

Document de travail

Plans Intempéries

--

Analyse de l'existant et Éléments de méthode

Document de travail

Date : 10/12/2008

Version : 2.8

Rédacteurs : C. Schiavo - F.Evesque

Sommaire

Préambule.....	5
Contexte de l'étude.....	6
Une hétérogénéité des plans intempéries.....	6
Parution d'une circulaire « Gestion de crises ».....	6
Un besoin de modélisation des PGT.....	6
Objet du document.....	7
État des lieux.....	9
Plans Intempéries existants.....	11
Identification.....	11
Statut.....	11
Analyse des plans Intempéries existants.....	13
Champ d'action.....	13
Sommaire du plan.....	14
Principes de fonctionnement du plan.....	14
Volet technique.....	17
Éléments de méthode.....	19
Principes généraux d'articulation.....	20
Définitions.....	20
Organisation en fonction des situations.....	21
Le plan Intempéries.....	22
Articulation type.....	23
Recommandations de rédaction.....	26
Composition du plan Intempéries.....	26
Organisation fonctionnelle du plan.....	27
Gestion technique du plan.....	31
Mesures opérationnelles.....	35
Annexes – Fiches synthèses des plans.....	37
PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen.....	38
PIMAC – Plan Intempéries Massif central.....	46
PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest.....	53
PIZE – Plan Intempéries Zone Est	63
PIZ Nord – Plan Intempéries Zone Nord	73
PIZO – Plan Intempéries Zone Ouest.....	79
PNVR – Plan Neige Vallée du Rhône.....	85
PNVIF – Plan Neige et Verglas d'Île de France	91

Contexte de l'étude

Une hétérogénéité des plans intempéries

Le chapitre « État de l'existant » dresse un comparatif de l'articulation des huit plans Intempéries réalisés à ce jour. Il en ressort que :

- tous les plans s'articulent autour de différentes phases de fonctionnement, correspondant à des stratégies,
- dans la plupart des plans, ces phases sont intitulées MG (Mesures globales) mais également « Stade » ou « Niveau »,
- le nombre de phases est variable d'un plan à l'autre,
- selon les plans, le plan est considéré comme déclenché à partir de la 1ère phase ou de la 3ème phase,
- selon les plans, les stratégies correspondant à chacune des phases ne sont pas identiques.

Cette hétérogénéité entre les différents plans est source de difficultés, en particulier de coordination entre les PC zonaux de circulation des zones limitrophes.

Parution d'une circulaire « Gestion de crises »

Dans le cadre du transfert aux départements des services de l'état affectés à la gestion des routes départementales et de la réorganisation des services de l'État affectés à la gestion des routes départementales et de la réorganisation des services, une circulaire relative à la gestion de la circulation routière et au traitement des situations de crise a été éditée.

Outre l'aspect « rôle des différents acteurs », cette circulaire définit trois situations pour la gestion du trafic routier :

- situation normale,
- situation de pré-crise,
- situation de crise.

Les différents stades de fonctionnement des plans Intempéries doivent en conséquence se caler sur ces trois situations.

Un besoin de modélisation des PGT

Le développement d'une fonction « Gestion des crises » dans Tipi demande une modélisation préalable des plans de gestion de trafic (PGT), notamment des plans Intempéries.

Cette modélisation favorisera ainsi :

- le développement de l'outillage des PC de crise,
- le partage des informations entre les différents acteurs concernés par une crise.

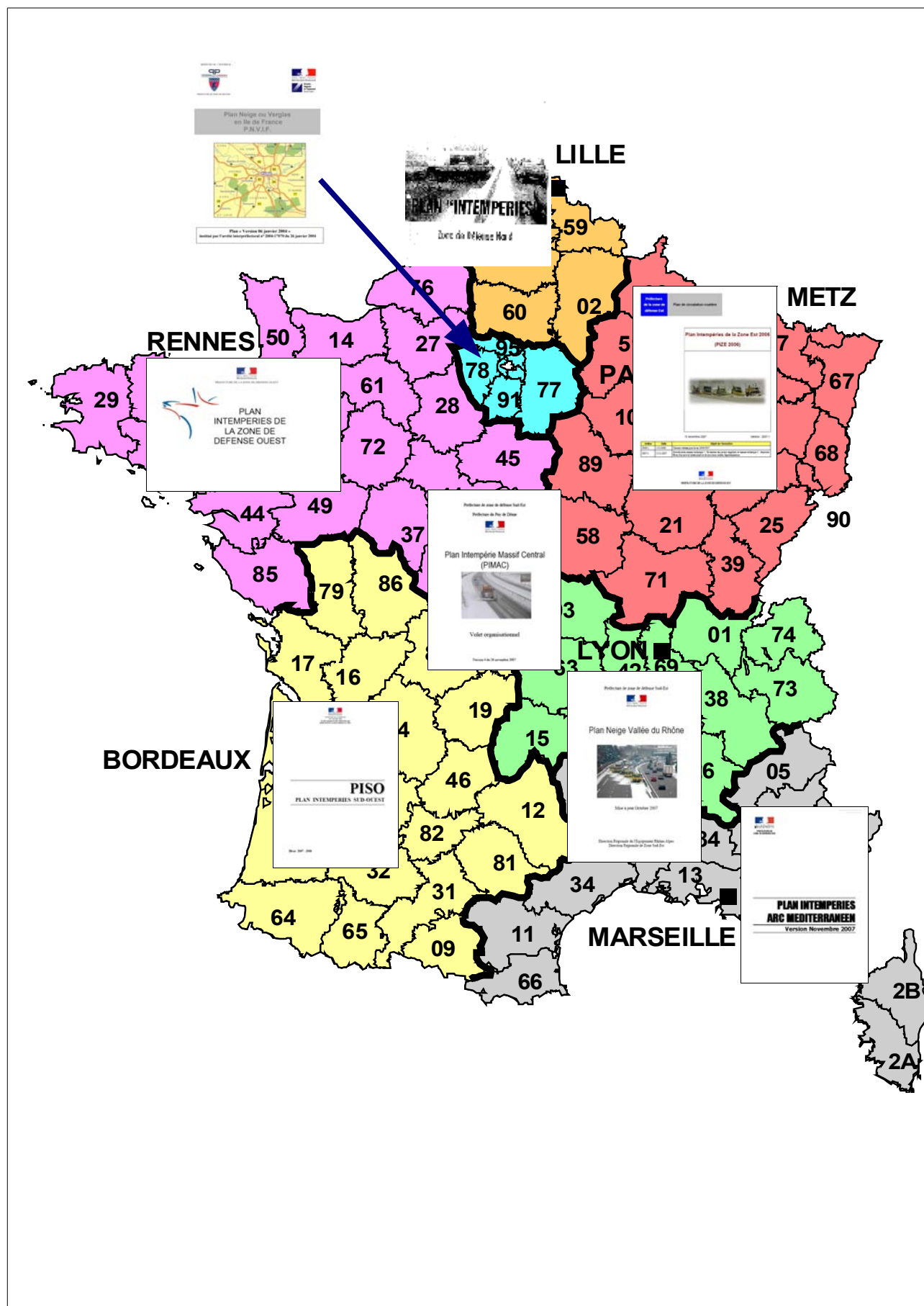
Cette modélisation impose une certaine homogénéité entre les plans.

