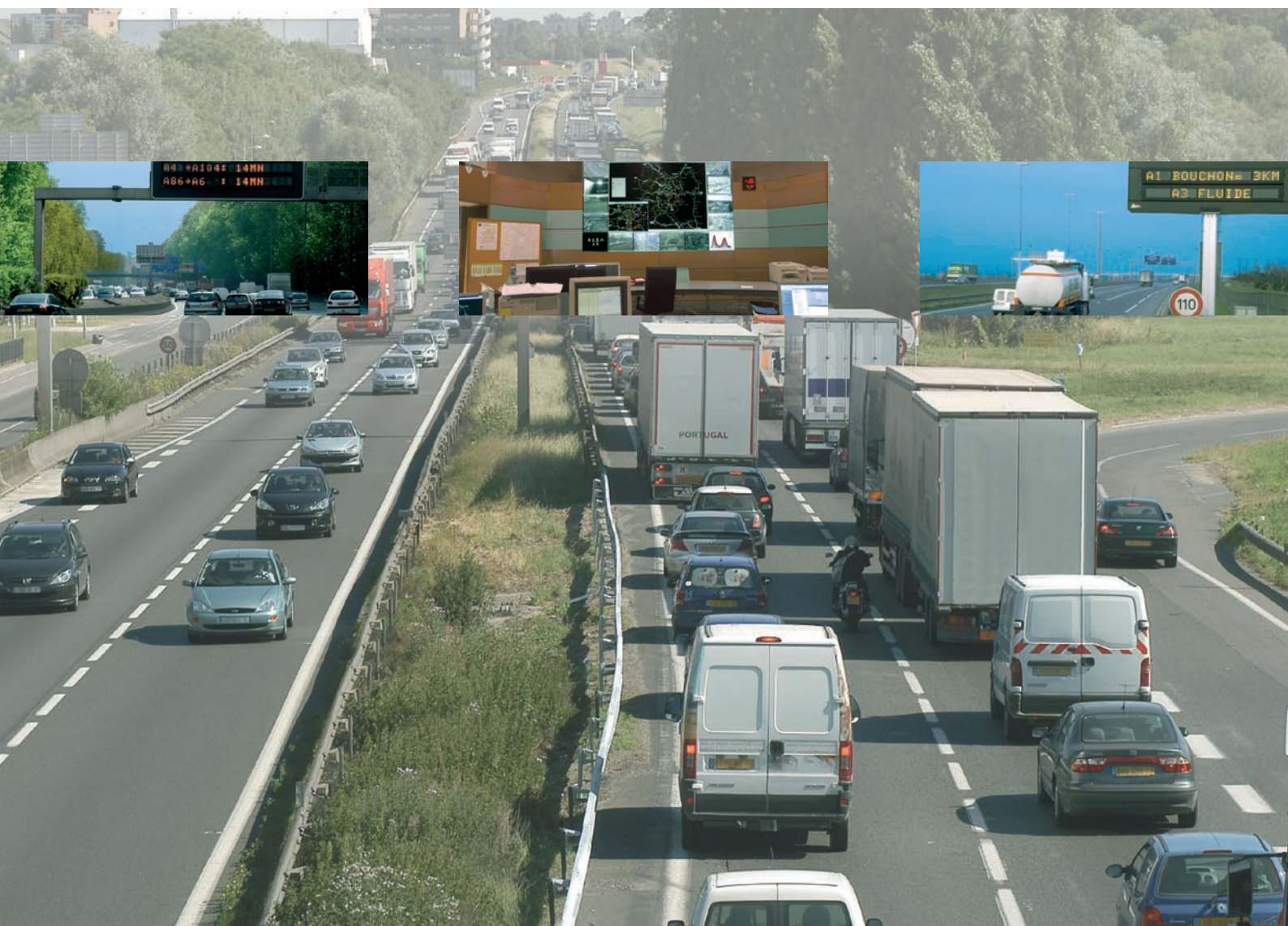


Guide méthodologique

Plan de gestion du trafic interurbain

Dossier 1 : concepts et organisations



Liberté • Égalité • Fraternité
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Ministère
de l'Écologie, de l'Énergie,
du Développement durable
et de l'Aménagement
du territoire

Page laissée blanche intentionnellement

Guide méthodologique

Plan de gestion du trafic interurbain

Dossier 1 : concepts et organisations



Equipe projet :

Frédéric MURARD, CETE de Lyon
Christian SCHIAVO, CETE de l'Est

Alain KELBEL, CETE Méditerranée

Frédéric EVESQUE, CETE de Lyon

Annie LEGRAND, Sétra

Alain BAUDET, Sétra

Emmanuel GUIGNIER, Bureau d'études LEE Conseils

Rédaction :

Emmanuel GUIGNIER, Bureau d'études LEE Conseils

Sommaire

Préambule	4
Le guide PGT interurbain de 2002	4
Présentation des dossiers complémentaires	4
Champ d'application des documents	5
Introduction	6
Thèmes abordés	6
Nouvelles terminologies	6
Concepts généraux	7
Plans ORSEC et PGT	7
Définitions	7
Typologies de plan	12
Imbrication des plans	15
Organisations en fonction des situations	16
Situations	16
Types d'organisation	16
Organisations en fonction des situations	16
Synthèse	18
Éléments méthodologiques	19
Cadrage du plan	19
Etude des mesures	20
Volet organisationnel	21
Volet technique	21
Exemples	22
Délégation de coordination à un préfet de département	22
Accord local pour un plan interdépartemental	22
Délégation d'une autorité coordonnatrice à un coordonnateur	22
Mesures « simples »	22
Exemple de PC Zonal de circulation	23
Imbrication des plans	24
Glossaire	25
Bibliographie	26
Textes officiels	26
Documents techniques	26

Préambule

Le guide PGT interurbain de 2002

- Objectifs** Le guide méthodologique PGT interurbain édité en 2002 [11] avait et a toujours pour objectifs de :
- préciser les principes généraux des PGT ;
 - proposer une aide méthodologique à la réalisation ;
 - participer à l'homogénéisation des plans.

- Besoins d'évolution** Il présente cependant des lacunes et nécessite des mises à jour :
- rigidité (aspect normatif) ;
 - trop orienté « vision zonale » ;
 - n'intègre pas la circulaire du 1^{er} décembre 2006 relative à la gestion de la circulation routière et au traitement des situations de crise [8] dans la nouvelle configuration routière.

Par ailleurs, la gestion de la circulation et des situations de crise implique le développement et l'actualisation de méthodologies dans ce domaine.

Présentation des dossiers complémentaires

Pour répondre à ces besoins d'évolution, il a été décidé d'élaborer trois dossiers complémentaires venant amender et compléter le guide existant.

Dossier 1 : concepts et organisations

Un premier dossier, objet du présent document, traite des nouveaux concepts introduits par la circulaire du 1^{er} décembre 2006 [8], et des organisations qui en découlent.

