

**La coordination au niveau zonal, les plans
intempéries zonaux**

M. Marc DELEIGUE
Adjoint Sécurité Défense
DRE - DDE Rhône-Alpes

33, rue Moncey

69421 Lyon Cedex 03

Tél.: 33 (0)4 78 62 51 53 - Fax : 33 (0)4 78
62 52 35

E-mail : marc.deleigue@equipement.gouv.fr

CONGRES INTERROUTE

CONFERENCE « GESTION DU TRAFIC – GESTION DES CRISES HIVERNALES »

La coordination au niveau zonal, les plans intempéries zonaux

Après la tempête de décembre 1999 qui a traversé la France, le Gouvernement a constaté que les crises importantes, dont les effets ne s'arrêtent pas aux limites des départements, voire des régions, étaient plus aisément gérables au niveau des zones de défense.

C'est ainsi que les périmètres des zones ont été revus et que le décret du 21 juin 2000 a redécoupé en 7 zones de défense le territoire de la métropole à partir desquelles sont coordonnées les efforts civils et militaires pour la gestion des crises.

Le représentant de l'État dans la zone de défense est le Préfet du département où se trouve le chef-lieu de celle-ci. Il porte le titre de Préfet de Zone.

Le décret du 16 janvier 2002 précise les pouvoirs du préfet de zone. En cas de crise ou d'évènements d'une particulière gravité, dont les effets dépassent le cadre d'un département, le préfet de zone coordonne les actions des préfets de département. Il élabore et arrête les plans de secours dans le domaine de la sécurité civile, dont le déclenchement relève de son autorité.

Les plans neige, qui sont des plans de gestion de trafic sous intempéries et des plans de secours aux usagers des autoroutes, font partie de ces plans zonaux.

L'un des premiers plans intempéries qui ait été produit est le Plan Neige Vallée du Rhône.

L'importance économique dans les liaisons Nord-Sud jouée par ce corridor (17 000 PL/j) qui, de surcroît, est très sensible à la neige, a conduit les Ministres de l'Intérieur, de la Défense et de l'Équipement à demander au Préfet de la Zone Sud-Est d'élaborer un plan.

Ce plan précise les procédures à mettre en œuvre pour, d'une part assurer au maximum l'écoulement du trafic en évitant le blocage des axes autoroutiers et routiers en cas de météo dégradée et, d'autre part, organiser l'assistance (ravitaillement, hébergement ...) et le secours d'urgence aux usagers immobilisés.

Ce plan a été approuvé le 18 décembre 1997 par arrêté inter-préfectoral, puis activé une première fois suite à d'importantes chutes de neige au cours de l'hiver 1999/2000. Cette expérience a mis en lumière certaines faiblesses, notamment l'absence des mesures d'anticipation et la gestion non différenciée des trafics PL et VL.

Une deuxième version en date du 10 octobre 2000, faisant suite au rapport Lépingle, a défini une nouvelle organisation opérationnelle associant les zones de défense limitrophes à la zone Sud-Est.

Le plan est déclenché lorsque l'ampleur attendue des problèmes de circulation pourrait ne plus être compatible avec une gestion au niveau départemental. Graduellement, l'activation du plan se déroule comme suit :

Des dispositions préparatoires :

* Mise en éveil d'un groupe de vigilance en cas d'alerte météo composé du CRICR, du CIRCOSC, d'ASF, de CORALY et de METEO-France qui se mettent en liaison par conférence téléphonique. Ce groupe constitue un PC virtuel chargé de surveiller l'évolution des conditions météo.

* Pré-alerte qui se traduit par la mise en astreinte des membres du PC zonal de circulation et des services de terrain.

Des dispositions opérationnelles :

* Sur proposition du groupe de vigilance, le PC zonal de circulation est activé au CRICR de Lyon par le préfet de zone de Défense Sud-Est. Il est composé du Préfet délégué pour la Sécurité et la Défense, du Directeur Régional de l'Équipement, du CRICR, de la région de Gendarmerie Sud-Est, du groupement inter-régional des CRS et de l'Etat Major de Défense et de Sécurité Civile.

Dans le même temps, des PC de crise en préfecture et en DDE sont activés dans chaque département.

Le Préfet de zone, assisté du PC zonal de circulation, coordonne la mise en œuvre des mesures définies dans le plan avec les Préfets des zones de défense limitrophes et les acteurs concernés.