Objet du document

Compte tenu des différents aspects exposés dans le contexte, il paraît nécessaire que les différents plans élaborés présentent une certaine homogénéité.

Le présent document a donc pour objet de proposer des recommandations pour la rédaction des plans Intempéries.

Ces éléments de méthode tirent parti des meilleures pratiques observées sur les plans existants.



Plans Intempéries existants

Identification

La lettre circulaire « R/EG-E n° PF 99-15/MDP du 7 mai 1999 » du ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement et relative à la politique d'entretien du réseau national pour 1999, demandait que soit élaborée par chaque préfet de zone de défense un plan Intempéries en s'inspirant des travaux réalisés pour la vallée du Rhône.

À ce jour, 8 plans Intempéries ont été élaborés :

- Plan Intempéries Arc Méditerranéen (PIAM)
- Plan Intempéries Massif Central (PIMAC)
- Plan Intempéries Sud-Ouest (PISO)
- Plan Intempéries de la Zone Est (PIZE)
- Plan Intempéries Zone Nord (PIZ Nord)
- Plan Intempéries Zone Ouest (PIZO)
- Plan Neige Vallée du Rhône (PNVR)
- Plan Neige et Verglas de l'Île de France (PNVIF)

Statut

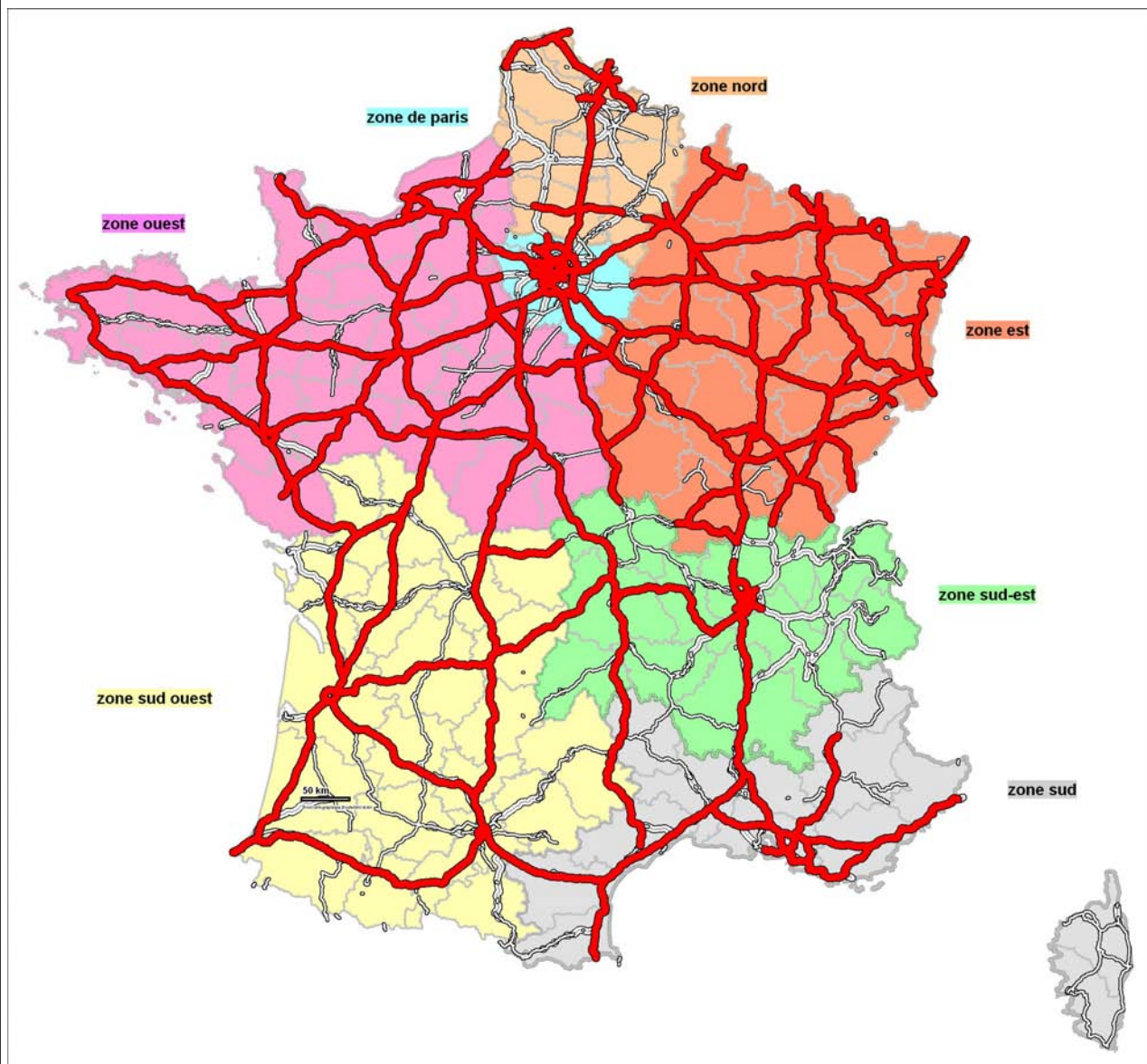
Actualisation Suite à la réorganisation des services routiers, tous les plans Intempéries ont fait l'objet d'une actualisation récente (2007), à l'exception du PIZ-Nord qui n'a pas été réactualisé depuis 2003.