Des précisions sont apportées sur la définition des différents PGT, leur mise en œuvre, leur imbrication et les nouvelles organisations.

Dossier 2 : stratégies et aide à la décision

Le deuxième dossier, en cours d'élaboration, apportera des conseils aux services pour le management global des situations, et dressera un inventaire des critères utilisés pour l'aide à la décision dans la mise en œuvre des mesures.

Dossier 3 : outils d'accompagnement

Enfin, un dernier dossier en projet proposera des outils destinés à une meilleure connaissance et appropriation des PGT par les services (supports de formation et supports opérationnels...).

**Champ d'application
des documents**

Le guide méthodologique PGT interurbain de 2002 [11] reste en vigueur.

Le tableau ci-dessous précise les thèmes sur lesquels les différents dossiers apportent des compléments et amendements.

Etape	Quoi	Guide 2002	Dossier 1	Dossier 2	Dossier 3
1	Passer la commande	X			
2	Elaborer le PGT				
	Typologie de plan	X	X		
	Organisation	X	X		
	Aide à la décision	X		X	
	Mesure	X	X		
3	Valider le PGT	X			
4	Fournir un plan d'accompagnement	X			X
5	Assurer le suivi et l'actualisation du PGT	X			

Introduction

Thèmes abordés

Ce dossier, avant de donner quelques éléments méthodologiques, apporte des précisions quant au contexte et à la démarche. Il aborde les concepts généraux et les organisations en fonction des situations en traitant, en particulier, les points suivants :

- définitions ;
- typologies des PGT ;
- imbrications et interfaces entre plans ;
- situations ;
- organisations ;
- modalités de fonctionnement.

Nouvelles terminologies

Dans un souci de clarification et de précision, certains termes, définitions et notions ont été amendés, notamment :

- organisations opérationnelle, décisionnelle et fonctionnelle ;
- autorité décisionnelle ;
- déclenchement du plan ;
- typologies de plan.

D'autres termes et concepts ont également été définis :

- accord local ;
- coordonnateur et appui opérationnel ;
- délégation de coordination et de décision ;
- entité ;
- modalités de fonctionnement des plans.

Il convient que les utilisateurs et rédacteurs de PGT s'approprient la nouvelle terminologie.

Concepts généraux

Plans ORSEC et PGT

La circulaire du 1^{er} décembre 2006 [8] rappelle les principes de l'élaboration des plans ORSEC, notamment le traitement des crises de circulation routière. Les PGT peuvent constituer un mode d'action ORSEC particulier.

Lorsque des plans de secours nécessitent la mise en œuvre de mesures de gestion de trafic, ils pourront s'appuyer sur un document séparé : le PGT.

Le dit PGT intégrera des mesures de circulation spécifiques répondant aux besoins exprimés par les partenaires autres que les acteurs habituels de l'exploitation (exploitants autoroutiers, forces de l'ordre), à savoir : préfectures, secours, militaires,

Définitions

Ce chapitre précise certains termes utilisés dans la terminologie PGT.

Tout terme faisant l'objet d'une définition est coloré comme suit : « **terme** ».

Terme	Définition
PGT	<p>Un Plan de Gestion du Trafic (PGT) est un document élaboré pour faire face à des perturbations de circulation routière nécessitant une action coordonnée des acteurs participant à l'exploitation de la route (autorités, services de coordination et d'information, exploitants, forces de l'ordre) sur un axe ou un réseau déterminé.</p> <p>Un PGT est placé sous le pilotage d'une autorité coordonnatrice.</p> <p>Il s'appuie sur :</p> <ul style="list-style-type: none">• un volet organisationnel qui décrit notamment :<ul style="list-style-type: none">–une organisation décisionnelle et de coordination ;–une organisation opérationnelle des services pour mettre en œuvre les décisions prises ;–une organisation spécifique de la communication vers les usagers ;• un volet technique permettant de choisir des mesures d'exploitation coordonnées de gestion de trafic et d'informations routières, élaborées à partir d'une concertation inter services et faisant l'objet d'accords mutuels.
Accord local	<p>Protocole décisionnel et de coordination entre deux autorités coordonnatrices voisines, quel que soient leur niveau et la typologie du plan concerné.</p> <p>Ce protocole fait l'objet d'un arrêté ou d'une convention et doit être décrit précisément dans le volet organisationnel du plan. Il fixe les modalités de prise de décision et de coordination des mesures entre ces deux autorités.</p> <p>L'accord local est à favoriser. S'il n'existe pas, la décision et la coordination relèvent du niveau supérieur.</p>
Autorité ayant le pouvoir de police de la circulation	<p><i>Cette notion remplace celle d' « autorité décisionnelle » peu claire du guide 2002 [11].</i></p> <p>Autorité pouvant prendre des arrêtés de circulation et déclinant les mesures du plan dans le cadre de ses responsabilités.</p>

Terme	Définition
	<p>Cette autorité ne peut être que :</p> <ul style="list-style-type: none"> • un préfet de département ; • un président de conseil général ; • un maire.
Cahier de consignes	<p>Document contenant un ensemble de consignes, de recommandations ou de fiches réflexes relatives à tout ou partie des actions, des mesures d'exploitation ou des procédures à mettre en œuvre.</p> <p>Il est destiné à définir ou à guider l'action d'exploitation d'un ou plusieurs exploitants routiers.</p>
Coordination	<p>Les conditions de coordination du PGT sont précisées par :</p> <ul style="list-style-type: none"> • arrêtés ; • délégations ; • conventions ou protocoles.
Autorité coordonnatrice	<p>C'est l'autorité responsable de :</p> <ul style="list-style-type: none"> • l'élaboration et l'approbation du plan ; • des décisions d'application du plan ; • de la mise à jour du plan. <p>L'autorité coordonnatrice est obligatoirement un préfet de département et / ou de zone selon le plan.</p> <p>Elle peut donner délégation au coordonnateur (pour la prise de décision).</p>
Coordonnateur	<p>C'est le responsable désigné par l'autorité coordonnatrice du plan pour la coordination des opérations.</p> <p>Il s'agit en général d'un service de coordination (PC Zonal, DDE). Il peut recevoir une délégation pour prendre certaines décisions relatives au plan. Les conditions dans lesquelles s'exerce cette délégation sont précisées dans le plan.</p> <p>En règle générale, il émet les messages (activation de mesures, synthèses, communication aux médias) sous le timbre de l'autorité coordonnatrice.</p>
Appui opérationnel	<p>Il s'agit de services tels que les Centres Régionaux d'Information et de Coordination Routières (CRICR) ou les PC exploitant, supports au coordonnateur, accessibles 24h/24 et disposant des moyens techniques pour mettre en œuvre le plan.</p> <p>Les limites de sa fonction sont définies dans le PGT, qui est validé par l'autorité coordonnatrice.</p>
Déclenchement du plan	<p>Action de mobiliser l'ensemble des acteurs chargés de la mise en œuvre d'un PGT.</p> <p>Le PGT est déclenché selon les modalités définies par l'autorité coordonnatrice.</p>

