense comprend plusieurs DIR et afin d'assurer dans les meilleures conditions la gestion d'une crise au niveau de la zone de défense, confier à la DIR du siège de la zone une mission d'interlocuteur unique vis-vis des autres DIR présente sur la zone. (Pour mémoire, ce point a été acté lors du conseil de modernisation du 4 avril dernier)**

Cette DIR zonale serait chargée d'être la source unique d'information du préfet de zone pour le compte de toutes les DIR gérant des réseaux routiers dans le périmètre de la zone, et en sens inverse, le relais de ses instructions vers elles, et responsable de leur mise en œuvre vis à vis de l'autorité préfectorale.

Le rôle du DRE de zone en cas de crise n'est, dans l'esprit de la mission, en rien affecté par ce dispositif, et la DIR du siège de la zone répondrait toujours au DRE de zone de son action en matière de crise.

Cela donne bien entendu au directeur de la DIR du siège de la zone, un rôle particulier vis à vis de ses collègues, mais cela semble pouvoir être accepté sans difficulté.

On peut noter que, **dans cette hypothèse**, une **alternative** au rattachement de la division "transports" des **CRICR** au DRE de zone évoqué ci-après pourrait être constituée par leur **rattachement à la DIR du siège de la zone**, représentant unique des DIR de la zone auprès du préfet de zone de défense. Mais ce n'est pas l'hypothèse privilégiée par la mission.

### 3.1.3. Des évolutions des périmètres géographiques de DIR à faire évoluer à terme, avec précaution

L'alignement des périmètres des DIR sur celui des zones de défense n'est pas apparu souhaitable et conduirait à méconnaître les objectifs de la réforme.

En effet, le dessin du périmètre de certaines zones de défense ne semble pas compatible avec la cohérence d'une gestion le long de certains itinéraires importants et présentant parfois des difficultés récurrentes de maintien en viabilité (c'est particulièrement clair dans le Sud-est du pays, avec une zone méditerranée très étirée d'Est en Ouest, et des itinéraires importants Nord Sud).

Par ailleurs, si l'on observe l'expérience d'un an du fonctionnement de ces directions, cela conduirait à créer des DIR d'une importance qui semble, pour certaines, de nature à les rendre

---

particulière), mais aussi pour améliorer la cohérence de la prise en charge de certains itinéraires (A75 par ex), de faire évoluer les périmètres dans des conditions qui ont conduit à porter à 11 le nombre des DIR.

difficilement gérables du point de vue (important) de la visibilité du directeur de la part de tous les agents des centres d'exploitation. Chacun sait que la gestion sociale, parfois délicate, d'organismes de gestion de réseaux routiers, implique une certaine présence du directeur lui-même, sur le terrain. Il n'est pas souhaitable de dimensionner les services d'une manière telle qu'il ne soit plus possible à celui qui est perçu comme le porteur des pouvoirs de décisions sur les éléments importants de l'organisation du travail de s'y rendre régulièrement (un rythme annuel semble un minimum). Ce serait, pour des avantages difficiles à cerner, aggraver les risques de crises sociales avec des conséquences possibles sur la viabilité du réseau lors de telles crises.

En revanche, toute évolution n'est pas impossible à terme.

L'audit mené par le CGPC en 2007 a montré qu'au regard des objectifs de professionnalisation qui ont aussi été au cœur de la réforme, certaines DIR (par ex dans le Sud-ouest) restaient un peu sous dimensionnées. Des regroupements pourraient donc, à terme être étudiés, mais en examinant en tout état de cause de très près les conséquences sur des personnels qui viennent déjà très récemment de subir des évolutions fortes dans leur positionnement géographique ou professionnel.

### **3.2. UNE ANIMATION CENTRALE À CONFORTER**

Le défaut actuelle d'animation centrale est en grande partie le reflet d'une organisation éclatée des services au niveau central dont les effets sont apparus nettement déresponsabilisant sur bien des points, ce qui a pu limiter les capacités des responsables locaux néanmoins très engagés à assurer le bon pilotage de la mise en œuvre des dispositifs locaux adaptés à la crise routière.

Trois services géraient en effet les aspects routiers des crises à l'ancien Ministère de l'Equipement :

- le service de défense et de sécurité (SDS) dirigé par le Haut Fonctionnaire à la Défense, responsable des questions de sécurité pour l'ensemble des champs d'action du ministère ;
- et pour ce qui est des crises qui concernent directement les réseaux routiers et leur fonctionnement :
  - la direction de la sécurité et de la circulation routières (DSCR),
  - la direction générale des routes (DGR).

Un SDS, chargé d'une mission générale et transversale en matière de sécurité et de défense, et des services en charge de domaines spécifiques ont chacun par nature un rôle différent mais, force est de constater que ces divers services n'ont pas établis de relations systématiques et permanentes dans les domaines d'intérêt commun. Les conditions d'élaboration de la circulaire du 1<sup>o</sup> décembre 2006 ont montré des différences nettes de vision. Le responsable du SDS est visiblement conscient de la nécessité d'évoluer sur ce point, et y travaille sérieusement.

A cela s'ajoute la question des relations entre DSCR et DGR. Si les répartitions des missions entre les deux organismes apparaissaient dans leur principe, clairement établies, la nature

même des responsabilités de l'un comme de l'autre faisait que la pratique s'avérait nécessairement tout autre.

Alors que la responsabilité de la gestion de crises qui affectent le réseau routier revenait en théorie à la DSCR, c'est la DGR qui a été plutôt appelée à participer activement à la rédaction, du côté du ministère de l'équipement, à l'époque, de la circulaire du 1<sup>o</sup> décembre 2006, et encore plus nettement à celle qui l'a complétée à la fin de 2007, et c'est encore la DGR qui est davantage spontanément reconnue par les autorités comme la direction susceptible d'apporter, lorsqu'une crise se manifeste, les éléments d'informations et d'appui permettant de la gérer efficacement.

Cela tient à la nature des relations de la DGR avec les opérateurs, dont les uns (les Directions Interdépartementales des Routes), sont directement placés sous son autorité dans leurs interventions opérationnelles sur le réseau et les autres (les sociétés concessionnaires d'autoroutes), sont dans une relation de tutelle.

Cette dualité de pilotage central conduit nécessairement à des pertes d'informations, des coordinations d'autant plus insuffisamment gérées qu'elles apparaissent théoriquement inutiles au regard de la répartition des missions, et, pour compenser ces difficultés ressentis par les responsables eux mêmes, à la mise en place de circuits redondants de remontée d'information, avec tous les inconvénients que cela peut générer.

De la même façon, en matière d'équipements d'exploitation de la route, essentiels à la fois pour permettre aux responsables de repérer et d'évaluer le plus en amont possible les risques de développement d'une situation susceptible de s'aggraver, et pour l'information du public, l'organisation administrative ne permettait pas, comme l'ont montré des analyses menées ces dernières années, une utilisation optimale des moyens budgétaires et en personnel disponibles.

Compte des décisions en matière d'organisation centrale du MEEDDAT, ce qui importe de souligner pour l'avenir est l'importance de l'animation des services par le niveau central.

La mise en application des principes retenus dans la circulaire de décembre 2007 conduit à faire prendre en charge par les DDE (et au niveau zonal par les DRE de zone) l'appui au préfet dans la préparation, puis la gestion, des crises susceptibles d'impliquer les réseaux routiers. Il s'agit de maintenir un contact permanent avec tous les opérateurs routiers présents dans le département (Conseil Général, grandes villes, DIR, le cas échéant société concessionnaire) de manière à prévoir (et à formaliser dans le cadre d'un protocole) les situations susceptibles de se présenter, la manière d'y réagir, et le rôle de chacun en la matière, et d'assurer pour le compte du préfet, la coordination de ces opérateurs en cas de crise.

Une étude récente du CGPC<sup>3</sup> a montré à quel point, pour assumer ces responsabilités, les DDE (et les DRE de zone) avaient besoin de se trouver soutenues par un dispositif de mise en compétence, comportant :

- des dispositifs de formation (pas nécessairement très lourds, mais dont la nécessité est évidente) des personnes chargées de ces missions au sein des DDE ;
- la mise en place et l'animation d'un réseau (club métier) qui permette à ces personnes d'échanger leurs expériences, de trouver un recours proche et facile lorsqu'une question nouvelle se pose et que d'autres ont déjà rencontrée et résolue ;

---

3 Audit de la gestion de crise (2007, rapport 2008)

- la diffusion de documents types, de guides, et plus généralement la mise sur pied d'un dispositif de gestion des connaissances dans le domaine (site métier, forum, lieu de prise en charge et de traitement des questions remontées des clubs ou des responsables directement<sup>4</sup>, ...).

Une organisation centrale plus unifiée dans tout le champ de l'exploitation des routes et de ses conséquences en terme d'information ne se traduira pas, par soi même, par le développement d'une telle animation si sa mise en place ne fait pas l'objet d'une démarche explicitement définie et organisée.