À noter que le PISO fait l'objet d'une actualisation annuelle avec une procédure bien définie : bilan/débriefing, réunions de concertations, propositions d'amélioration, mise à jour du plan, réunions préparatoires pour l'hiver prochain.

Modalités d'approbation Chaque plan est institué par un arrêté, soit zonal, soit interpréfectoral (signé par le préfet de zone et les préfets de départements concernés).

Dans le cas d'un arrêté zonal, une consultation préalable des préfets de département a généralement eu lieu.

Réseau primaire couvert par les plans Intempéries



A noter, quelques discontinuités, d'une zone à l'autre, dans le réseau primaire pris en compte

Analyse des plans Intempéries existants

Champ d'action

Objectifs / Événements traités Les objectifs des plans Intempéries sont similaires :

- assurer au maximum l'écoulement du trafic même dans des conditions météorologiques dégradées en évitant le blocage des usagers sur les secteurs sinistrés des axes autoroutiers et routiers ;
- assurer la sécurité des personnes : mettre en œuvre des dispositions de coordination opérationnelle inter-services en vue d'une assistance voire d'un secours aux usagers.

Les conditions météorologiques dégradées sont en général la **neige** et le **verglas**. À noter que certains plans évoquent l'utilisation du plan pour des intempéries de tout type entraînant des coupures d'axes. Le PIAM prévoit des scénarios spécifiques pour les **inondations**.

Périmètre territorial Chaque zone de défense dispose d'un plan Intempéries couvrant l'ensemble de sa zone à l'exception de la zone Sud-Est. Cette dernière n'a pas de plan Intempéries zonal mais deux plans Intempéries spécifiques à des secteurs géographiques : Vallée du Rhône et Massif Central. L'élaboration d'un plan Intempéries couvrant le secteur des Alpes est en projet.

Réseau primaire : il s'agit du réseau directement concerné par les perturbations à traiter.

Deux plans intempéries (PIZE, PISO) prennent en compte l'ensemble du RRN, les autres uniquement les axes de type autoroutiers.

Réseau associé il s'agit du réseau mis à contribution par les mesures mises en œuvre.

En général, il s'agit du réseau constitué de routes nationales ou routes départementales classées à grande circulation.

D'un plan intempérie à l'autre, le réseau associé peut être utilisé à différentes fins : délestage, déviation (VL et/ou PL), fermeture d'axes simultanées aux fermetures d'autoroute, stockage hors autoroutes.

Analyse des plans Intempéries existants (suite)

Sommaire du plan

Bien que le guide méthodologique de 2002 ne présente pas de structure type pour les plans Intempéries, l'ensemble des plans présente les mêmes thèmes mais pas forcément dans un ordre identique.

La structure la plus commune est la suivante :

Chapitre 1 : Principes généraux d'organisation du plan Intempéries

- Objectif
- Périmètre territorial
- Principes de gestion du plan¹
- Organisation opérationnelle
- Organisation de l'information
- Secours et assistance aux usagers

Chapitre 2 : Gestion technique du plan

- (Description détaillée des réseaux : tableaux, cartographie)²
- Tableau des différentes phases du plan
- Description détaillée de chacune des phases avec des modèles prédéfinis
- (Description des mesures opérationnelles par secteur)³

Annexes : glossaire, annuaire, cartographies, modèles, etc.

Principes de fonctionnement du plan

Organisation décisionnelle

Hormis pour le PIMAC où il existe une délégation du préfet de zone au préfet du Puy-de-Dôme pour la gestion du plan, les acteurs clés sont les mêmes d'un plan à l'autre :

- l'autorité coordonnatrice est le préfet de zone,
- le coordonnateur est le PC Zonal de circulation situé dans les locaux du CRICR,
- l'appui opérationnel : le CRICR

Le PC Zonal de circulation est composé des mêmes représentants des services d'une zone à l'autre.

À noter que dans les zones Est et Sud-Est, le PC Zonal, institué par un arrêté zonal spécifique, peut être activé selon 3 niveaux. À chaque niveau, correspond une configuration différente, le niveau 3 correspondant à la configuration complète du PC Zonal.