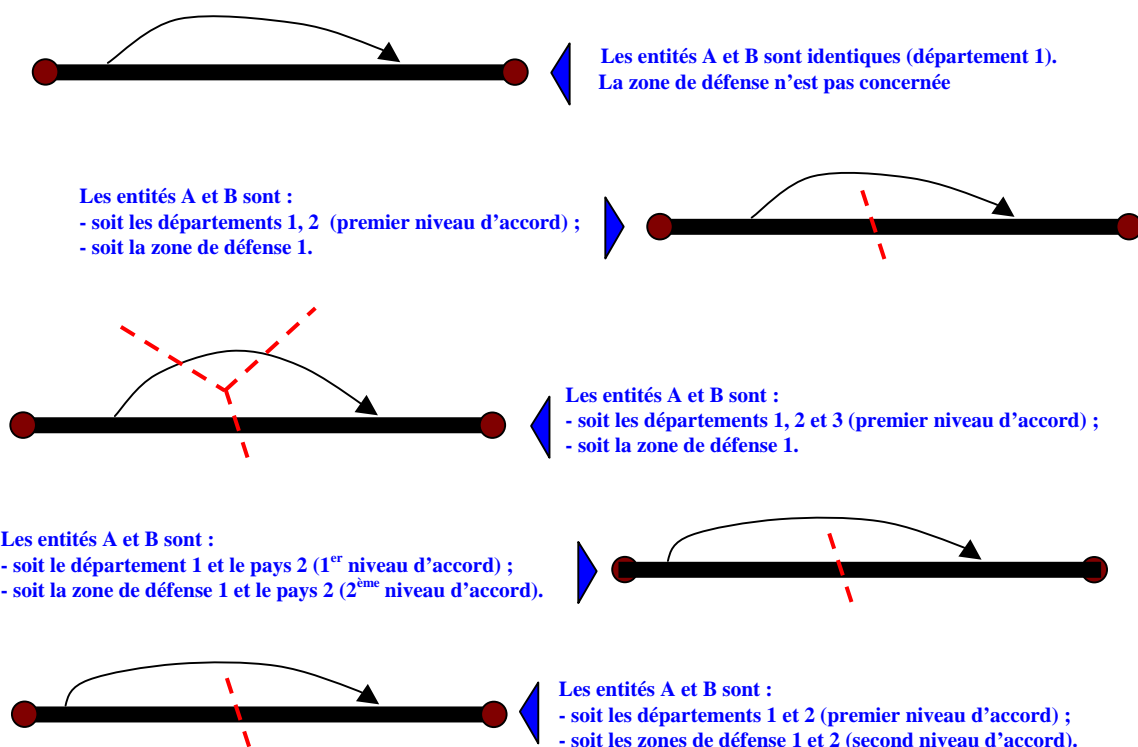
Terme	Définition
	<p>Le PGT doit être déclenché lorsque la situation nécessite l'activation de mesures, afin :</p> <ul style="list-style-type: none"> • de fixer un cadre juridique à l'opération ; • d'informer officiellement du lancement d'une opération ; • d'instituer le coordonnateur ; • de mettre en place une organisation décisionnelle et de coordination ; • de mobiliser les services acteurs pour certaines situations ; • de mettre en place une organisation opérationnelle pour certaines situations ; • de formaliser les échanges d'informations ; • d'élaborer et diffuser une information cohérente relative à la situation générale. <p>Lorsque la situation ne conduit pas à un état de crise, des mesures simples peuvent être mises en œuvre par le coordonnateur ou l'appui opérationnel selon une procédure simplifiée :</p> <ul style="list-style-type: none"> • le déclenchement du plan ne fait pas l'objet d'une procédure spécifique (l'activation de la première mesure vaut déclenchement du plan) ; • les partenaires informés se limitent à ceux impliqués dans les mesures activées ; • la coordination et la mise en œuvre de mesures s'appuient sur l'organisation courante des services dans la limite fixée par le plan. <p>La levée du plan consiste à désactiver les mesures en cours du plan et à démobiliser les organisations chargées de sa mise en œuvre.</p>
Délégation de coordination	<p>Acte par lequel le préfet de zone confie à un ou des préfets de département la coordination d'un PGT relevant de sa compétence.</p> <p>Les textes réglementaires ([6] et [8]) confèrent au préfet de zone la coordination dès lors que 2 départements sont impactés¹.</p> <p>L'expérience montre que la mobilisation de l'échelon zonal n'est pas toujours adaptée et que des accords locaux permettent d'alléger la procédure et s'avèrent plus efficaces.</p> <p>Sous réserve d'approbation du plan par le préfet de zone, la coordination peut être déléguée aux préfets de départements.</p>
Délégation de décision	<p>Acte par lequel l'autorité coordonnatrice donne pouvoir au coordonnateur pour prendre des décisions en son nom dans le cadre du PGT.</p> <p>Elle peut être déclinée par mesure ou groupe de mesures, voire au plan dans son ensemble.</p> <p>Le coordonnateur rend compte aux autorités et services selon les modalités qui auront préalablement été arrêtées.</p>
Absence de délégation	<p>Il y a absence de délégation quand l'autorité coordonnatrice n'a pas donné de délégation pour la prise de décision au coordonnateur qui, dans ce cas, n'a en charge que la coordination des opérations.</p> <p>La prise de décision reste du ressort de l'autorité coordonnatrice. Le coordonnateur propose les mesures, l'autorité coordonnatrice valide ou non.</p>

¹ Les préfets de région et les préfets coordonnateurs des itinéraires routiers n'exercent aucune compétence en matière de mise en œuvre des PGT.

Terme	Définition
Entité	<p>Terme générique correspondant à un territoire administratif.</p> <p>Cette notion d'entité intervient dans la phase de conception du PGT afin de répartir les mesures élaborées en recherchant le niveau de coordination envisageable au plus près du terrain pour chacune de ces mesures.</p> <p>Elle n'apparaît plus en tant que telle dans le document PGT.</p> <p>Mode d'emploi :</p> <p>Sur toute la zone d'influence de la mesure étudiée, tous les territoires administratifs concernés sont repérés avec leurs différents niveaux « hiérarchiques » parmi :</p> <ul style="list-style-type: none"> • département ; • zone de défense ; • pays. • <p>L'entité permet de caractériser les différents niveaux hiérarchiques pouvant assurer la coordination de la mesure étudiée.</p>

Exemples de différentes configurations d'entités :

Cas d'une mesure de type itinéraire alternatif partant d'un point A vers un point B.
 Pour chaque cas, sont identifiés les niveaux potentiels de coordination.