**Sous la responsabilité de la direction du MEEDDAT en charge des routes nationales, engager une démarche d'animation active des services déconcentrés ayant une responsabilité dans la gestion des crises concernant les réseaux routiers notamment par la mise en place de formations et spécialement la formation à la prise de poste des responsables de cette mission dans les DDE et les DDEA, la mise en place et l'animation de clubs métier et la mise à disposition d'informations sur un site métier.**

**La nouvelle direction devrait être invitée dans cet esprit, à forger un indicateur permettant de valoriser les résultats obtenus, avec les moyens dont elle dispose, pour prévenir les crises, contribuer à leur gestion, et assurer le retour à une situation normale.**

### 3.3. UNE INFORMATION DU PUBLIC À REMETTRE SUR LE MÉTIER

Les débriefings de crise mettent souvent en évidence une insuffisance de qualité de l'information du public. Cette insuffisance apparaît souvent de manière indirecte, et non pas comme un dysfonctionnement par lui même. C'est ainsi que des services se plaignent que la gestion de la crise ait été perturbée par une saturation des lignes téléphoniques par des usagers qui avaient réussi à se procurer des numéros de téléphones (qui auraient du rester confidentiels) sans nécessairement percevoir que cela manifeste l'insuffisance du dispositif de mise à disposition des usagers des informations qui leur sont nécessaires.

La directrice de la DSCR a indiqué à la mission qu'elle-même recevait des appels d'usagers lors de crises touchant les réseaux routiers. Même si le nombre de tels appels à ce niveau, très restreint, n'avait rien de perturbant, il est tout de même significatif de l'absence de canaux connus et reconnus comme satisfaisant par les usagers.

Or une information du public de qualité est essentielle dans la gestion d'une crise affectant le domaine routier.

Elle est importante pour les usagers eux-mêmes : le manque d'information sur les conditions et surtout la durée prévisible d'un événement qui peut les bloquer dans leur voiture, est déstabilisant psychologiquement.

---

<sup>4</sup> C'est ainsi que la mission n'a pas été en mesure de repérer si l'observation d'un codirecteur de CRICR d'un défaut de maintenance hors des heures de service du système de messagerie "mélanie", qui entraînerait des retards non repérables à temps de réception de messages d'opérateurs routiers, a été exploitée, vérifiée, et traitée.

Elle est également essentielle dans le cadre de la gestion des crises, notamment pour en limiter les effets, par l'information des usagers leur permettant de prendre des décisions adéquates au regard de la situation du réseau.

Certes, l'équipement des réseaux en PMV (panneaux à message variable), qui participent de manière efficace et substantielle à cette information du public, est en plein développement, et mérite d'être accéléré encore (voir infra). Mais ces PMV ne peuvent pas suffire : ils ne touchent que les usagers qui sont déjà sur un itinéraire équipé, et leur capacité d'information limitée, ne permet pas de porter certains types de messages, par exemple sur l'évolution d'une situation de blocage, qui, du reste, ne toucherait, parmi les usagers concernés que ceux qui seraient en vue de ces panneaux.

Il faut donc développer des approches plus directes de l'usager.

► **Les dispositifs de radio, avec des fonctions dont les véhicules sont aujourd'hui massivement équipés, sont sous utilisés.**

La question est d'une importance telle qu'elle nécessite une remise à plat de la politique sur la base d'études qu'il semble indispensable d'engager :

▪ *Les limites des dispositifs actuels : convention avec les radios locales et radio autoroutière*

Historiquement, la politique de communication routière par utilisation des moyens radios, s'est fondée sur deux volets :

- des accords, parfois formalisés par des conventions, au niveau national comme au niveau local, par application de la convention nationale, pour faire passer des messages d'information de trafic par des stations de radio, essentiellement du réseau de radio France. Ces accords peuvent aller assez loin (la mission a observé au moins un cas où une station locale de ce réseau accepte de faire passer des messages urgents dans le ¼ d'heure qui suit, mais c'est exceptionnel). En Île de France, cela va même jusqu'à une présence permanente d'un journaliste de radio France au CRICR (centre régional d'information de circulation routière) qui peut, en cas de besoin, intervenir à l'antenne en direct. Mais ces conventions locales aboutissent, y compris vis-à-vis d'un même opérateur, dans le périmètre d'une même DIR, à des prestations de nature et de niveau très différents, tant sont hétérogènes les positions des responsables locaux de radio France ;
- le développement, sous l'impulsion de la DSCR, d'une radio autoroutière (le "107,7") géré par les sociétés concessionnaires d'autoroute.

Ces deux démarches, qui ont eu des effets certains très positifs, trouvent actuellement leur limite, qui est d'une part le fait que la première ne touche que les auditeurs branchés sur la bonne fréquence, et que la deuxième ne touchent que ceux qui sont dans le champ de réception du 107,7, limité pour l'instant pour l'essentiel aux autoroutes concédées, mais surtout, géographiquement, à un champ de réception qui va à peine au-delà de l'emprise de l'autoroute concernée. Cela empêche un usager qui ne serait pas encore sur ce réseau, de savoir qu'il aurait intérêt à prendre ses dispositions pour éviter de pénétrer sur cette infrastructure.

Par ailleurs, la généralisation du réseau d'émetteurs "107,7" au réseau national de grand trafic

non concédé, qui est la politique affichée du MEEDDAT, se heurte à la fois à la difficulté de financement des investissements nécessaires (antennes) et à des difficultés techniques à certains endroits (interférences avec des itinéraires équipés ou avec des stations étrangères dans des zones frontalières) qui font que sa mise en œuvre avance très lentement.

#### ▪ *Les possibilités du dispositif RDS TA*

Depuis l'élaboration de ces politiques, des dispositifs nouveaux ont vu leur généralisation massive dans l'équipement des autoradios à bord des véhicules, sans que, au dire des responsables de la DSCR eux mêmes, cela ait eu pour effet d'engager une nouvelle réflexion aux fins de savoir si les opportunités ouvertes par cette technique nouvelle ne devaient pas conduire à un réexamen de cette politique. Il s'agit du système RDS TA (radio data system traffic announcement) avec sa fonctionnalité EON (enhanced other networks).

Avec le dispositif "TA", quand l'usager écoute une cassette ou un CD, à condition bien entendu qu'il ait activé la fonctionnalité en appuyant sur un bouton de son auto-radio (TA ou i, ou TP, ou RDS info...), si une station diffuse, dans un périmètre qui atteint le véhicule, un bulletin d'information routière, l'autoradio interrompt momentanément la cassette ou le CD et transmet le bulletin.

Par ailleurs, la majorité des autoradios RDS possèdent aussi la fonction EON, qui permet d'entendre dans les mêmes conditions, ce type d'information, alors que l'on écoute une autre station de radio, dont les gestionnaires auraient donné leur accord pour subir ce type d'interruption.

Les concessionnaires d'autoroute gérant une radio "107,7" font usage de ce dispositif et ont passé à cet effet, un accord avec le groupe Radio France qui accepte une coupure de ses programmes lors d'un bulletin urgent.

**Afin d'améliorer l'information des usagers et sous la responsabilité de la direction du MEEDDAT en charge de l'information routière, engager une étude sur les possibilités d'élargir la diffusion de bulletins d'informations routières par interruption d'écoute d'autres sources que la fréquence du diffuseur, au delà du seul champ de réception des émetteurs des radios "107,7".**

#### ► **Le recours aux techniques modernes de communication**

L'usage de techniques parmi les plus récentes se développe dans des conditions bien plus adaptée que l'emploi qui est fait de techniques de communication plus anciennes.

C'est ainsi que la technique du TMC (Trafic Message Chanel) traitée par des récepteurs GPS (global positioning system) de plus en plus présent dans l'équipement des véhicules, semble faire l'objet d'un dispositif qui a toutes les chances de pouvoir s'avérer très utile et très efficace lorsque l'équipement des véhicules sera aussi généralisé que l'est actuellement l'auto-radio, c'est à dire à moyen ou long terme.

Cette technique consiste à faire passer des messages d'information de trafic codés à travers des récepteurs qui, au plan vocal, les traduisent dans la langue de l'utilisateur, et au plan géographique, en donnent une traduction en terme d'itinéraire.

Deux opérateurs privés traitent ces informations en France pour les rendre accessibles aux usagers utilisant leur matériel, à partir des données qui leur sont fournies par les services publics.

La mission a l'intuition<sup>5</sup> qu'un dispositif qui donnerait à une radio surfacique (et non linéaire comme le 107,7) la possibilité de diffuser des messages d'information routières avec les fonctions TA et EON, permettrait :

- d'atteindre des usagers qui ne sont pas encore sur les autoroutes à éviter du fait des évènements ;
- d'atteindre des usagers dans des secteurs non desservis par des émetteurs "107,7" ;
- accessoirement, d'éviter le coût de l'investissement dans de nouvelles antennes.

Une remise à plat de la politique de communication à travers la radio, en examinant une telle possibilité semble donc indispensable, à travers une étude qui, pour le cas où elle confirmerait l'intuition de la mission, devrait se prolonger par l'examen des conditions de mise en œuvre d'une telle option, qui, au delà des questions purement techniques, implique des questions d'organisation des services et de relations avec des opérateurs de radio, voire les régulateurs du système de diffusion radiophonique.

Par ailleurs, la mission estime nécessaire de se pencher sur d'autres méthodes d'information d'un public large et en même temps ciblé (par exemple d'envois de messages par portables de manière géographiquement ciblée). A cet égard, les réflexions en cours au ministère de l'intérieur (direction de la défense et de la sécurité civile) sur l'alerte des populations par SMS invitent à une coopération entre les deux ministères.

Enfin, quelques expériences isolées existent d'offre aux usagers d'un accès à des informations routières par des dispositifs de type "audiotex". Ce type de dispositif est apparemment techniquement et pratiquement aisé à développer. Il conviendrait d'en étudier de plus près une éventuelle généralisation.