1 Parfois dans le chapitre 2

2 Parfois en annexe

3 Parfois dans des documents séparés

Analyse des plans Intempéries existants (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Différentes phases

Plan	Nombre de phases	Déclenchement du plan
PIAM	2 MG hors plan + 8 MG	Le PIAM comporte 10 mesures globales. Il est déclenché avec l'activation du PC zonal (mesure MG3). Il comporte : une mesure MG7a : déstockage progressif des poids lourds une mesure MG7b : remise en circulation progressive
PIMAC	2 MG hors plan + 7 MG	Le PIMAC comporte 9 mesures globales. Il est déclenché avec la mesure MG3.
PISO	2 MG hors plan + 7 MG	Le PISO comporte 9 mesures globales. Il est déclenché avec l'activation du PC zonal (mesure MG3). La mesure MG9 est utilisée pour lever le plan quelque soit le niveau maximum atteint (MG9 suite à MG1, MG2 ou MG3).
PIZE	2 MG hors plan + 5 MG	Le PIZE comporte 5 mesures globales. Le plan est déclenché par le PC zonal avec la mesure MG3. La situation de veille et de vigilance ne font pas partie du plan. La désactivation des mesures ne fait pas l'objet de mesures particulières.
PIZ Nord	2 stades hors plan + 5 stades	Il comporte 7 stades de fonctionnement. Le plan est déclenché au stade 3 avec l'activation du PC zonal.
PIZO	9 mesures globales (MG)	Il comporte 9 mesures globales. Il est considéré comme déclenché dès la mise en éveil du groupe de vigilance (mesure MG1). Le PC zonal peut être activé (mesure MG 3) avec présence ou non de ses membres au CRICR.
PNVR	2 MG hors plan + 7 MG	Le PNVR comporte 9 mesures globales. Le plan est déclenché avec la mesure MG3.
PNVIF	3 niveaux	Pour éviter toute confusion, la notion de déclenchement est abandonnée. Il est fait état d'activation de niveau 1, 2 ou 3. Le plan est considéré comme déclenché dès le niveau 1 et ce pour toute la période hivernale (15 novembre – 15mars)

Analyse des plans Intempéries existants (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Information des usagers

Chaque plan comporte un chapitre spécifique à l'information des usagers.

Selon les plans, le service en charge de la rédaction de la communication envers les usagers peut être :

- soit le PC Zonal via sa cellule communication,
- soit le CRICR.

Certains plans intègrent une information vers les transporteurs dès la vigilance.

Assistance et secours

Pour chaque plan, un chapitre spécifique est consacré à l'assistance et au secours des usagers, avec plus ou moins de détails : dispositions générales et dispositions opérationnelles.

Coordination inter-plan

Coordination zonal-local :

Les plans Intempéries zonaux ne prennent pas en compte l'aspect coordination avec des plans neige locaux existant ou en projet.

Deux approches sont possibles :

- le département essaye de gérer en local sa micro-crise, et sollicite la zone dès que les moyens s'avèrent insuffisants. Le plan Intempérie zonal est alors déclenché,
- la crise est d'emblée zonale et la zone sollicite les départements pour mettre en œuvre des mesures locales.

La 1ère approche incite à développer des plans Intempéries locaux (quelques uns existent), la 2ème incite les départements à décliner localement les mesures du plan Intempérie zonal.

Coordination interzonale :

La coordination interzonale est peu souvent abordée sous la forme d'un chapitre spécifique.

Elle concerne les deux aspects suivants :

1. Montée en puissance des organisations par rapport aux plans Intempéries voisins
2. Sollicitation de mesures opérationnelles entre zones voisines

Pour cet aspect précis, les deux approches suivantes, non décrites dans le plan, sont constatées :

- Approche classique :
 - le PC zonal demandeur (zone de défense A) sollicite la zone de défense voisine B (CRICR ou PC zonal si activé) pour gérer le trafic circulant à destination de sa zone (zone de défense A) en lui expliquant la situation,
 - Après analyse de la situation, la zone de défense B déclenche son plan Intempéries et active les mesures nécessaires.
- Approche directe : après accord de la zone de défense limitrophe B, le PC zonal de la zone de défense A sollicite directement le ou les départements concernés par les mesures à mettre en œuvre.

Dans ce cas, le plan Intempéries de la zone de défense B n'est pas déclenché.

Analyse des plans Intempéries existants (suite)

Volet technique

Aide à la décision – stratégies d'exploitation

Peu de plans proposent des critères pour passer d'une phase à l'autre.

Lorsque c'est le cas, les critères retenus sont les conditions de circulation à une échéance plus ou moins longue, et éventuellement les sollicitations extérieures (exploitant, préfet de département, préfet de zone voisine).

La plupart des plans proposent une segmentation de leur réseau primaire : même si le découpage est rarement explicité dans le plan, il s'agit de secteurs homogènes d'un point de vue de la gestion de la circulation en condition météorologique dégradée.

Pour chaque secteur touché, les plans Intempéries proposent

- soit une simple cartographie identifiant les zones de stockage PL, points de retournements, etc.
- soit un scénario listant l'ensemble des mesures à activer.

S'il n'existe pas de scénario pour chaque secteur, la stratégie commune de gestion d'un secteur perturbé est précisée par ailleurs.

Fiches mesures

La description des actions à mettre en œuvre diffère suivant les plans :

- fiches mesures génériques décrivant le déroulé de la mesure accompagnées de fiches d'identité pour chaque zone de stockage ou point de fermeture,
- scénarios très détaillés renvoyant en complément vers des fiches actions locales.

Selon les plans, seules certaines mesures sont très détaillées.

Modèles

La majorité des plans proposent des modèles :

- pour le déclenchement du plan et le passage d'une phase à l'autre,
- de messages types d'informations aux usagers (déclinés suivant la phase et suivant le secteur concerné),
- d'arrêtés types relatifs à l'interdiction de circulation PL ou tous véhicules (mise en œuvre ou levée),
- de fiches de remontée d'informations sur les conditions de conduite (génériques ou détaillées pour chaque exploitant et par itinéraire),
- D'autres exemples illustrant la mise en œuvre du plan sont également proposés : cartographie pour la synthèse zonale, règles de bonne conduite pour la conférence téléphonique, utilisation de Synergi, etc.

Cartographies

La plupart des plans proposent une cartographie générale ou liste recensant :

- les zones de stockage PL,
- les zones sensibles (rampes, zones de congères, etc.).