Palomar	<p>Plan de gestion du trafic placé sous l'autorité des préfets concernés et permettant sur une zone et une période données (calendrier préétabli) d'activer de façon coordonnée les différents services intervenant dans l'exploitation du réseau routier.</p> <p>Initialement prévus sur l'axe Paris-Lyon-Marseille pour traiter les grandes migrations estivales, ces plans se sont étendus à d'autres axes et d'autres périodes.</p> <p>Il peut également être déclenché en dehors de toute période dite « palomar ».</p>
---------	---

Terme	Définition
PC de circulation	<p>Poste de commandement (PC) : assemblée constituée afin de coordonner les opérations de gestion de trafic en état de crise.</p> <p>Cette assemblée se réunit :</p> <ul style="list-style-type: none"> • soit physiquement dans la salle opérationnelle ; • soit virtuellement par conférence téléphonique. <p>Le PC de circulation ne doit pas être confondu ni avec le PC de préfecture (COD), ni avec les PC de gestion du trafic des exploitants (CIGT, ...).</p>
PC Zonal de circulation	<p>PC de circulation chargé de la coordination de la circulation routière à l'échelle d'une zone de défense.</p> <p>Il se regroupe dans la salle opérationnelle du CRICR.</p>
Salle d'exploitation	<p>Salle où s'effectue l'exploitation courante journalière et où se situent tous les équipements de centralisation du recueil de données, de commandes des équipements dynamiques, etc.</p>
Salle opérationnelle	<p>Salle située à proximité de la salle d'exploitation. C'est le lieu de concertation, de décision et de coordination dans le cas d'événements exceptionnels.</p> <p>Elle est dotée de moyens propres (lignes téléphoniques, fax, mails, ...).</p>
Volet organisationnel	<p>Partie du PGT qui définit les acteurs, leurs missions et les procédures pour le pilotage et la mise en oeuvre du plan (« Qui fait quoi et comment »).</p> <p>Pour le pilotage, le PGT décrit l'organisation décisionnelle et de coordination :</p> <ul style="list-style-type: none"> • modalités de déclenchement et levée du plan ; • types d'organisation (courante / exceptionnelle) ; • niveaux de coordination ; • autorité coordonnatrice et coordonnateur ; • niveaux de délégation ; • membres du PC de circulation et fonctionnement du PC ; • autorités ayant le pouvoir de police de la circulation ; • modalités de coordination avec les autres plans ; • modalités de coordination avec les PC de crise. <p>Pour la mise en œuvre, le PGT décrit l'organisation opérationnelle :</p> <ul style="list-style-type: none"> • liste des intervenants (appui opérationnel, autorités, acteurs, acteurs indirects) ; • mécanique du plan ; • procédures² de fonctionnement du plan : <ul style="list-style-type: none"> –déclenchement du plan, –activation / désactivation des mesures, –levée du plan.

² Ces procédures peuvent être différentes suivant la situation : crise, pré-crise (cf page 15)

Terme	Définition
Volet technique du plan	<p>Partie du PGT composé des tables d'aide à la décision et des fiches mesures.</p> <p>Il propose des mesures coordonnées, sans entrer dans l'organisation propre à chacun des services impliqués ni dans la description détaillée de leur mise en œuvre concrète.</p>

Typologies de plan

Il existe quatre typologies de plan définies ci-après. Elles font intervenir les notions d'**entités** et d'**accord local**.

Plan local

Un **PGT Local** est un PGT qui ne comporte que des mesures locales tout en pouvant renvoyer vers des mesures issues de plans zonaux, voire internationaux.

L'**autorité coordonnatrice** est le préfet de département.

Le **coordonnateur** est la DDE.

L'**appui opérationnel** peut être un exploitant.

Si le PGT local est circonscrit à un seul département, il n'est validé que par le préfet de département. S'il dépasse la limite d'un département³, le PGT doit être signé du préfet de zone et de tous les préfets de département concernés.

Un PGT local est caractérisé par :

- un réseau primaire découpé en **tronçons** ;
- des **mesures locales** (illustration ci-dessous) : mesures dont les extrémités A et B sont situées sur une même branche ou sur deux branches contiguës, la mesure contournant localement l'obstacle sans modifier les flux sur les différentes branches (voir cas 1).

En outre, le territoire traversé par la mesure concerne :

–soit un même département (voir cas 2, schéma 3) ;

Entité 1 = département,

–soit deux départements contigus d'une même zone de défense, et entre lesquels existe un accord local (voir cas 2, schéma 4) ;

Entité 1 = département 1, Entité 2 = département 2,

–soit deux départements contigus de deux zones de défense, et entre lesquels existe un accord local (voir cas 2, schéma 4) ;

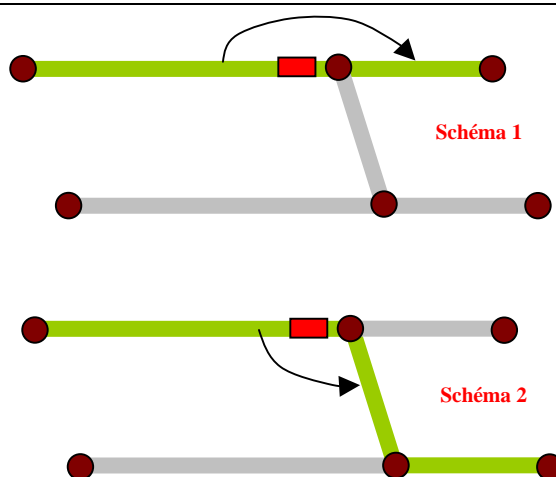
Entité 1 = département 1 / zone 1, Entité 2 = département 2 / zone 2,

–soit un département et un pays frontalier, et entre lesquels existe un accord local (voir cas 2, schéma 4) ;

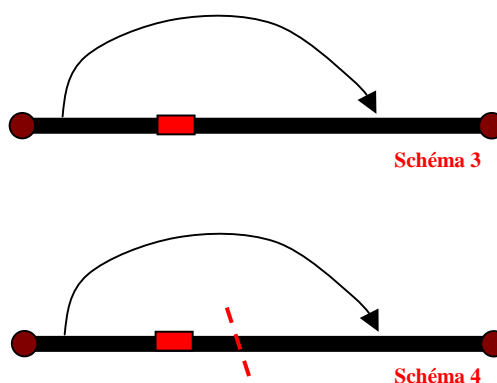
Entité 1 = département 1 / zone 1 / pays1, Entité 2 = pays 2.

³ Attention à la gestion PL qui souvent relève du niveau zonal du fait de son impact.

Cas 1 : le segment d'itinéraire concerné par la mesure comporte deux branches contiguës et la mesure contourne localement l'obstacle en changeant de branche mais sans modifier les flux sur les différentes branches (schémas 1 et 2). Dans le cas inverse, la mesure est de type réseau maillé et doit être intégrée dans un plan zonal.



Cas 2 : le segment d'itinéraire concerné par la mesure comporte une seule branche. Ses extrémités A et B appartiennent à la même entité (schéma 3) ou à 2 entités contiguës (schéma 4).