**Etudier, en coopération avec la direction de la défense et de la sécurité civile du ministère de l'intérieur qui développe des projets en ce sens, les possibilités d'avoir recours à des méthodes d'informations ciblées par l'envoi de message par portables de manière géographiquement ciblés.**

**Etudier la possibilité d'étendre et de généraliser l'offre aux usagers d'accès à des informations par des moyens du type "audiotex".**

### **3.4. ACCÉLÉRER L'ÉQUIPEMENT DES ITINÉRAIRES PRINCIPAUX DU RRN ET AMÉLIORER LES MÉTHODES ET LES OUTILS DE GESTION DE CRISE**

L'exploitation des routes au quotidien et, à fortiori, en situation de crise, suppose que l'on dispose de dispositifs efficaces, fiables et homogènes de recueil des données, et aussi d'outils de transmission en temps réel, de traitement et de visualisation des données et enfin, de moyens d'information des automobilistes performants et aussi ciblés que possible.

<sup>5</sup> Le fait que la question n'ait pas réellement été réétudiée sous cette forme a limité les informations qu'elle a pu obtenir de la part des services du MEEDDAT.

## ► Les équipements d'information du public

Ces équipements sont assez bien développés dans les zones urbaines des grandes métropoles et sur les réseaux autoroutiers concédés, mais ils sont encore présents de façon inégale sur le RRN non concédé.

La nouvelle organisation des services chargés de l'exploitation du RRN (par itinéraire) et la fin de la gestion bi-céphale DSCR-DGR devrait permettre un équipement homogène du RRN (selon des niveaux de service à définir) et une meilleure synchronisation de la programmation des équipements de la gestion du trafic avec les autres travaux d'amélioration du réseau. De ce point de vue on a déjà constaté une amélioration sensible (par exemple sur une liaison comme Lyon-St Etienne), spontanément générée par la nouvelle organisation des services routiers, et leur structuration par itinéraire, par le seul fait du dépassement des modes d'approche précédents centrés sur le territoire départemental.

**Améliorer l'équipement du réseau des routes nationales en recommandant à l'autorité nationale en charge du RRN de reprendre et d'harmoniser les avant- projets sommaires d'exploitation existants et d'élaborer un plan national pluriannuel d'équipements du nouveau RRN , sur la base d'un classement des axes selon l'importance de leur trafic et de leur caractère plus ou moins stratégique au regard du risque de crises.**

## ► Les méthodes et outils d'aide à la gestion de crise

Par ailleurs, il paraît opportun d'explorer les possibilités de mettre en place, à moyen terme :

**Sous la responsabilité de la direction du MEEDDAT en charge des routes nationales :**  
- assurer l'harmonisation nationale des définitions de niveaux de crise. ;  
- établir les spécifications fonctionnelles minimales communes à tous les systèmes de gestion de données et d'action des CIGT : PC autoroutiers, PC des grandes métropoles et CRICR en assurant leur compatibilité ascendante avec SYNERGI, le dispositif de gestion de crise de la DDSC (COGIC) ;  
- améliorer l'anticipation des crises routières liées à des phénomènes météorologiques, mettre en place une coopération entre Météo-France, les DIR et les sociétés d'autoroutes en vue d'établir des prévisions météorologiques spécifiquement routières et veiller à la formation de tous les acteurs pour leur interprétation.

## ► Veiller à la disponibilité permanente et à l'interopérabilité des moyens de communication interne

Les crises ne peuvent être gérées dans de bonnes conditions que si la permanence des communications internes est assurée 24h/24 et 7j /7 et si l'on peut éviter des re-saisies, sources d'erreurs et de pertes de temps.

Pour les liaisons bureautiques, il convient, pour le MEEDDAT, de vérifier que la messagerie à disposition des services (*Mélanie*) est bien opérationnelle en permanence.

Pour les communications opérationnelles d'exploitation , il convient aussi de s'assurer de la compatibilité des systèmes de communication des forces de police, de secours et de gestion des routes, sur l'ensemble du territoire.

De ce point de vue, le réseau "ANTARES" (adaptation nationale des transmissions aux risques et aux secours), conçu par la Direction de la sécurité civile, qui est déjà inter-opérable entre les unités, de police, de gendarmerie, de sapeurs-pompiers des SDIS, et des SAMU, paraît très prometteur. Il conviendrait d'examiner l'opportunité de partager ces ressources avec les gestionnaires publics et même privés du RRN.

Techniquement, il ne devrait pas y avoir d'obstacle car la technologie TETRAPOL, dans la bande des 380-400Mhz, est déjà utilisée par certaines sociétés d'autoroutes. L'obstacle éventuel pourrait résider dans la confidentialité de certaines données, mais cela peut être réglé, semble-t-il, par la séparation logique des réseaux et leurs cryptage spécifique lorsqu'ils sont utilisés pour d'autres mission que la gestion des crises routières.

**Vérifier les conditions de la fiabilité permanente des outils de communication (notamment la messagerie Melanie) internes du MEEDDAT.**

**Etudier l'extension du réseau ANTARES aux gestionnaires de la crise routière, de manière à s'appuyer de préférence, pour la communication de crise, sur un système dédié existant.**

## IV - INITIATIVES LOCALES POUR SE PRÉPARER À LA GESTION DE LA CRISE ROUTIÈRE

### 4.1. UN PLAN D'ACTION ZONALE DE PRÉPARATION À LA CRISE ROUTIÈRE

Les DRE et spécialement les DRE de zone, apparemment moins visées par la circulaire de décembre 2006, ont également un rôle très important d'appui au préfet pour la préparation et la conduite des situations de crise qui impliquent les réseaux routiers.

Pour des raisons différentes qui tiennent surtout à ce que leurs directeurs et leurs collaborateurs directs ont été mobilisés, ces deux dernières années, par la conduite de transformation très lourdes dans la gestion des services de l'équipement dans la région dont ils avaient la responsabilité, y compris au titre de la mise en place de la nouvelle organisation des services routiers), les DRE et de la même façon les DDE ont pour beaucoup d'entre elles, tardé à prendre la mesure de ce que la nouvelle organisation impliquaient pour elles dans ce domaine.

De la même façon que pour les DDE, la situation est en progrès dans les DRE zonales, comme le montre l'exemple de la DRE Lorraine, qu'a examiné la mission, ce qui n'exclut pas que d'autres DRE de zones se soient déjà lancées dans des démarches similaires.

Lors de son déplacement à Metz, la mission a en effet pris connaissance du plan d'action mis en place par la direction régionale de l'équipement de Lorraine sous la responsabilité du préfet délégué à la sécurité et à la défense de la zone Est. Le caractère global de ce plan est, selon la mission, à même de répondre à la mise à niveau d'une organisation départementale et le cas échéant zonale de la préparation et de la gestion de crise. Pour ce faire le plan est structuré en cinq parties : prévenir et anticiper la crise, gérer le basculement vers la crise, maîtriser la crise, mobiliser les partenaires et informer et communiquer. Il donne aux DRE et DDE de la zone une feuille de route précise permettant la mise en œuvre des circulaires de fin 2006 avec notamment les initiatives suivantes :

- établissement d'une note de cadrage générale précisant le rôle de chaque acteur ;
- mise en place des conventions DDE/exploitants en matière d'échanges d'informations, d'organisation de veille ;
- élaboration d'un guide zonal d'aide aux DDE et DRE : organisation et outils à mettre en place, cadrage des moyens et des compétences ;
- mise en place d'un club métiers et formation des personnels ;
- mise en place d'une méthodologie de gestion des poids lourds en cas de crise ;
- réflexion sur les améliorations en matière d'information et de communication ;
- renforcement des conditions d'intervention aux limites de la zone.

Une proposition de plan d'action tout à fait opérationnel résulte ainsi d'une étude approfondie, conduite en relation avec l'ensemble des opérateurs de réseaux routiers de la zone et les DDE, à la grande satisfaction du préfet délégué à la sécurité de la zone est.

La mission n'a pas décelé de réaction négative de ces opérateurs ou DDE, dont on aurait pu imaginer a priori qu'ils se sentent un peu mis sous tutelle par cette démarche détaillée de leur état de préparation. Les DRE de zone sont donc, si l'on s'en tient à cet exemple, parfaitement

légitimes aux yeux des opérateurs (et bien entendu des DDE) pour assurer ces missions d'animation et de synthèse au niveau zonal

**La mission propose que sur le modèle de la zone Est, un plan global de préparation à la crise routière soit mis en œuvre par l'ensemble des DREZ, à charge pour elle d'ensuivre la mise en œuvre et d'assurer l'animation nécessaire au niveau de la zone.**

## 4.2. REPOSITIONNER LES CRICR ET RÉFLÉCHIR À LEUR MANAGEMENT

### 4.2.1. Des divisions « transports » des CRICR souvent orphelines

L'information routière en France est animée et cordonnée par le CNIR (Centre national d'information routière) qui veille à la cohérence de l'information diffusée et participe à la préparation des opérations nationales d'exploitation et de sécurité routières. Cependant, en situation de crise, le CNIR n'a qu'un rôle d'information et pas de coordination.

Au niveau zonal, ce sont bien les CRICR (Centres régionaux d'information sur la circulation routière), avec quelques exceptions, dont celle de certaines grandes agglomérations (cf supra) qui jouent le rôle essentiel dans l'apport au préfet de zone des informations qui lui sont nécessaires sur l'état de la praticabilité des réseaux routiers de tous les opérateurs.