Certains plans proposent une cartographie ou liste de points particuliers tels que :

- les points de retournement,
- les points de choix d'interdiction PL.

À noter que la cartographie est en général bâtie à partir d'un SIG.

Principes généraux d'articulation

Définitions

Situations La circulaire relative à la gestion de la circulation routière et au traitement des situations de crise distingue 3 situations :

- **Situation normale** : dans cette situation, aucun événement dépassant le niveau d'intempéries pour lequel les maîtres d'œuvre ont dimensionné leur outil de service hivernal en corrélation avec le niveau de service défini par les maîtres d'ouvrage, n'est en cours ou annoncé
- **Situation de pré-crise** : Cette situation résulte d'un événement météo-routier prévu ou en cours dont l'intensité, la nature ou la durée risque de dépasser le niveau d'intempéries pour lequel les maîtres d'œuvre ont dimensionné leur outil de service hivernal.

Elle peut également être consécutive à des incidents dus aux mauvaises conditions de circulation¹ et provoquant des blocages localisés pouvant être gérés au niveau local.

Le passage en situation de pré-crise doit également être effectif dès lors que des mesures prises dans une zone de défense voisine impactent les conditions de circulation de la zone.

- **Situation de crise** : Cette situation résulte d'un événement météo-routier annoncé ou en cours dont l'intensité, la nature ou la durée a une forte probabilité de dépasser le niveau d'intempéries pour lequel les maîtres d'œuvre ont dimensionné leur outil de service hivernal.

Elle peut également faire suite à des blocages ayant des conséquences importantes sur le fonctionnement du réseau.

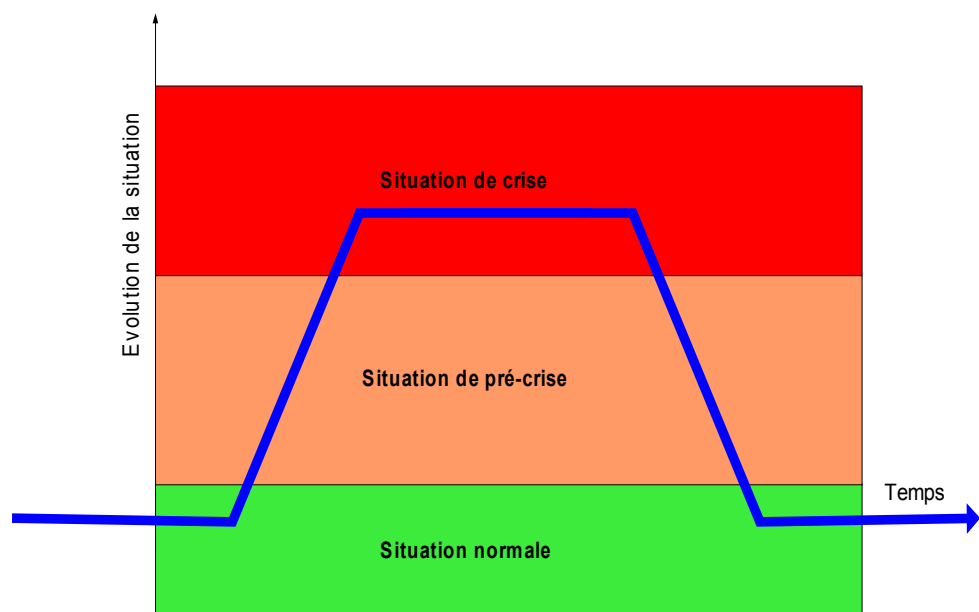


Illustration de la gestion d'une crise dans le temps

¹ Les conditions de circulation résultent de la conjonction des conditions de conduite hivernales, des intempéries et de l'état du trafic

Principes généraux d'articulation (suite)

Définitions (suite)

Le guide PGT interurbain définit 3 acteurs clés et 2 types d'organisation.

- Acteurs clés**
- **Autorité coordonnatrice** : il s'agit de l'autorité responsable de l'élaboration et de l'approbation du plan ainsi que des décisions d'application du plan.
Au niveau zonal, il s'agit du préfet de zone ou par délégation, le préfet délégué à la sécurité et à la défense.
 - **Coordonnateur** : désigné par l'autorité coordonnatrice du plan, il coordonne les opérations. Il peut recevoir délégation pour prendre certaines décisions relatives au plan.
Au niveau zonal, il s'agit du PC zonal de circulation.
 - **Appui opérationnel** : il s'agit des services supports au coordonnateur, fonctionnement en H24 et disposant des moyens techniques pour mettre en œuvre le plan.
Au niveau zonal, il s'agit du CRICR. Les limites de sa fonction sont définies dans le plan.
- Organisations**
- **Organisation courante** : le directeur de permanence du CRICR exerce ses missions. Il agit depuis la salle d'exploitation ou la salle opérationnelle.
 - **Organisation exceptionnelle** : elle correspond au fonctionnement du PC zonal de circulation

Organisation en fonction des situations

- Organisation en situation normale**
- Dans cette situation, la surveillance du trafic repose sur l'organisation courante : le CRICR assure pour le compte du préfet de zone une surveillance du réseau.
 - Pour ce faire il reçoit des informations des gestionnaires routiers, des forces de l'ordre et des services météorologiques.

- Organisation en situation de pré-crise**
- Dans cette situation, un groupe de vigilance est mis en place afin d'assurer une surveillance renforcée du réseau.
- Ce groupe de vigilance est mis en place à l'initiative du directeur de permanence du CRICR
- Il regroupe, outre le CRICR :
- la DREZ
 - les gestionnaires du réseau primaire
 - les représentants zonaux des forces de l'ordre
 - Météo-France
- Ce groupe se concerte régulièrement, en général par le biais de conférences téléphoniques.