Exemple : cas réel d'une mesure de type itinéraire alternatif court entre deux diffuseurs successifs situés d'une part en France et d'autre part au Luxembourg : il s'agit bien ici d'une mesure locale.

Un axe complet peut faire l'objet d'un PGT local dès lors que les mesures restent locales.

Le ou les CRICR de rattachement sont informés et veillent à la nécessité de passer au niveau zonal si nécessaire.

Plan zonal Un **PGT Zonal** est un plan qui contient des mesures zonales tout en pouvant renvoyer vers des mesures issues des plans internationaux.

L'**autorité coordonnatrice** est le préfet de Zone de défense.

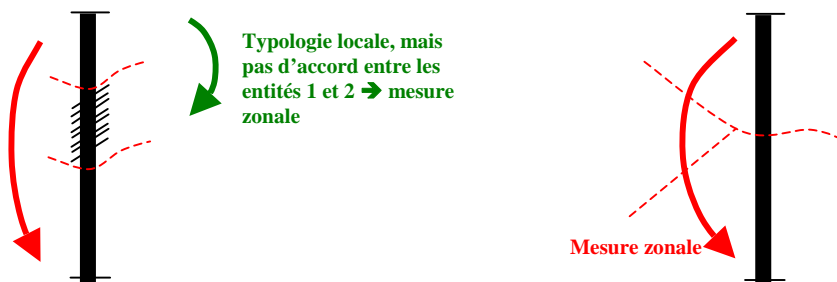
Le **coordonnateur** est le **PC Zonal de circulation**.

L'**appui opérationnel** est le CRICR associé.

Un PGT zonal est caractérisé par :

- un réseau primaire découpé en **branches** ;
- des **mesures zonales** définies comme suit :
 - soit la traversée d'une ou plusieurs **entités** non concernées par les points de départ et d'arrivée (ex : Entité 1 et Entité 3 via Entité 2),
 - soit type réseau maillé (avec des mailles de voiries de même type),
 - soit une typologie locale mais pour laquelle il n'existe pas d'accord entre les 2 **entités** (ex : Entité 1 et Entité 2).

Mesure zonale



Plan interzonal Un **PGT interzonal** est un plan qui contient des mesures s'étendant sur au moins 2 zones de défense, tout en pouvant renvoyer vers des mesures issues des plans internationaux.

En pratique, il n'existe pas d'instance de coordination interzonale. En conséquence, l'organisation reste de niveau zonal.

Elle s'exerce respectivement :

- pour un événement limité à une zone de défense mais impactant une autre zone de défense, la coordination est assurée par la zone de défense où se situe l'événement perturbateur à l'origine du **déclenchement du plan** ;
- pour un événement réparti sur au moins deux zones de défense (par exemple intempéries), chacune des zones impliquées assure sa propre coordination zonale, en concertation avec les zones voisines.

Plan international Un **PGT International** est un plan qui contient des mesures impliquant au moins 2 **pays ET** qui sont considérées comme **non locales** (voir typologie locale page 12).

La coordination est assurée par les services coordonnateurs représentant chacun des pays. En pratique, pour la France, l'organisation reste de niveau zonal.

Imbrication des plans

A chaque mesure est associée une organisation décisionnelle et de coordination.

Il est préférable lors de la phase d'élaboration du PGT de veiller à ce que celui-ci ne comporte que des mesures relevant d'un même niveau de coordination. Ainsi chaque PGT aura une seule typologie : local, zonal, interzonal ou international (*cf.* définitions ci-avant).

Pour traiter un événement et ses conséquences, il peut être fait appel à plusieurs plans simultanément, avec des typologies différentes.

Un axe routier donné peut être pris en compte dans plusieurs PGT de typologies différentes : local, zonal, interzonal, international (*cf.* exemple page 24).

Il convient donc d'avoir une vision globale des autres plans et de leurs mesures et de s'assurer de la cohérence de ces plans et de leur imbrication opérationnelle.

Les mesures d'un niveau différent envisagées auront tout intérêt à être référencées dans le plan (éventuellement sous la forme de « fiches mesures »). L'objectif est de demander l'activation de ces mesures. **Cette activation se fera conformément à l'organisation fixée dans le plan correspondant.**

Dans ce cas, il peut y avoir plusieurs niveaux de coordination à un moment donné :

- une coordination interne à l'exploitant (**cahier de consignes** exploitant) ;
- une coordination locale (PGT local) pour les mesures locales ;
- une coordination zonale (PGT zonal) pour les mesures zonales et interzonales ;
- une coordination internationale (PGT international) pour les mesures internationales ;

Organisations en fonction des situations

Situations

L'objet de la circulaire du 01/12/2006 [8] est de préciser le rôle de chacun des acteurs, en matière de gestion de trafic et de viabilité des réseaux routiers :

- en situation normale ;
- en situation de pré-crise ;
- en situation de crise.

Normale Dans cette situation, aucun événement n'est en cours ou annoncé.

Pré-crise Cette situation résulte d'un événement prévu ou d'un événement en cours susceptible de perturber les conditions habituelles de circulation.

Crise Cette situation résulte d'un événement aux conséquences importantes.

Types d'organisation

Organisation courante C'est l'organisation de fonctionnement habituel au sein de laquelle le **coordonnateur** et l'**appui opérationnel** exercent leurs missions. Ces dernières s'exercent depuis la **salle d'exploitation** ou bien la **salle opérationnelle**.

Organisation exceptionnelle Elle est mise en place dès lors que l'organisation courante ne suffit plus. Elle fait appel à des compétences et à des circuits de décision qui ne sont pas sollicités pas dans l'organisation courante.

Elle se traduit par la **constitution effective d'un PC de circulation**.

Nota : ce PC n'est pas obligatoirement lié à un PGT. Son activation et sa constitution peuvent faire l'objet d'un arrêté spécifique (*cf.* exemple page 23 du **PC Zonal de circulation Est**). Le PGT est vu alors comme un outil à disposition du PC.

Organisations en fonction des situations

Organisation en situation normale En situation normale, le service (CRICR, DDE) ayant à charge la surveillance du réseau assure, pour le compte de l'autorité compétente, une mission de veille sur l'ensemble des réseaux. Pour ce faire, il entretient des échanges réguliers avec les exploitants des différents réseaux routiers, qui eux aussi, assurent cette veille sur leurs propres réseaux.

Dès lors qu'un événement, susceptible de perturber les conditions habituelles de circulation, survient ou est annoncé, l'exploitant du réseau concerné doit en informer le **coordonnateur** qui, en fonction du diagnostic, décide du niveau d'organisation à adopter.

Organisation en situation de pré-crise En situation de pré-crise et selon les modalités définies par l'**autorité coordonnatrice**, le **coordonnateur** ou l'**appui opérationnel** met en place :

- une **veille renforcée** afin de suivre l'évolution de l'évènement prévu ou en

cours. Des **conférences téléphoniques** entre les services acteurs concernés sont organisées ;

- des **mesures « simples »** (cf. exemple page 22), afin d'anticiper et prévenir autant que possible la survenance d'une crise routière. Ces mesures sont activées selon une procédure simplifiée (l'activation de la première mesure vaut **déclenchement du plan**). Par mesure simple, on entend :
 - mesure de simple conseil,
 - mesure qui n'engage pas l'exercice du pouvoir de police.