Ils assurent, à ce titre, trois missions essentielles :

- informer les usagers afin d'améliorer les conditions générales de leurs déplacements et leur sécurité ;
- préparer et coordonner les mesures d'exploitation routière et les plans de gestion de trafic de grandes mailles ;
- renseigner et conseiller les autorités chargées de l'anticipation ou de la gestion des crises ayant une incidence sur la circulation et la sécurité routière.

Ils s'acquittent de cette tache dans des conditions qui sont en général appréciées, en particulier des préfets délégués à la sécurité, à en croire les documents et les témoignages exploités par la mission mais qui devraient pouvoir être sensiblement améliorées sur plusieurs points (voir infra) :

- les conditions de l'échange des informations avec les opérateurs routiers mériteraient d'être améliorées par des outils plus adaptés, qui sont du reste en cours de développement ;
- la fiabilité des outils de communication, notamment avec ces opérateurs routiers mériterait d'être vérifiée.

Les CRICR comportent trois divisions : la division Police, la division Gendarmerie et la division Transports

Compte tenu de l'objet spécifique du présent audit et des évolutions susceptibles d'intervenir sur les missions respectives de la Police et de la Gendarmerie, nous nous intéresserons seulement à la division **transports**.

Les **divisions "transport" des CRICR sont actuellement rattachées aux CETE** (Centre d'Etude Technique de l'Equipement). Cette formule, présente l'avantage, pour une division chargée notamment, au sein des CRICR, d'un rôle important pour ce qui est de l'architecture de ses outils et de ses modalités de travail, d'une proximité avec des techniciens de haut niveau spécialisé dans les techniques de gestion de trafic, d'instrumentation des réseaux et de gestion des informations correspondantes.

Dans la pratique, ce type de relation, utile, est cependant sporadique, et les CETE, dans bien des cas, n'exercent qu'un suivi assez lointain de la division en question qui est de ce fait un peu abandonnée à elle-même, sans réel rattachement hiérarchique s'exerçant de manière claire sur la qualité de son action.

Or, les CETE n'ont pas de vocation réellement opérationnelle, ils n'interviennent pas dans la gestion des crises et n'ont donc pas réellement d'appui à donner ou de directive à faire valoir aux responsables de la division "transports" des CRICR en vue d'une amélioration des pratiques.

C'est un constat visiblement partagé par un certain nombre de personnes entendues au cours des entretiens, notamment des préfets délégués à la sécurité

Il semble qu'il serait nécessaire de **rattacher cette division à une entité directement impliquée de par ses missions dans la gestion des crises à composante routière.**

C'est évidemment **la DRE de zone** qui vient immédiatement à l'esprit, et c'est cette solution qui a la préférence de la mission. Il est d'ailleurs significatif que, jusque là, dans les entretiens qu'ils nous ont accordés, les préfets ont tenu à se faire accompagner du DRE ou d'un de ses collaborateurs chargé des questions de défense et de crise au niveau zonal.

Une alternative est par ailleurs avancée, qui consisterait à rattacher cette division à la **DIR** du siège de la zone, mais **seulement dans l'hypothèse** où celle-ci se verrait confier par la **DRE** un rôle spécifique dans les relations avec le préfet de zone comme c'est par exemple le cas en Ile de France.

Dans tous les cas, il importe de préserver le caractère interministériel des CRICR et de favoriser une localisation des CRICR à proximité des services du préfet délégué à la sécurité, ce qui présenterait des avantages en termes de synergie avec les autres moyens de gestion de crise du PC zonal et de coordination avec ce dernier.

#### **4.2.2. S'interroger sur le fonctionnement du système de direction tournante**

La direction des CRICR est assurée de façon collégiale entre les trois chefs de division avec prises de décisions à l'unanimité, mais au plan opérationnel ils fonctionnent sous l'autorité d'un chef de permanence, dont la responsabilité s'exerce par roulement hebdomadaire entre les chefs de division.

Cette **direction tournante des CRICR**, même lorsqu'une parfaite entente règne entre les co-directeurs, n'est évidemment pas la façon idéale d'assurer la gestion d'un organisme qui assume un rôle aussi important dans des situations d'urgence.

Les préfets délégués à la sécurité avec lesquels nous nous sommes entretenus partagent ce point de vue.

Autant le caractère interministériel des CRICR possède des avantages incontestables qui rendent tout à fait souhaitable de le conserver, autant le fait de changer régulièrement de directeur présente des inconvénients évidents, pour la continuité de l'action opérationnelle, mais aussi pour ce qui est de l'attractivité des postes.

On peut noter qu'un protocole de 1998 a été passé entre les ministères concernés pour préciser le mode de fonctionnement des CRICR. Au regard de ce que sont leurs responsabilités et leurs modes d'actions actuels, il apparaît nécessaire de remettre à jour ce document.

**Tout en réaffirmant le caractère interministériel des centres régionaux d'information et de coordination routières (CRICR), rattacher ces centres aux préfets de zones et placer leur division « transport » sous l'autorité fonctionnelle des directions régionaux de l'équipement de zone (DREZ).**

**Favoriser le rapprochement physique des CRICR avec le centre opérationnel de zone (COZ).**

**Réfléchir à l'évolution de la direction tournante actuelle**, à l'occasion notamment d'une révision du protocole de 1998, qui s'avère indispensable.

#### **4.3. POURSUIVRE ACTIVEMENT LA MISE EN PLACE DES PLANS DE GESTION DU TRAFIC**

Les plans de gestion du trafic (PGT) sont élaborés pour prévenir et ou minimiser les impacts négatifs sur les conditions de circulation, en cas d'événements *programmés* (par exemple chantiers), *prévus* (par exemple surcroît de trafic en période estivale), *prévisibles mais incertains* (par exemple intempéries) où *imprévus* (incident majeur affectant une route ou une aire géographique).

- **Les événements programmés** donnent lieu à un **PGT spécifique** à l'initiative du maître d'ouvrage. Là, nous ne sommes pas en situation de "crise", mais il convient d'évaluer l'incidence de ces PGT spécifiques sur les autres PGT applicables en cas d'événements prévus, prévisibles ou imprévus, dont certaines composantes peuvent devenir inapplicables pendant un chantier programmé.
- **Les événements prévus** donnent lieu à des **PGT** pour des liaisons importantes, généralement à longue distance et concernant plusieurs zones de défense. Ces plans, de type "PALOMAR" prévoient des opérations de régulation du trafic, lors de journées connaissant une circulation importante susceptible d'entraîner des perturbations majeures. A cet effet, des mesures d'exploitation sont proposées à l'avance : itinéraires bis, délestages, contrôles d'accès, régulations de vitesse... dès qu'un certain nombre d'indicateurs atteignent un seuil critique fixé à l'avance.

Sous l'autorité d'un préfet coordonnateur, ces plans mobilisent toutes les forces de l'ordre et d'exploitation des routes, pour recueillir les informations nécessaires en temps réel, intervenir sur le terrain et communiquer avec les usagers (PMV, radio etc...) pour orienter les flux de trafic.

Des plans "Palomar" sont prévus, notamment par la région Rhône-Alpes, pour les liaisons Ile de France, Centre, Val de Loire, pour le quart Nord-est de la France, pour le Sud et pour le Sud-ouest.

Par ailleurs, toutes les très grandes métropoles disposent à des degrés divers, de plans spécifiques permettant d'identifier des itinéraires alternatifs en cas de surcharge de trafic.

- **Les événements prévisibles mais incertains** donnent lieu à des **PGT** par zone de défense, sous le vocable "plan intempéries", "plan neige et verglas" ou "plan neige".

Ils ont pour objectifs d'assurer en toutes circonstances la sécurité des personnes (mesures d'intervention, d'information et d'assistance) et d'éviter ou de limiter les blocages d'axes routiers (organisation, coordination et gestion globale du trafic).

Ils permettent, sous l'autorité d'un préfet coordonnateur, d'assurer la cohérence des décisions entre les acteurs concernés, une surveillance accrue de la météorologie, un salage ou le déneigement prioritaire des axes les plus sensibles, la mise en place de voies de délestage ou de mesures de stockage des PL, et une information routière renforcée.

Conçues principalement pour les conditions hivernales, leurs dispositions peuvent cependant être appliquées "*mutatis mutandis*", en situation de canicule, de tempête, etc.

Ces plans sont établis pour l'Arc Méditerranéen (PNAM), la Vallée du Rhône (PNVR), l'Ile de France (PNVIF) le Sud-ouest (PISO), l'Est (PIZE), le Nord (PIZNORD), l'Ouest (PIZO) et le Massif Central (PIMAC).

Par ailleurs, les autorités locales, généralement les préfets des départements, peuvent être amenées à mettre en œuvre localement des plans intempéries sur des secteurs difficiles, identifiés comme soumis à des épisodes climatiques récurrents susceptibles de perturber le trafic (pluies verglaçantes, inondations etc.).

- **Les événements imprévisus** ne peuvent pas tous, à priori, donner lieu à des **PGT**. Cependant, les gestionnaires des infrastructures routières principales doivent procéder, par tronçon de route, à une analyse des risques (incendie, collision en chaîne, rupture d'ouvrages ou de murs.) et, au minimum, déterminer à l'avance les mesures immédiates à prendre pour la protection des personnes (c'est pratiquement fait pour les grands tunnels).

Dans certains cas, il peut aussi être opportun, de préparer des plans systématiques, à partir des mesures des PGT établis pour événements prévus ou prévisibles, qui pourront être appliquées dans ces situations imprévues.