Principes généraux d'articulation (suite)

Organisation en fonction des situations (suite)

Organisation en situation de pré-crise (suite)

S'il y a lieu :

- les membres du PC zonal de circulation sont mis en pré-alerte, afin de garantir une bonne réactivité en cas d'ouverture du PC zonal ;
 - des mesures « simples » de gestion de trafic sont activées à titre préventif par le directeur de permanence du CRICR. Depuis :
 - la salle d'exploitation sous le timbre du préfet de zone,
- ou
- la salle opérationnelle sous le le timbre du PC zonal de circulation qui, dans ce cas, aura préalablement été ouvert dans sa composante la plus simple (directeur de permanence du CRICR + secrétariat).

Organisation en situation de crise

Le passage en situation de crise traduit par :

- l'ouverture du PC zonal de circulation dans sa configuration complète :
 - Autorité coordonnatrice (préfet de zone ou préfet délégué à la sécurité et à la défense),
 - Directeur de permanence du CRICR,
 - DREZ,
 - EMZ,
 - Représentants zonaux des forces de l'ordre (gendarmerie et police),
 - Fonctions supports (secrétariat, cellule de communication, ...).

Si besoin, Météo-France peut également faire partie du PC zonal de circulation.

- le déclenchement du plan Intempéries,
- le passage en configuration de crise des autorités locales concernées (ouverture des COD en préfecture),

Nota : Suivant leur niveau d'engagement dans le service hivernal, les exploitants peuvent passer de façon concomitante en organisation exceptionnelle, ce qui se traduit par le mode "d'action renforcée" (cf décret 2002-259 du 22/02/2002, titre III).

Le plan Intempéries

Le plan Intempéries est l'outil dont dispose le PC zonal de circulation pour gérer les crises routières dues à des intempéries, en général de type neige ou verglas.

Il comporte un volet organisationnel et un volet technique.

Volet organisationnel

Il décrit, en terme d'organisation, la mécanique du plan :

- l'entrée dans le plan,
- la gestion des mesures,
- la sortie du plan.

Il traite également les thèmes suivants :

- Coordination avec le niveau local et les zones limitrophes,
- Organisation de la communication vers les usagers,
- Organisation des secours et de l'assistance aux usagers.

Principes généraux d'articulation (suite)

Le plan Intempéries (suite)

Volet technique Le volet technique du plan décrit les différentes mesures du plan qui concernent l'information des usagers, la gestion du trafic ainsi que l'assistance et le secours des usagers.

Ces mesures peuvent être regroupées dans deux familles :

- Mesures prises à titre préventif,
- Mesures prises à titre curatif.

Articulation type

La gestion du trafic routier en situation hivernale se caractérise par :

- 3 niveaux de surveillance du trafic routier
 - 2 organisations des services
 - 4 états de fonctionnement du plan
 - Entrée dans le plan,
 - Gestion préventive
 - Gestion curative
 - Sortie du plan
- Phase opérationnelle du plan

Proposition d'articulation Ces différentes notions sont regroupées en **6 phases**, chacune qualifiant :

- le niveau de surveillance du trafic routier,
- l'organisation en place,
- l'état du plan et son mode de fonctionnement,
- la nature des mesures mises en place.

Le tableau de la page suivantes illustrent ces deux propositions.

Principes généraux d'articulation (suite)

Articulation type (suite)

Situations	Organisations	Phases de gestion du trafic routier		Actions / Mesures
Normale	Courante	0	Veille	
Pré-crise	Courante avec échanges renforcés	1	Vigilance	<ul style="list-style-type: none"> Mise en place d'un groupe de vigilance Suivi de l'évolution de la situation
		2	Pré-alerte	<ul style="list-style-type: none"> Mise en alerte des membres du PC zonal de circulation Ouverture du PC zonal de circulation dans sa configuration minimale Mise en œuvre de mesures « simples » d'un plan Intempéries (le plan fonctionne en mode simplifié) : information, conseil aux usagers et transporteurs Le groupe de vigilance continue à fonctionner
Crise	Exceptionnelle	3	Entrée dans la crise	<ul style="list-style-type: none"> Activation du PC zonal de circulation dans sa configuration complète Déclenchement d'un plan Intempéries
		4	Gestion préventive	<ul style="list-style-type: none"> Interdiction de circuler pour les PL (avec ou sans préavis) Stockage PL en amont Mesures d'accompagnement : <ul style="list-style-type: none"> Mise en convoi des PL, Assistance aux chauffeurs routiers, Information des usagers et transporteurs Délestages / Déviations / Retournements Pré-positionnement d'engins lourds pour l'enlèvement des PL
		5	Gestion curative	<ul style="list-style-type: none"> Interdiction de circulations à tous les véhicules Fermeture d'axes Assistance et secours des usagers Réquision d'engins lourds pour l'enlèvement des PL ...
		6	Sortie de la crise	<ul style="list-style-type: none"> Désactivation de l'ensemble des mesures Levée du plan Intempéries Fermeture du PC zonal de circulation

Nota : les mesures prises à titre préventif peuvent également l'être à titre curatif.