L'organisation courante ou d'astreinte du **coordonnateur** est suffisante.

L'organisation courante de **l'appui opérationnel** est suffisante.

Organisation en situation de crise

En situation de crise, une organisation exceptionnelle doit être mise en place. Elle est de la responsabilité de **l'autorité coordonnatrice**.

Par exemple, l'organisation exceptionnelle est nécessaire dans les cas suivants :

- les mesures envisagées nécessitent la coordination de plusieurs services ayant ou non l'habitude de travailler ensemble : les acteurs habituels de l'exploitation (exploitants, forces de l'ordre) et d'autres services (secours, autres pays, ...)
- la situation terrain est telle qu'il y a plusieurs événements à différents endroits à coordonner en même temps (complexité de la situation) ;
- les mesures envisagées nécessitent une décision et une coordination de **l'autorité coordonnatrice** (désaccords, gestion des incompatibilités non prévues au plan, ...).



Lorsque la situation le justifie, le préfet active le centre opérationnel départemental (COD) et convoque un représentant de la DDE et s'il le juge utile un représentant du département et des autres exploitants de réseau. Il appartient alors au représentant de la DDE de veiller à l'inscription dans **SYNERGI** (SYstème Numérique d'Échange, de Remontée et de Gestion des Informations) de toutes les informations susceptibles d'avoir des conséquences sur la vie économique et sociale du département. Ce suivi, en temps réel, de l'évolution d'une situation permet, en outre, au Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises (**COGIC**) d'informer en tant que de besoin les autorités gouvernementales.

Tout événement lié à la circulation routière doit en effet faire l'objet d'une information immédiate du COGIC au ministère de l'Intérieur dès lors que cet événement est susceptible d'avoir des incidences sur le fonctionnement normal de la vie collective.

Lorsque l'ampleur de la crise dépasse le niveau départemental, et notamment sur proposition de l'EMZ, de la DRE de zone ou du CRICR, le préfet de zone active un PC zonal de circulation pour la coordination des opérations.

Synthèse

Le tableau ci-dessous précise en fonction de la situation, le niveau d'organisation requis.

Situation	Organisation	
Normale	Organisation courante	<ul style="list-style-type: none">• Veille
Pré-crise	Organisation courante + astreinte selon les cas	<ul style="list-style-type: none">• Veille renforcée + conférence téléphonique• Mise en œuvre de mesures simples (vaut déclenchement du plan)• Coordination• Suivi (plan déclenché)
Crise	Organisation exceptionnelle	Mise en œuvre du plan avec : <ul style="list-style-type: none">• déclenchement du plan• coordination• suivi (plan déclenché),• levée du plan

NB : post-crise

La fin de l'événement et de ses conséquences doit conduire à la réalisation d'un débriefing et d'une évaluation de la gestion.

Pour plus de précisions, on se reportera utilement à la Partie III.5 « Retour d'expérience » de la circulaire du 01/12/2006 [8].

Eléments méthodologiques

Cadrage du plan

Lors de l'élaboration du PGT, il est nécessaire de définir les acteurs intervenant dans la coordination et la mise en œuvre du plan.

Ces compétences sont dictées par le périmètre territorial, qui englobe le réseau primaire et le réseau associé.

Ci-dessous sont proposées des pistes de réflexions en ce sens.

Rôles dans la coordination

Le tableau ci-dessous indique les rôles incombant aux différents intervenants dans la mise en œuvre opérationnelle des PGT.

Intervenant \ Rôle	Autorité coordonnatrice	Coordonnateur	Appui opérationnel
Préfets de zone	X		
Préfets de département	X		
PC Zonal de Circulation		X	
DDE		X	
CRICR			X
Directions Interdépartementales des Routes (DIR)			X
Concessionnaires autoroutiers			X
Conseils généraux			X
Communes			X

Choix de la typologie a priori

En fonction de la commande reçue et du périmètre à prendre en compte, il est possible de choisir *a priori* la typologie du plan à réaliser (local, zonal, interzonal ou international).

Ce choix pourra être revu en fonction du panel des mesures étudiées par la suite (*cf.* « Niveaux de coordination des mesures » page 20).

La typologie du plan retenue, il convient d'étudier les mesures possibles, existantes ou non.

Pour cela, il faut :

- lister les événements à traiter :
 - aléatoires,
 - programmés,
 - de type intempéries ou encore de type cataclysmes pour lesquels une neutralisation des routes dans un périmètre donné est rendue nécessaire. Une table d'aide à la décision spécifique est établie,
- lister les mesures d'exploitation en les classifiant en différents niveaux : de la gestion en interne jusqu'à la gestion coordonnée, du « chien écrasé » à la coupure autoroutière, en distinguant le **cahier de consignes** interne à l'exploitant du PGT. Le seuil est à fixer ;
- classifier les mesures élaborées :
 - nature : **interne** à un exploitant (**cahier de consignes** donc à sortir du plan), **locale, zonale, interzonale, internationale,**
 - appel à une mesure de niveau supérieur,
 - qui peut en être à l'initiative,
 - sous l'autorité de qui / de quoi (arrêté),
 - quel niveau de coordination est nécessaire pour cette mesure.

Niveaux de coordination par mesure

La notion d'**entité**, fruit du périmètre territorial et des niveaux de découpages, permet de définir les niveaux de coordination potentiels des différentes mesures.

Par exemple, cette coordination est à analyser entre :

- deux exploitants sur un même département ;
- deux départements avec un seul exploitant ;
- deux pays et deux exploitants ;
- deux zones de défense avec un seul exploitant ;
- ...

Puis vient la notion d'**accord local** qui permet de définir pour chaque mesure le niveau de coordination optimal.

Enfin, le type de plan est fixé définitivement et les mesures hors plan sont dispatchées dans les autres plans.

Regroupement en scénarios

A l'issue de la répartition des mesures, le travail de construction des scénarios est à réaliser conformément au guide méthodologique de 2002 [11].

Exemple

Soit un axe, géré par un exploitant unique, traversant plusieurs départements et situé sur deux zones de défense.

On pourra réaliser un PGT d'axe **local**, traitant l'axe par tronçons.

Comme il y a un exploitant unique, l'**entité** la plus fine est donc le département.

Pour les mesures de type itinéraire alternatif court (« saut de puce ») entre deux départements contigus, un accord entre ces 2 **entités** pourra être trouvé afin d'assurer la coordination des mesures, sauf si l'exploitant est désigné comme **appui opérationnel** sur tout l'axe.

Si aucun accord n'est possible entre les départements, il faudra que le niveau zonal assure :

- la coordination des mesures « saut de puce » sur sa zone ;
- la coordination interzonale pour le « saut de puce » aux frontières de la zone.