Globalement, les **PGT** existants, type "Palomar" ou "intempéries", répondent bien aux objectifs de prévention ou de limitation des effets négatifs des crises à composantes routières.

**Cependant, la mission recommande :**

**- veiller à la mise à jour des plans de gestion de trafic (PGT) soit à l'occasion d'événements programmés (chantiers), soit afin de tenir compte des nouvelles mises en service, des évolutions des techniques de recueil des données et d'information du public ;**

- de déterminer des "plans B" si l'une des mesures majeures d'un PGT, ne pouvait être mise en œuvre, du fait de la concomitance d'événements défavorables ;
- de faire procéder à une analyse systématique des risques attachés à toutes les sections du réseau national et à la détermination des mesures à prendre dans les situations ainsi repérées ;
- de mettre en place des éléments physiques sur le terrain, de nature à simplifier et accélérer la mise en œuvre des mesures exceptionnelles : fléchage continu et lisible des bis et itinéraires type "S" comme en région parisienne, ou U comme en Allemagne ainsi que des équipements homogènes de recueil de données et d'information du public.

#### **4.4. METTRE EN PLACE LES PROTOCOLES DE COOPÉRATIONS AVEC LES OPÉRATEURS ET NOTAMMENT LES COLLECTIVITÉS TERRITORIALES**

Les rôles des différents acteurs en situation de crise, précisés dans la circulaire du 1<sup>er</sup> décembre 2006 sont rappelés en 2.1 *supra*, cependant certains aspects demandent à être précisés, et certaines conséquences tirées, notamment en ce qui concerne la mobilisation des moyens.

Pour la mise en œuvre des orientations de la circulaire de novembre 2006, les autorités signataires ont demandé que soient établis des protocoles avec les collectivités territoriales et les différents gestionnaires de réseaux routiers. Ces protocoles doivent mentionner les modalités pratiques de partage de l'information et des analyses de trafic, de définition des plans de gestion de crise, de communication en période de crise et d'organisation des retours d'expérience.

Par ailleurs, il est recommandé aux préfets d'organiser les exercices d'entraînement utiles, en particulier avant chaque période hivernale.

La Mission a interrogé tous les DRE de zone sur l'avancement de la conclusion des protocoles susvisés, et sur leur contenu, ainsi que sur les exercices réalisés en 2007 et prévus en 2008. A partir des réponses reçues, on peut faire le bilan global ci-après:

##### **► *Elaboration des protocoles***

Dans chaque zone de défense il y a environ 10 à 20 départements, 1 à 4 (maximum) DIR, quelques grandes agglomérations et plusieurs concessionnaires autoroutiers, ce sont donc quelques dizaines d'exploitants routiers concernés par la circulaire du 1<sup>er</sup> décembre 2006. Ce premier constat permet de confirmer que le nombre de DIR par zone de défense ne semble pas, à lui-seul déterminant pour la coordination en situation de crise, même si certains cas (par exemple la zone sud-ouest avec 4 DIR, peut être la question du massif central..) méritent un examen plus précis.

L'enquête révèle que, fin février 2008, des protocoles sont signés, ou en cours de finalisation, pour environ 75 % des départements, et non démarrés pour les autres. Cette situation n'est pas entièrement satisfaisante, mais montre cependant une assez bonne prise en compte des

instructions ministérielles, notamment dans les aires les plus sensibles, même si elle est souvent relativement récente.

Pour ce qui est de la forme retenue, on note une assez grande disparité, avec des conventions bi-partites (DDE x- DIR-y), des conventions multi-partites (CGx-DDEx-métropole) et quelques conventions uniques liant tous les exploitants d'un même département et le préfet de la zone de défense concernée.

Cette dernière formule adoptée par exemple en Mayenne (53) semble pourtant la plus intéressante car elle réunit dans un accord unique tous les intéressés et permet à chacun de connaître directement les réseaux, l'organisation et les points d'entrée des autres

La mission recommande aux administrations centrales d'inviter les préfets à choisir cette formule de protocole départemental unique chaque fois que c'est possible.

### ► *Echanges d'information*

La quasi-totalité des conventions aborde la nature des informations routières et les modalités de leur communication à l'autorité préfectorale (via la veille DDE), en situation normale, de pré-crise ou de crise. Dans certains cas, les gestionnaires informent aussi en parallèle, la DREZ et le CRIRC, s'ils considèrent qu'un événement est susceptible d'affecter les réseaux de départements voisins.

La mission considère que ce thème est abordé de façon satisfaisante dans les protocoles signés. Dans l'état actuel de l'organisation, c'est bien, en effet la DDE qui joue le rôle de plaque tournante pour toutes les informations routières du département nécessaires à la gestion d'une crise à composante routière.

Pour l'avenir, on pourrait aussi imaginer de renforcer le rôle des conseils généraux là où ils auront mis en place des CIGT, éventuellement mutualisés.

### ► *Mise en œuvre des décisions du Préfet*

La plupart des protocoles présentent une hiérarchisation des crises, généralement à 4 niveaux :

- Situation normale ou événement mineur ;
- Événement localisé, nécessitant une réorganisation de la circulation, sans activation du COD ;
- Événement départemental majeur nécessitant une activation du COD ;
- Événement majeur dépassant le cadre ou les capacités du département et nécessitant l'activation d'un PC zonal.

Cependant, le nombre et la définition des niveaux sont très variables d'un protocole à l'autre. C'est pourquoi la mission a recommandé (voir supra) une harmonisation nationale des définitions de niveaux de crise

Le rôle des acteurs dans la mise en œuvre des décisions préfectorales est bien défini dans la plupart des conventions signées. C'est la DDE qui assure l'interface entre la préfecture et les gestionnaires qu'elle informe sans délai des décisions et activations de procédures.

La mission considère que ces dispositions sont satisfaisantes. Cependant, certains dysfonctionnements constatés montrent qu'il conviendrait de mieux formaliser la décision de fin de crise et de retour à la normale, sous l'autorité du préfet.

#### ► ***Mobilisation/réquisition des moyens par le Préfet***

Peu de conventions signées abordent les modalités de mobilisation/réquisition des moyens ; en général, cette possibilité est seulement rappelée.

Quelques rares conventions abordent cependant la question de la prise en charge des dépenses liées à la crise.

Aucune des conventions signées que la mission a pu examiner n'aborde, dans les informations à tenir à jour, un inventaire départemental des moyens qui peuvent être mobilisés ou réquisitionnés en situation de crise ; personnel, matériel et engins, camions, autocars, hébergements d'urgence, biens de secours d'urgence .... mais ceci est en principe inclus dans les plans de secours aux personnes.

L'absence presque systématique, dans les protocoles, de précisions sur les conditions de mobilisation des moyens désormais sous la maîtrise des conseils généraux constitue une faiblesse importante du dispositif de préparation de la gestion de crises routières.

En effet, depuis la récente phase de décentralisation, les DIR disposent de moyens logiquement disposés le long d'axes linéaires, à raison de quelques dizaines d'agents d'exploitation tous les quelques cinquante kilomètres environ, qui, en cas de difficulté grave sur une section de l'itinéraire, seront par définition mobilisés par les interventions que nécessite la situation sur des axes par définition de transit importants. Les départements, en revanche, disposent dans un périmètre géographique limité de plusieurs centaines d'agents appelés à intervenir sur des réseaux dont tous ne sont pas de première importance. C'est donc eux qui sont susceptibles, dans certaines circonstances, de pouvoir transférer temporairement des moyens d'intervention utiles. C'est ce qui se faisait concrètement lorsque l'ensemble de ces moyens étaient sous l'autorité unique de la DDE.

Il est donc absolument indispensable de prévoir dans des protocoles, les conditions de mobilisation des moyens des départements en cas de besoin.

#### **Par ailleurs, la question de la prise en charge financières des dépenses engagées dans ce cadre se doit impérativement d'être clarifiée au plan national.**

L'absence de clarté ressentie sur ce point constitue probablement l'une des raisons pour lesquelles les acteurs de terrain hésitent à aborder ce thème, pourtant essentiel, des conditions de mobilisation des moyens publics locaux disponible par le préfet.

On peut noter que, pour certains aspects, dans des pays voisins, les choses sont bien plus claires<sup>6</sup>.

#### ► ***Retour d'expérience et exercices***

Certaines conventions prévoient explicitement une analyse des évènements après crise et l'élaboration éventuelles de nouvelles stratégies.

---

<sup>6</sup> On peut à cet égard citer par exemple l'art 14 de la Loi fédérale Allemande sur les grandes voies de liaison (§14 FStrG FernStrassen Gesetz), qui précise de manière claire que les dépenses engagées sur un itinéraire dépendant d'une collectivité pour y maintenir la circulation déviée du fait d'incidents sur une voie dépendant d'une autre collectivité, lui sont remboursés par cette dernière, qu'il s'agisse des dispositions à prendre pendant la crise, ou de réparations rendues nécessaires par la suite.

Une initiative intéressante est aussi la mise en place d'un groupe de coordination opérationnelle (départemental) qui réunit au moins une fois par an (avant le service hivernal) les exploitants routiers, pour faire le point de l'évolution des réseaux et de leur organisation, dresser le bilan des actions menées et assurer une information mutuelle sur les actions engagées ou à venir.

La mission a aussi noté que dans la plupart des départements, au moins un exercice a été réalisé en 2007, ou est prévu en 2008 ; ce rythme d'au moins un exercice par an, doit être privilégié, ne serait-ce que pour l'on s'assure de la mise à jour des informations de contact entre les acteurs.