Principes généraux d'articulation (suite)

Articulation type (suite)

Points en suspens

?	Commentaires
<ul style="list-style-type: none"> • Gestion des poids lourds (interdiction et stockage) : uniquement en phase préventive ? • Gestion curative : uniquement interdiction à tous les véhicules et fermeture d'axe • Quid du stockage sous intempéries ? 	
<ul style="list-style-type: none"> • Nom et numérotation des mesures ou ensemble de mesures correspondants aux différentes phases : garder le terme MG ou le supprimer ? A priori les acteurs des zones concernées par les MG y sont attachés, c'est rentré dans leur vocabulaire. • Si oui, numérotation concordante des MG jusqu'à la phase 5 de gestion curative. Quid des numéros de MG6 (phase 5), MG7 (phase 5), MG8 (phase 6) et MG9 (phase 6) ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Le concept des MG correspond au concept des phases présenté dans les 2 propositions d'articulations types. • Phase ou MG, cette articulation permet de conserver une numérotation identique pour les 5 premier stades.
<ul style="list-style-type: none"> • Quid du placement de la désactivation des mesures : au sein des phases correspondantes ou à part, dans une phase spécifique ? 	<ul style="list-style-type: none"> • Dans les plans actuels utilisant le concept de MG, seule la mesure de désactivation de fermeture totale fait l'objet d'une MG spécifique. • Considérer la désactivation de chaque mesure comme faisant partie de la mesure semble plus cohérent.
<ul style="list-style-type: none"> • Quel affichage pour un plan Intempéries étant sur des phases différentes d'un secteur à un autre ? 	<p>Dans la mesure où différents secteurs sont identifiés, l'état du plan pourrait être distingué pour chaque secteur</p>

Recommandations de rédaction

Composition du plan Intempéries

Compte tenu de sa spécificité, sa composition diffère quelque peu de la composition d'un plan de gestion de trafic classique.

La composition type proposée est la suivante :

Documents légitimant le plan

I. Principes généraux du plan

- Champs d'actions du plan
 - Objectifs
 - Périmètre territorial
 - Familles de mesures envisagées
- Organisation fonctionnelle du plan
 - Principes de fonctionnement du plan
 - Les acteurs et leur rôle
 - Coordination (local/zonal et interzonale)
- Organisation de la communication vers les usagers
- Organisation des secours et de l'assistance des usagers
- Administration du plan
- Glossaire

II. Gestion technique du plan

- Aide à l'utilisation du plan
- Description détaillée du réseau (avec sa segmentation)
- Les différentes phases de fonctionnement du plan
 - Description
 - Modalité de mise en œuvre
- Les différentes mesures
 - Description (principe des mesures)
 - Modalités de mise en œuvre (fiche mesure générique)
- Annuaire

III. Mesures opérationnelles¹

- Pour chaque secteur identifié, description des différents scénarios envisagés
- Pour chaque scénario :
 - cartographie des différentes mesures envisageables
 - liste des mesures à mettre en œuvre, si nécessaire de manière chronologique,
 - fiches mesures correspondantes avec, s'il y a lieu, plan d'affichage PMV
 - modèles adaptés (messages d'activation ou désactivation, messages d'information des usagers, arrêtés, ...)

IV. Annexes

¹ Mesures opérationnelles : ce chapitre décline , pour chaque secteur identifié, les différentes mesures opérationnelles. Il peut faire l'objet d'un documents séparé.

Recommandations de rédaction (suite)

Organisation fonctionnelle du plan

Ce chapitre décrit successivement :

- les principes de fonctionnement du plan,
- les intervenants,
- la coordination local-zonal,
- la coordination interzonale.

Principes de fonctionnement

Il est recommandé de structurer les plans Intempéries selon les 6 phases indiquées dans le chapitre « Principes généraux / Articulation type » :

- Phase 1 : Vigilance
- Phase 2 : Pré-alerte
- Phase 3 : Entrée dans la crise
- Phase 4 : Gestion préventive
- Phase 5 : Gestion curative
- Phase 6 : Sortie de la crise

Les principes régissant chacune de ces phases doivent être précisés.

Nota : la phase 0 qui correspond à la situation normale (veille des différents services) n'a pas lieu d'être décrite dans le plan.

La phase 3 correspond au déclenchement du plan. Elle traduit le passage en situation de crise avec les organisations exceptionnelles correspondantes.

Les acteurs

Cette partie permet d'identifier l'ensemble des acteurs intervenant dans la gestion de la circulation routière lors des situations d'intempéries hivernales.

Les acteurs intervenant au niveau de la prise de décision et de la coordination doivent être distingués des acteurs intervenant dans le cadre de la mise en œuvre opérationnelle des mesures.

Concernant la 1^{ère} catégorie, cette partie du plan doit désigner :

- l'autorité coordonnatrice (en théorie le préfet de zone),
- le coordonnateur (en théorie le PC zonal de circulation),
- l'appui opérationnel (en théorie le CRICR).

Elle doit préciser le rôle de chacun pour chaque phase, notamment celui de l'appui opérationnel (en l'occurrence le CRICR) pour les phases de vigilance et de pré-alerte :

- peut-il décider de la mise en œuvre de mesures simples ?
- si oui, sous quel timbre les mesures sont-elles activées (CRICR, PC Zonal, Préfet de zone, Plan Intempéries) ?

La configuration du PC Zonal suivant les différentes phases¹ doit également être indiquée.

¹ Si le PC zonal de circulation est institué par arrêté, le plan pourra renvoyer à l'arrêté qui sera inséré en annexe.

Recommandations de rédaction (suite)

Organisation fonctionnelle du plan (suite)

Coordination local-zonal

Deux approches complémentaires sont à considérer :

- 1 Le département cherche à gérer au niveau local les micro-crisis hivernales, et sollicite la zone dès que les moyens s'avèrent insuffisants. Cette approche permet de retarder le déclenchement systématique du plan zonal.

Dans ce cas :

- dans chaque plan local, les critères de passage du niveau local au niveau zonal doivent être précisés et le plan zonal doit évoquer l'existence des plans Intempéries locaux ainsi que les critères de déclenchement suite à une sollicitation locale,
- le plan zonal doit préciser le niveau d'organisation à adopter en cas de crise locale.

Par exemple, lorsqu'un COD est activé pour un problème hivernal local, le niveau zonal se place systématiquement en vigilance avec un relai des informations pour les usagers en approche.

- 2 La crise est considérée d'emblée comme zonale et la zone sollicite les départements pour mettre en œuvre les mesures.