Cette solution est déconseillée compte tenu de sa lourdeur.

Volet organisationnel

Le **volet organisationnel** du plan doit respecter le contenu et la forme édictés dans le guide méthodologique de 2002 [11] toujours en vigueur.

Cependant, comme indiqué au début de ce document, il convient de respecter les nouvelles définitions et de préciser les points suivants :

- modalités organisationnelles (courante / exceptionnelle) en fonction des situations pouvant être rencontrées (normale, pré-crise, crise) ;
- niveau(x) de coordination selon les mesures intégrées donc renvoi à d'autres plans (de niveau supérieur) ;
- état des PC lors des superpositions de plan (déclenchement simultané de plans), concertation en cas de conflits entre **coordonnateurs**, priorités à fixer entre le local et le zonal par exemple.

Volet technique

Le contenu du **volet technique** du plan est précisé dans le guide méthodologique de 2002 [11] toujours en vigueur ; la forme s'inspirera de celle édictée dans ce document.

Dans le but d'une vision plus globale et de faciliter le passage au niveau de coordination supérieur, le PGT doit faire référence aux mesures issues des plans de rang supérieur.

Exemples

On trouvera ci-après des illustrations de concepts introduits par le présent document, tirées de plans et d'organisations existants⁴.

Délégation de coordination à un préfet de département

PGT du tunnel Maurice Lemaire sur la N159 (limite Vosges Bas Rhin) : coordination du plan déléguée au préfet des Vosges

Accord local pour un plan interdépartemental

Les 2 plans ci-dessous ont été traités en tant que **plans locaux** :

PGT A40 Tunnel du Vuache (ATMB)
Préfecture Ain, Préfecture Haute-Savoie (interdépartemental)
Préfecture zonale Sud-Est
2002

PGT A36 Aire Urbaine Belfort / Montbéliard (APRR)
Préfecture du Territoire de Belfort, Préfecture du Doubs (interdépartemental)
Préfecture zonale Est
2007 - Attente signature 2008

Délégation d'une autorité coordonnatrice à un coordonnateur

CORALY : arrêté de délégation (Préfet de département Rhône → cadre Etat)

PALOMAR Rhône-Alpes Auvergne: arrêté de délégation Préfet de Zone → Cadre transport CRICR Rhône-Alpes Auvergne

Mesures « simples »

Ces mesures dites simples sont applicables en situation de pré-crise.

Exemples :

- information,
- délestage sans surveillance des forces de l'ordre,
- conseils.

Par opposition, les mesures impliquant le pouvoir de police ne sont pas considérées comme « simples ».

Exemples :

- déviation,
- stockage,
- délestage avec régulation et surveillance.

⁴ Les documents en rapport à ces exemples sont disponibles dans les CRICR concernés

Exemple de PC Zonal de circulation

Extraits de l'annexe technique de l'arrêté zonal portant institution, pour la zone de défense Est, du PC zonal de circulation.

Le PC Zonal de circulation est le poste de commandement du préfet de la zone

de défense Est en matière de circulation et de sécurité routière dès lors qu'un événement et/ou l'incidence de ce dernier dépassent les limites d'un département.

Le CRICR Est est l'outil de recueil, de traitement et de diffusion de l'information routière au niveau zonal, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7. Il veille également à ce que les événements et/ou leurs incidences ne risquent pas de dépasser les limites d'un département, selon les paramètres prévisibles et/ou observés.

S'il détecte en amont ou en temps réel cette limite, le directeur de permanence active le PC Zonal de Circulation selon le niveau approprié. En fonction de l'importance de l'événement, de son motif, des types de mesures à prendre et de l'exercice du pouvoir de police de la circulation, le PC Zonal de circulation peut être activé selon 3 niveaux

Pour chaque niveau d'activation, correspond une composition du PC Zonal de Circulation ainsi qu'une mission précise.

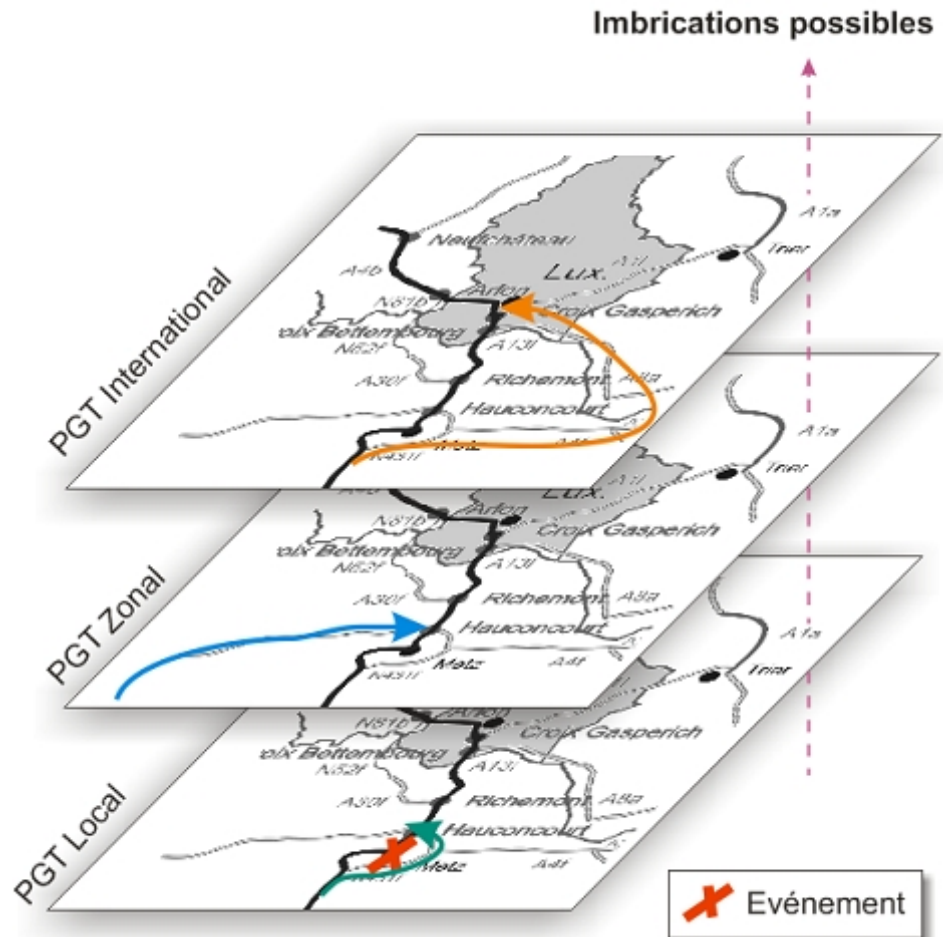
PC Zonal de Circulation					
Niveau d'activation			Composantes	Acteurs	Missions
1	2	3			
			Autorité préfectorale zonale	Préfet de la zone Préfet pour la sécurité et la défense	Responsable du PC Liaison avec les autorités préfectorales et Ministérielles
			Circulation routière zonale	Directeur de permanence du CRICR	Animateur et coordonnateur du PC Liaison avec le CNIR et les autres CRICR
			Assistance et secours	EMZ	Liaison avec le COZ, SDIS, SIDPC
			Équipement	DREZ	Liaisons avec les exploitants routiers
			Police	DZ CRS	Liaison avec les PC CRS autoroutiers, DDSF, PAF
			Gendarmerie	PASR	Liaison avec les régions de gendarmerie et toutes les unités de la zone
			Secrétariat PC	CRICR	Main courante du PC Liaison avec salle d'exploitation Envoi message PC
			Météorologie	Météo France	Liaison avec le prévisionniste

Imbrication des plans

Pour traiter un événement, il peut être fait appel à plusieurs plans simultanément.