**En conclusion, la mission recommande que pour les protocoles de coopération et d'échange d'information en situation de crises, les préfets soient invités :**

- à choisir la formule de protocole départemental unique associant à la fois le conseil général et l'ensemble des opérateurs de gestion de voiries ;**
- à introduire systématiquement dans ces protocoles les conditions opérationnelles de mobilisation en cas de besoin, des moyens des départements**
- à indiquer dans les protocoles les règles de répartition des dépenses liées à la crise, une fois ces règles clarifiées au plan national ;**
- à préciser dans les protocoles l'entité chargée de tenir à jour l'inventaire de moyens qui peuvent être mobilisés ou réquisitionnés en situation de crise avec les coordonnées des responsables à contacter ;**
- à analyser les possibilités de partage entre tous les acteurs de la gestion des crises, des outils déjà partagés par certains d'entre eux et à inciter les opérateurs à inclure le niveau départemental (préfets et DDE) dans le dispositif de transmission directe et automatique d'informations).**

#### **4.5. UNE COORDINATION INTERZONALE À AMÉLIORER**

Quelle que soit la crise, dès lors qu'elle est d'ampleur, la question de la coordination interzonale peut se poser.

Concernant les crises routières, la question est caractérisée par le fait que, comme déjà indiqué, le découpage des zones et des DIR ne coïncident pas : 7 zones de défense métropolitaines et 11 DIR. Le tableau en annexe et les cartes des DIR et des zones de défense montrent que seules deux zones (Île-de-France et Nord) sont couvertes par une seule DIR avec très peu de réseaux relevant d'autres DIR et que les cinq autres zones ont à faire à deux et même trois DIR (pour la zone Sud-Ouest). En revanche, rares sont les préfets de département ayant des réseaux relevant de deux DIR différentes<sup>7</sup>.

##### **► Plusieurs DIR dans une même zone**

Le fait pour un préfet de zone ou un préfet de département d'avoir à faire à deux DIR dans une situation de crise ne pose pas a priori de problèmes. Il peut aussi avoir à prendre en compte plusieurs sociétés d'autoroutes. L'essentiel est l'identification claire des interlocuteurs

<sup>7</sup> C'est cependant le cas notamment de l'Allier, de l'Isère, du Pas de Calais et de la Marne

et l'efficacité des circuits d'information.

L'analyse des quatre crises faite plus haut n'a pas révélé de dysfonctionnements liés à la pluralité de DIR dans une même zone même si cette situation invite à être davantage attentif pour identifier les interlocuteurs et les circuits d'information.

Une réduction du nombre de DIR pourrait néanmoins être souhaitable à partir d'autres considérations que la gestion de crise.

Comme recommandé plus haut, tout projet de réduction du nombre de DIR devrait cependant tenir compte de la nécessité pour l'encadrement des DIR de garder le contact avec leurs services et équipes de terrain.

### ► Un itinéraire relevant de plusieurs zones

Plus complexe est la situation d'un même itinéraire qui relève de plusieurs zones de défense.

On peut citer à cet égard l'itinéraire est-ouest constitué par la N 79 (RCEA) et la N 145 qui relève de la zone Est dans la partie Saône-et-Loire, de la zone Sud-est dans sa partie Allier et de la zone Sud Ouest dans sa partie Creuse.

Le cas de l'A 75 (DIR Massif central) est aussi à considérer : du Nord au Sud de l'itinéraire, l'itinéraire relève successivement de la zone Sud-Est, de la Zone Sud, pour une faible partie de la zone Sud-Ouest et enfin de nouveau de la zone Sud.

Une partie non négligeable de l'A20 relève de la zone Ouest alors que sa partie sud relève de la zone Sud Ouest.

On se trouve devant des situations où la logique de cohérence d'itinéraire se heurte au découpage des zones. **Ces situations invitent à organiser en amont de la crise la coopération interzonale.**

### ► La coopération interzonale : des méthodes, un langage commun et un chef de file zonal pour les départements proches de deux zones

La coopération entre la zone Est et la zone Sud-Est est par exemple inévitable et donc habituelle s'agissant de la Bourgogne qui relève de la zone Est et donc de Metz alors que ses itinéraires non concédés dépendent de la DIR Centre-Est et doivent, en situation de crise, être régulé de façon cohérente avec Lyon.

La coopération interzonale est d'ores et déjà prévue hors crise notamment dans les plans de gestion de trafic des grandes migrations estivales (PALOMAR).

En période de crise, la coopération interzonale dépend largement du positionnement pris par la zone à l'égard des préfectures des départements concernés : plus tôt ce rôle aura pu être anticipé et plus facilement la liaison avec la zone voisine sera légitime et utile.

La circulation de l'information et le rôle des CRICR sont donc à cet égard déterminant.

Des exercices interzones sont aussi souhaitables pour tester les circuits d'information et rappeler le rôle notamment des DDE dans la remontée d'information. Le plan d'action mis en place par la zone Est et dont la mission propose sa généralisation sur le territoire devrait permettre de progresser dans la méthode et dans l'harmonisation des organisations et du vocabulaire de crise, conditions pour une coopération interzonale efficace.

#### ►Le recours à l'article 6 du décret du 16 janvier 2002

Le décret du 16 janvier relatif aux pouvoirs des préfets de zone prévoit que lorsque la situation ou les événements affectant plusieurs zones de défense entraînent des atteintes ou des menaces graves à l'ordre public, le ministre de l'intérieur peut désigner l'un des préfets de zone afin de prendre les mesures de coordination nécessaires.

Cette disposition est rarement utilisée car elle n'a de sens que si elle est spontanément proposée par les préfets. Se pose là encore la question de l'anticipation de ce type de décision.

**C'est pourquoi, de façon pragmatique, la mission propose d'améliorer la coordination interzonale en prévoyant qu'en cas de crise d'ampleur limitée intervenant à la frontière de deux zones de défense, un accord entre préfets de zone puisse s'établir pour convenir d'un chef de file, sans avoir recours à l'article 6 du décret de 2002 sur les préfets de zone.**



## LISTE DES PERSONNES RENCONTRÉES

### **Zone est :**

M Jounot, préfet délégué à la sécurité et à la défense Zone est  
Commissaire-Colonel Philipot adjoint au chef d'état-major de zone  
M Tschitschmann, DRE de Lorraine, DRE de zone  
M Gonan, chef du service défense à la DRE Lorraine  
M de Balincourt, directeur interrégional des routes Est (DIR)  
M Tempez, directeur départemental de l'équipement de la Meuse  
M Fabre directeur du département transports du CRICR de Metz  
Commandant Hoffmann, chef de la division police du CRICR de Metz  
Capitaine Legendre, chef de la division gendarmerie du CRICR de Metz  
Général SAMUEL commandant de la région de gendarmerie de Lorraine  
Général VADERPERRE, commandant en second de la région de gendarmerie Lorraine  
Commandant Fraccaro, commandant la CRS autoroutière Lorraine

### **DSCR :**

M Bichot, sous directeur (sécurité de la route et gestion du trafic) à la DSCR  
Mme Petit déléguée interministérielle à la sécurité routière  
M Panhaleux, directeur adjoint de la sécurité et de la circulation routière (DSCR)  
Mme Rolland, chef du bureau des équipements de la route (DSCR)  
M Gérault, adjoint au chef du bureau des équipements de la route (DSCR)  
M Arnold, division transport du CNIR

### **DGR :**

M Parisé directeur général des routes  
M Hucher adjoint au directeur général des routes  
M Lechanteur sous directeur de la gestion du réseau  
M Cholin, adjoint au sous directeur de la gestion du réseau

### **HFD :**

M Leblanc Haut Fonctionnaire de défense, chef du service de défense et de sécurité du MEEDDAT  
M Azam adjoint au chef du chef du service de défense et de sécurité du MEEDDAT  
Mme Hernu, service de défense et de sécurité du MEEDDAT

### **Direction sécurité civile Intérieur**

M Masse, Préfet, Directeur de la défense et de la sécurité civile au Ministère de l'Intérieur

### **Zone sud est :**

M le préfet de Furst, préfet délégué à la sécurité et à la défense Zone sud est  
M Hirsch directeur interdépartemental des routes centre est  
M Dupuis directeur de l'exploitation de la DIR centre est

M Pailloux, chef du service exploitation sécurité, DIR centre est  
M Gaiottino, service régional d'exploitation et d'ingénierie de Chambéry (DIR centre est)  
M Vallesi, chef du district de Mâcon (DIR centre est)  
M Pendarias, directeur du centre d'études techniques de l'équipement (CETE) de Lyon  
M Murard, responsable du domaine Exploitation au CETE de Lyon  
M Garifu, chef du service sécurité transports et défense à la DDE du Rhône  
M Crossoneau, directeur "transports" du CRICR de Lyon

**Île de France :**

M Sauzet, Directeur interrégional des routes d'Île de France (DIRIF)  
M Poupard, directeur de l'exploitation de la DIRIF  
M Martinez, chef de la division transports du CRICR de l'Île de France

**DGPN :**

M. Presson, cabinet DGPN  
M. Guellec, cabinet DGPN  
M. Vieules, secrétariat général zone de défense de Paris  
M. Erard, Direction centrale de la sécurité publique  
M. Pillard, commandant de police Centre national information routière de Rosny s/Bois  
M. Merlin, direction zonale des CRS de Paris groupement autoroutier Île de France  
M. Gaubert, direction central des CRS

## **ANNEXES**

**Annexe 1 : Lettre de mission**

**Annexe 2 : Géographie comparée des zones de défense et des DIR**

**Annexe 3 : Carte des zones de défense et des DIR**

**Annexe 4 : Linéaire des DIR par zone de défense**

**Annexe 5 : Cartes des zones de défense et des sociétés concessionnaires d'autoroutes**

**Annexe 6 : Eléments à prendre en compte dans les plans d'équipement RRN**

**Annexe 7 : Listes de sigles**



**ANNEXE 1**  
**LETTRE DE MISSION**

---



Le Ministre d'Etat,  
Ministre de l'Ecologie, du développement durable  
et de l'Aménagement durables

La Ministre de l'intérieur, de l'outre-mer  
et des collectivités territoriales

à

Monsieur le Vice-Président du Conseil général des ponts et chaussées  
Monsieur le Chef de l'Inspection générale de l'Administration

Le transfert aux départements des deux tiers du réseau routier national non-concédé et de trente mille agents environ a conduit à réorganiser profondément les services déconcentrés du ministère de l'équipement et en particulier les services routiers, notamment parce que le maintien de l'ancienne organisation aurait été trop consommatrice de moyens.