Lorsque les conditions météorologiques sur des secteurs sensibles, préalablement repérés, font craindre que la capacité de l'exploitant à permettre l'écoulement du trafic ne soit plus garantie, les mesures opérationnelles du plan consistent à interdire l'accès des poids-lourds aux zones enneigées de l'autoroute au moyen d'un stockage pleine voie. Simultanément, dans les départements concernés, des arrêtés préfectoraux réglementent la circulation sur le réseau parallèle en adéquation avec les dispositions prises sur l'autoroute par le PC zonal.

Si les conditions de circulation se dégradent d'avantage, l'ensemble des Véhicules Légers et transports en commun doivent quitter l'autoroute qui est alors fermée et qui ne contient plus que les Poids Lourds stockés.

Le plan précise alors des mesures d'hébergement, de ravitaillement et d'assistance mise en œuvre par les services de sécurité civile du département concerné.

Tout au long de cette gestion de crise, des synthèses régulières de la situation sont établies par le P.C. zonal à partir des informations que lui font remonter les différents PC départementaux et les services de terrain. Le Préfet de Zone maîtrise et valide cette communication.

Principaux enseignements après 4 années d'expérience

Depuis l'approbation du PNVR rénové en octobre 2000, les hivers successifs, bien que peu rigoureux, ont entraîné chaque année l'activation à 3 ou 4 reprises du Plan Neige Vallée du Rhône.

Dans chaque cas, les mesures anticipatives du plan ont permis d'éviter la fermeture de l'autoroute, l'immobilisation de véhicules légers sur l'autoroute et d'assurer un retour rapide à la normale.

La plus-value apportée par le plan réside essentiellement dans la coordination du grand nombre des acteurs qui participent à l'exploitation de l'autoroute et du réseau routier parallèle, la clarification et la fiabilité des circuits d'alerte, de décisions et d'informations.

Le dispositif d'alerte décrit dans le plan neige vallée du Rhône a permis à la cellule de vigilance d'anticiper le déclenchement du plan en fonction de l'évolution prévue des conditions météorologiques.

Bien informer le public permet alors d'atténuer les conséquences d'une crise telle que celle gérée par le plan neige.

Pour être efficace, l'information doit être différenciée suivant que les usagers sont en approche lointaine, à proximité ou dans la zone perturbée.

Pour être crédible, l'information ne doit pas être discordante : il appartient à la cellule communication du PC zonal de décrire la vision générale de la situation qui sera reprise par tous les médias avec éventuellement des précisions à l'échelon local, plus particulièrement par la radio trafic 107.7.

Avant chaque saison hivernale un exercice est réalisé jusqu'à l'application de la mesure n° 3 ce qui permet de tester la qualité de l'alerte, la réactivité du groupe de vigilance et le bon fonctionnement des réseaux d'échanges entre tous les partenaires.

L'approbation du Plan Neige Vallée du Rhône, entre autre, a conduit la DSCR à produire un guide pour l'élaboration des plans de gestion de trafic.

Ce guide a permis de réaliser, sur le même modèle, d'autres plans intempéries sur chacune des zones de défense. Ont été ainsi produits :

- le plan neige arc méditerranéen pour l'ensemble des autoroutes de la Zone de Défense Sud
- le plan intempéries Sud-Ouest pour l'itinéraire Tour-frontière espagnole (A10, A63) et Vierzon-Toulouse (A20, N20)
- le plan intempéries Est pour l'ensemble du réseau autoroutier de la Zone Est
- le plan intempéries Ile de France
- Le plan intempéries de la zone Nord

Enfin, sont en phase terminale d'études :

- le plan intempéries pour les autoroutes et réseau routier majeur de la zone Ouest
- le plan intempéries Massif central pour A71, A75 et A82, A72.

L'existence de ces plans et leur cohérence permet aujourd'hui de les décliner conjointement et d'assurer une solidarité entre zones pour faciliter la gestion de crise de circulation sur l'ensemble du territoire national.

Sur les grands corridors de déplacements, l'importance du trafic des Poids Lourds est telle qu'il s'est avéré nécessaire d'arrêter le flux dans des zones voisines non concernées directement par les intempéries. Ainsi, pour permettre l'efficacité des actions de viabilité hivernale dans la zone Est, des PL ont été arrêtés et stockés dans la zone Sud.

Cette démarche va au-delà des objectifs et des mesures d'un plan intempérie de zone et conduit à gérer le trafic d'un très grand nombre de Poids Lourds en générant des problèmes de stockage, d'information et d'assistance aux usagers qu'il conviendra de résoudre.

Mais ceci est un autre chantier qu'il faut sans doute détacher des principes des plans intempéries de zone.

Marc DELEIGUE
Adjoint au DRE de la Zone Sud-Est
pour la Défense et Sécurité Civiles

LES ZONES DE DEFENSE EN METROPOLE