Par exemple, l'A31, entre Toul et la frontière luxembourgeoise, il peut être fait appel à :

- un plan local : PGT du Sillon lorrain ;
- un plan zonal : Plan Palomar de la zone Est ;
- un plan international : Plan Bruxelles-Beaune.



Glossaire

Abréviation	Signification
ATMB	Autoroute et tunnel du Mont-Blanc
APRR	Autoroutes Paris-Rhin-Rhône
CIGT	Centre d'ingénierie et de gestion du trafic
COD	Centre opérationnel départemental
COGIC	Centre opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises
CORALY	Coordination et régulation du trafic sur les voies rapides de l'agglomération Lyonnaise
COZ	Centre opérationnel de zone
CRICR	Centre régional d'information et de coordination routières
DDE	Direction départementale de l'Équipement
DRE	Direction régionale de l'Équipement
DREZ	Direction régionale de l'Équipement, service défense de zone
DZ CRS	Direction zonale des compagnies républicaines de sécurité
EMZ	État major de zone
ORSEC	Organisation de Réponse en matière Sécurité Civile
PASR	Police administrative et sécurité routière
PC	Poste de commandement
PGT	Plan de gestion du trafic
Sétra	Service d'études sur les transports, les routes et leurs aménagements
SYNERGI	Système numérique d'échange, de remontée et de gestion des informations

Bibliographie

Textes officiels

- [1] **Décret n° 2004-374 du 29 avril 2004** modifié relatif aux pouvoirs des préfets, à l'organisation et à l'action des services de l'Etat dans les régions et départements.
- [2] **Décret n°88-622 du 6 mai 1988 modifié** relatif aux plans d'urgence, pris en application de la loi n° 87-565 du 22 juillet 1987 relative à l'organisation de la sécurité civile, à la protection de la forêt contre l'incendie et à la prévention des risques majeurs
- [3] **Décret n° 93-377 du 18 mars 1993** modifié relatif aux préfets délégués pour la sécurité et la défense auprès des préfets de zone de défense.
- [4] **Décret n° 2007-585 du 23 avril 2007** relatif à certaines dispositions réglementaires de la 1^{ère} partie du Code de la défense.
- [5] **Décret n° 2000-555 du 21 juin 2000** relatif à l'organisation territoriale de la défense.
- [6] **Décret n°2007-583 du 23 avril 2007** relatif à certaines dispositions réglementaires de la 1^{ère} partie du Code de la défense.
- [7] **Loi n°2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile modifiée par l'ordonnance n° 2005-432 du 6 mai 2005 relative au régime communal et au statut des élus de certaines collectivités d'outre-mer et de Nouvelle Calédonie.**
- [8] **Circulaire du 1^{er} décembre 2006 relative à la gestion de circulation routière et au traitement des situations de crise dans la nouvelle configuration routière**

Documents techniques

- [9] **Schéma Directeur d'Exploitation de la Route. Premiers éléments de réflexion pour l'organisation des services.** *Guide méthodologique* – Sétra, mars 1993 – réf. E9319
- [10] **503 mots de l'exploitation de la route.** *Glossaire* – Sétra, 1996 – réf. E9675
- [11] **Plan de Gestion du Trafic interurbain.**- *Guide méthodologique* – Sétra, Avril 2002
- [12] **Plan de Gestion du Trafic périurbain.** *Guide méthodologique* – Certu 2007

Documents à l'étude

- Gestion du trafic des poids lourds en situation de crise – Eléments méthodologiques
- Viabilité hivernale – approche globale – guide méthodologique
- Viabilité hivernale – approche globale – guide opérationnel

Page laissée blanche intentionnellement



Les **plans de gestion de trafic (PGT)** sont des documents élaborés pour faire face à des perturbations de circulation nécessitant une coordination des acteurs participant à l'exploitation de la route sur un réseau déterminé. Ils constituent des outils indispensables à la gestion de crise. Un guide méthodologique « Plan de gestion du trafic interurbain » a été publié par le Sétra en juin 2002.

La dernière phase de décentralisation, la réorganisation des services routiers, la parution de la circulaire du 1^{er} décembre 2006 relative à la gestion de la circulation routière et au traitement des situations de crise dans la nouvelle configuration routière sont autant d'éléments qui ont profondément modifié le paysage des **PGT** et leur implication opérationnelle dans leur mise en oeuvre.

La Direction de la sécurité et de la circulation routières a souhaité un accompagnement fort des nouveaux services, par le Réseau scientifique et technique du Ministère, sur les sujets de la gestion de la circulation et des situations de crise. Cet accompagnement a nécessité le développement et l'actualisation des méthodologies dans ce domaine. Pour répondre à ces besoins d'évolution, le principe d'élaborer trois dossiers complémentaires venant amender et compléter le guide existant a été retenu.

Ce premier dossier traite des nouveaux concepts, introduits par la circulaire du 1^{er} décembre 2006 dite « gestion de crise », et des organisations qui en découlent. Des précisions sont apportées sur la définition des différents **PGT**, leur mise en oeuvre, leur imbrication, les nouvelles organisations.

Document disponible au bureau de vente du Sétra
46 avenue Aristide Briand - BP 100 - 92225 Bagneux Cedex - France
téléphone : 33 (0)1 46 11 31 53 - télécopie : 33 (0)1 46 11 33 55
Référence : **0858** - Prix de vente : **12 €**

*Couverture - crédit photos : DREIF
Conception graphique de la couverture : Philippe Masingarbe (Sétra)
Impression : Caractère - 2, rue Monge - BP 224 - 15002 Aurillac Cedex
L'autorisation du Sétra est indispensable pour la reproduction, même partielle, de ce document
© 2008 Sétra - Dépôt légal : 4^{ème} trimestre 2008 - ISBN : 978-2-11-2-11-094652-2*



*Ce document participe à la protection de l'environnement.
Il est imprimé avec des encres à base végétale sur du papier écolabélisé PEFC.
CTBA/06-00743*

Le Sétra appartient
au Réseau Scientifique
et Technique
du MEEDAT