Avec l'objectif d'améliorer la qualité de la gestion du réseau routier national, cette opportunité a été saisie pour appliquer deux grands principes : la séparation de la maîtrise d'ouvrage et de la maîtrise d'œuvre des travaux neufs, qui s'est accompagnée du transfert de la maîtrise d'ouvrage déconcentrée des opérations d'investissement du niveau départemental au niveau régional, et la gestion des routes par itinéraires en s'affranchissant des limites départementales et régionales.

Après un peu plus de six mois de fonctionnement, si les résultats escomptés en termes d'économie d'échelle et de fonctionnement interne des services paraissent en voie d'être obtenus, il semble cependant que le nouveau dispositif suscite des inquiétudes. Certains préfets de département craignent en particulier de ne pas être suffisamment épaulés pour gérer les crises affectant le réseau routier et regrettent par ailleurs de ne plus avoir autorité sur les services qui interviennent dans leur circonscription administrative en période normale.

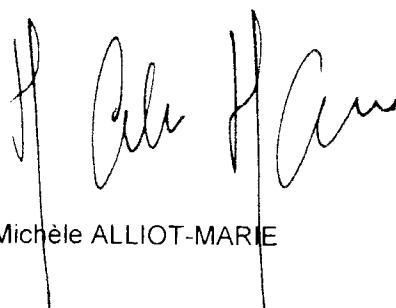
Une réunion de préfets de zone de défense, de préfets de département, de directeurs régionaux et départementaux de l'équipement et de directeurs interdépartementaux des routes s'est tenue récemment sous l'égide des secrétaires généraux et des directions d'administration centrales concernées de nos deux ministères. Cette réunion a permis de faire le point de la situation et de convenir de premières mesures susceptibles de sécuriser le fonctionnement de la nouvelle organisation en période de crise. Ces mesures vont faire l'objet d'une note commune.

Nous souhaitons donc confier au Conseil général des ponts et chaussées et à l'Inspection générale de l'administration la mission d'approfondir le bilan des premiers mois de mise en œuvre de la réforme, de contrôler l'application par les services des principes de fonctionnement posés par les circulaires Intérieur-Equipement du 1<sup>er</sup> décembre 2006 et des mesures récemment décidées de façon à ce qu'elles soient effectivement mises en œuvre avant le début de la prochaine campagne de viabilité hivernale et enfin, le cas échéant, d'en proposer de nouvelles susceptibles de venir utilement les compléter.

Nous vous prions de nous faire part de vos conclusions avant le 15 octobre prochain.



Jean-Louis BORLOO



Michèle ALLIOT-MARIE



**ANNEXE 2**  
**GÉOGRAPHIE COMPARÉE DES ZONES DE DÉFENSE**  
**ET DES DIRECTIONS INTERDÉPARTEMENTALE DES ROUTES**

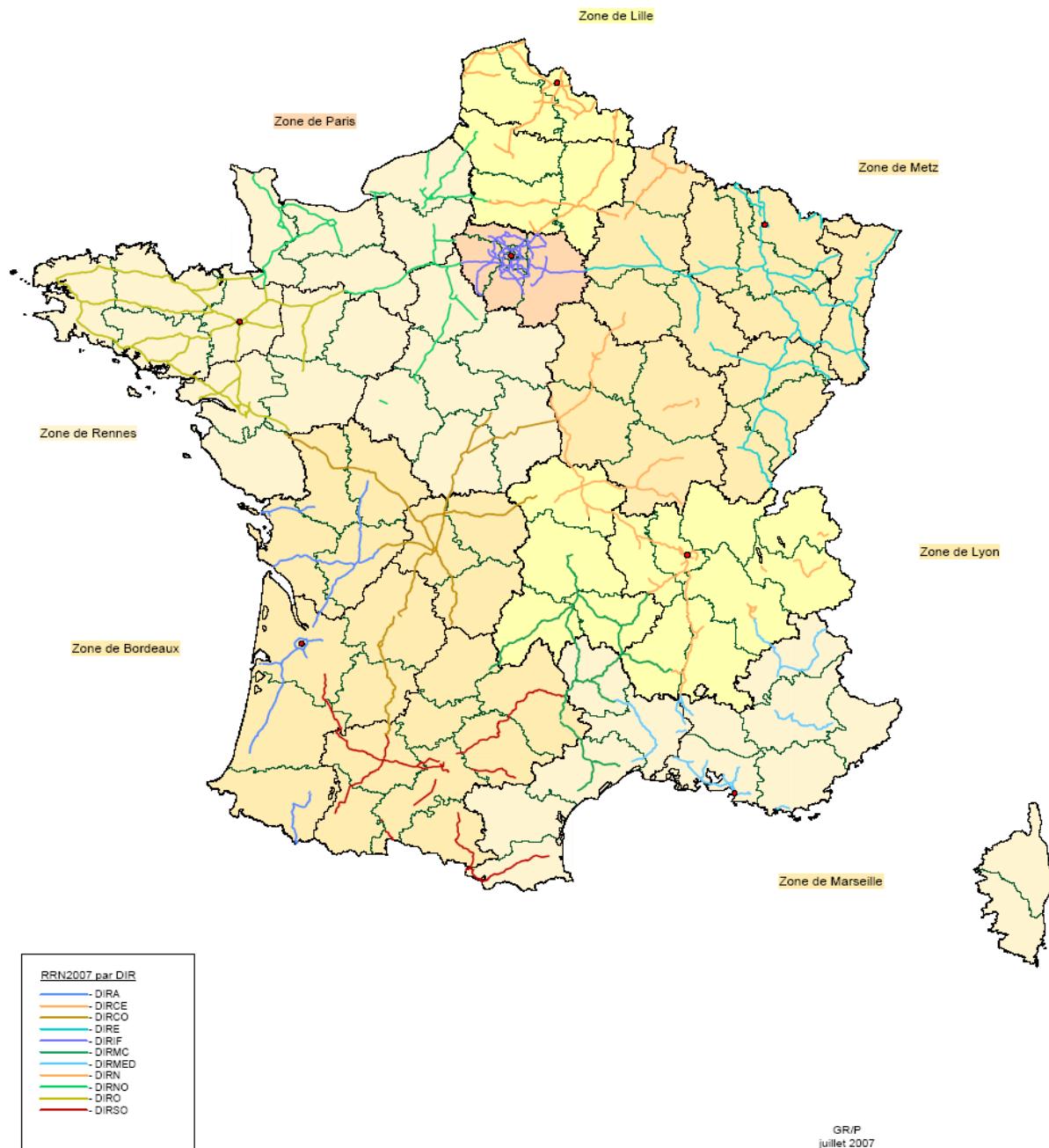
Zones de défense	Régions (départements)	DIR	Réseaux de la zone relevant d'une autre DIR
Ile-de-France (Paris)	75, 93, 92, 77, 91, 78, 95	DIR Ile de France (Créteil)	
Est (Metz)	Champagne-Ardennes (51, 08 10, 52) Lorraine (54, 55 57, 88) Alsace (67, 68) Franche Comté (25, 70, 39, 90) Bourgogne (21, 58, 71, 89)	DIR Est (Metz)	Partie de réseaux de: N51, A34, N4308 Champagne-Ardennes (08) : DIR Nord (Lille)  Tous réseaux Bourgogne : N 151, N 7, N 79 (RCEA) et N 70 : DIR Centre-Est (Lyon)
Sud-Est (Lyon)	Rhône-Alpes (69, 01, 74, 73, 38, 26, 07) Auvergne (63, 03, 43, 15)	DIR Sud-Est (Lyon)	Partie RN 85 (Rhône-Alpes :38) : DIR Méditerranée (Marseille) <b>et zone Sud</b>  A75, N102, N88, N122 : Auvergne (63, 43, 15) : DIR Massif central (Clermont-Ferrand)
Sud (Marseille)	Provence-Alpes-Côte d'Azur (13, 84, 83, 06, 04, 05) Languedoc-Roussillon 34, 48, 30, 11, 66)	DIR Méditerranée (Marseille)	A75, N102, N88, N122 : Auvergne (63, 43, 15) : DIR Massif central (Clermont-Ferrand) <b>et zone Sud-Est</b>  N116, N20 : Languedoc-Roussillon (66, 09) : DIR Sud-Ouest (Toulouse)
Sud-Ouest (Bordeaux)	Midi-Pyrénées (31, 12, 46, 82, 32, 65, 09) Aquitaine (33, 24, 47, 40, 64)	DIR du Sud-Ouest (Toulouse) DIR Atlantique (Bordeaux) DIR Centre-Ouest (Limoges)	Partie A 75 : DIR Massif central (Clermont Ferrand) <b>et zone Sud-Est</b>
Ouest (Rennes)	Bretagne (35, 22, 56, 29) Pays de Loire (44, 85, 49, 53, 72) Basse Normandie (14, 50, 61) Haute-Normandie (76, 27)	DIR Ouest (Rennes) DIR Nord-Ouest (Rouen)	Partie A 20, N 151 : DIR centre-Ouest (Limoges) <b>et zone Ouest</b>
Nord (Lille)	Nord-Pas de Calais (59, 62) Picardie (80, 60 et 02)	DIR Nord (Lille)	



ANNEXE 3  
CARTE DES ZONES DE DÉFENSE ET DES DIR

direction  
générale  
des routes

## Zones de défense et DIR





**ANNEXE 4**  
**LINÉAIRE DES DIR PAR ZONE DE DÉFENSE**

Le 28/02/08

**Linéaire des DIR par zone de défense**

source : *SICRE 2007*

Zone de défense	DIRA	DIRCE	DIRCO	DIRE	DIRIF	DIRMC	DIRMED	DIRN	DIRNO	DIRO	DIRSO	TOTAL
<b>zone Est (Metz)</b>		475		1651				174				<b>2300</b>
<b>zone Ile-de-France (Paris)</b>					779				2			<b>782</b>
<b>zone Nord (Lille)</b>					7			893	46			<b>946</b>
<b>zone Ouest (Rennes)</b>			223						991	1483		<b>2697</b>
<b>zone Sud (Marseille)</b>						320	692				135	<b>1147</b>
<b>zone Sud-Est (Lyon)</b>		767	28			502	48					<b>1344</b>
<b>zone Sud-Ouest (Bordeaux)</b>	743		861			89					788	<b>2481</b>
<b>TOTAL</b>	<b>743</b>	<b>1241</b>	<b>1112</b>	<b>1651</b>	<b>786</b>	<b>910</b>	<b>740</b>	<b>1067</b>	<b>1039</b>	<b>1483</b>	<b>923</b>	<b>11697</b>

DIRA : DIR ATLANTIQUE

DIRCE : DIR CENTRE EST

DIRCO : DIR CENTRE OUEST

DIRE : DIR EST

DIRIF : DIR ILE DE FRANCE

DIRMC : DIR MASSIF CENTRAL

DIR MED : DIR MÉDITERRANÉE

DIRN : DIR NORD

DIRNO : DIR NORD OUEST

DIRO : DIR OUEST

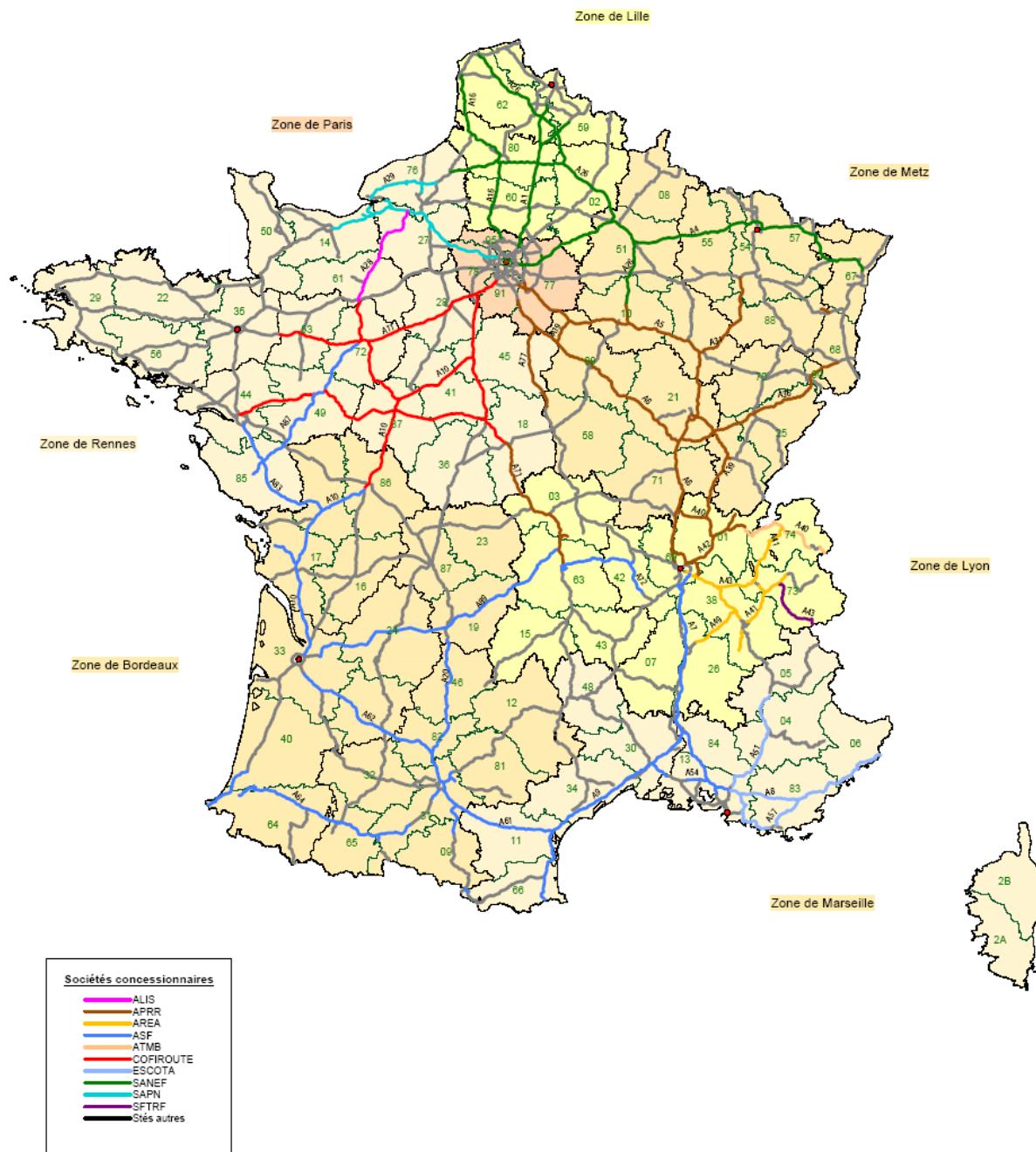
DIRSO : DIR SUD-OUEST



**ANNEXE 5**  
**CARTE DES ZONES DE DÉFENSE ET DES SOCIÉTÉS CONCESSIONNAIRES D'AUTOROUTES**

direction  
générale  
des routes

## Zones de défense et sociétés concessionnaires





**ANNEXE 6**  
**ÉLÉMENTS À PRENDRE EN COMPTE DANS LES PLANS D'ÉQUIPEMENT RRN**

- stations de comptage/classification vitesse en temps réel,
- stations de météorologie routière,
- réseau d'appel d'urgence et fonctions annexes éventuelles (feux à éclats),
- radars vitesse/inter-distances,
- caméras vidéo fixes,
- caméras vidéo *pan/tilt/zoom*,
- réseau de fibres optiques en boucles (à inter-connecter avec ceux des concessionnaires autoroutiers),
- système de télécommunication sans fil (voix, GPS, données, images) inter-opérable avec les autres acteurs de la sécurité (type ANTARES),
- afficheurs dynamiques de signalisation de police (vitesse, affectation de voies),
- feux et barrières de contrôle d'accès,
- panneaux de signalisation de direction à prismes,
- panneaux à messages variables,
- information des usagers par la radio, en utilisant les fonctions RDS/TA et TMC par zone d'émission FM pertinente (pas seulement en 107.7 Mhz).



## ANNEXE 7

### **Liste des sigles**

ANTARES : adaptation nationale des transmissions aux risques et aux secours  
CEI : centre d'exploitation et d'information  
CIGT : centre d'information et de gestion du trafic  
COD : centre opérationnel départemental  
COGIC : centre opérationnel de gestion interministériel de crise  
CORALY : centre opérationnel routier de l'agglomération lyonnaise  
COZ : centre opérationnel zonal  
CRS : compagnie républicaine de sécurité  
CRICR : centre régional d'information et de coordination routière  
DDE : direction départemental de l'équipement  
DDEA : direction départementale de l'équipement et de l'agriculture  
DDSC : direction de la défense et de la sécurité civile  
DGPN : direction générale de la police nationale  
DIR : direction interdépartementale des routes  
DGR : direction générale des routes  
DSCR : direction de la sécurité et de la circulation routière  
FNTR : fédération nationale des transporteurs routiers  
MEEDDAT : ministère de l'écologie de l'énergie du développement durable  
PGT : plan de gestion de trafic  
PIZ : plan d'intervention de zone  
RCEA : route centre Europe atlantique  
RRN : réseau routier national  
RSE : responsable sécurité  
SREX : service régional d'exploitation  
SYNERGI : système numérique d'échanges de remontée et de gestion des informations  
TMD : transport des matières dangereuses  
TLE : transport léger européen  
UNOSTRA : Union nationale des organisations syndicales des transporteurs routiers automobiles