Dans ce cas, il est nécessaire de décliner localement les fiches mesures (ou fiches d'identité). Leur élaboration est :

- soit du ressort de la zone dans le cadre du plan,
- soit du ressort des départements sur sollicitation de la zone pour qu'ils mènent chacun à bien ce projet au niveau local.

Coordination interzonale

Le plan doit traiter les deux aspects suivants :

- Montée en puissance de l'organisation zonale par rapport à l'organisation des zones voisines
- Procédures pour la mise en place de mesures opérationnelles
 - dans des zones voisines?
 - ou à la demande de zones voisines.

Montée en puissance de l'organisation zonale

Exemple de traitement :

La montée en puissance du plan par rapport aux plans Intempéries voisins s'effectue de manière systématique dans les conditions suivantes :

- chaque plan évolue en fonction des perturbations internes à sa zone de compétence ;
- en outre, quand une zone de défense voisine est perturbée, les différentes phases du plan sont activées :
 - au même rythme que celles du plan Intempéries de la zone perturbée, si un axe du réseau principal commun aux 2 zones est directement concerné par la perturbation météorologique ?
 - au rythme (N-1) si la perturbation ne concerne pas directement un axe commun du réseau principal mais concerne un département limitrophe.

Recommandations de rédaction (suite)

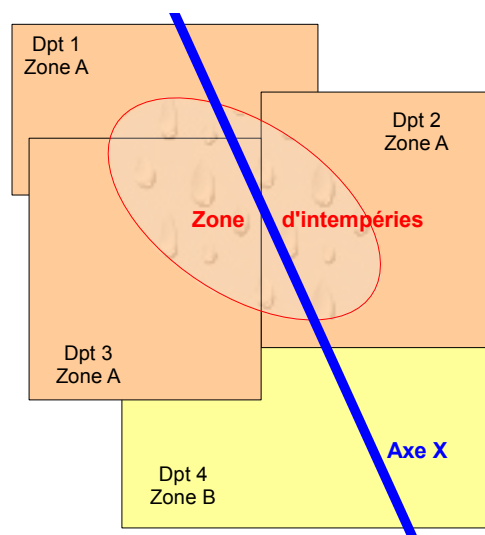
Organisation fonctionnelle du plan (suite)

Coordination interzonale (suite)

Procédures pour la mise en place de mesures opérationnelles

Illustration :

- une zone d'intempéries hivernales touche les départements 1, 2 et 3 de la zone de défense A.
- Des mesures de gestion des PL (stockage, retournement) sont nécessaires en amont du secteur touché (dans le département 1 de la zone de défense A mais, également, dans le département 4 de la zone de défense B).



Coordination préconisée pour la mise en place de mesures dans la zone B, département 4 :

- 1 Le PC Zonal A sollicite la zone de défense voisine B (CRICR B ou PC Zonal B si déclenché) pour gérer le trafic PL de l'axe X dans le département 4 en lui précisant la situation.
- 2 Après analyse de la situation, la zone de défense B déclenche son plan Intempéries et sollicite le département 4 pour mettre en œuvre les mesures nécessaires.

Le plan Intempéries de la zone de défense B est dans la même phase que celui de la zone de défense A.

Adaptation : il peut être pertinent de prévoir une activation du PC Zonal B dans une configuration plus légère¹ ou le déclenchement du plan Intempéries dans un mode simplifié².

(exemple : PC Zonal Sud-Est - niveau 1 pour un stockage PL sur un département au profit d'une autre zone)

1 il n'est pas nécessaire de prévoir la présence de l'ensemble des acteurs au sein du PC, de faire des conférences téléphoniques complètes
2 messages particuliers, pas de déclenchement des remontées d'informations et synthèses zonales par exemple

Exemple d'aide à la décision pour le choix de la phase à mettre en œuvre

Échéance (H)	C1	C2	C3	C4
H - 24	Sans objet	Phase 1 Stratégie de préparation à la crise hivernale : Vigilance		
H - 12		Stratégie de préparation à la crise hivernale Phase 1 : Vigilance <i>ou</i> Phase 2 : Préalerte (mise en œuvre de mesures simples : Information des usagers, conseils)	Phase 3 Stratégie d'entrée dans la crise (mise en œuvre de mesures simples : Information des usagers, conseils)	
H - 6			Phase 4 Stratégie de gestion préventive des PL (mesures de gestion des PL : Interdiction de circuler, stockage)	
H - 3			Phase 4	
H		ou Phase 6 Stratégie de sortie de crise		Phase 5 Stratégie de gestion curative

Cette aide est basée sur les informations données par Météo-France et les conditions de conduite prévisibles à une échéance donnée :

- long terme : 24 heures
- moyen terme : 12 heures
- court terme : 6 heures
- très court terme : 3 heures
- Les conditions de conduite (en cours et prévisibles) sont fournies par les exploitants à l'aide d'une fiche de remontée des informations dont un modèle doit être inséré dans le plan.
- La table ci-après est un exemple de présentation. Elle est établie de façon générique, c'est à dire qu'elle s'applique à l'ensemble du réseau primaire couvert par le plan.

Nota : cette table peut également être établie sur la base des prévisions météorologiques.

Recommandations de rédaction (suite)

Gestion technique du plan

Ce chapitre décrit de façon générique la « mécanique » du plan. L'objectif est d'arrêter et de décrire les principes du plan qui seront adaptés, au cas par cas, aux spécificités locales, soit dans le chapitre « Mesures opérationnelles », soit en temps réel par le PC zonal de circulation..

Il comporte :

- une aide à l'utilisation du plan,
- la description détaillée du réseau avec sa segmentation,
- la description des différentes phases du plan avec les procédures de mise en œuvre,
- la description des différentes mesures attenantes aux différentes phases,
- l'annuaire.

Aide à l'utilisation du plan

Cette aide décrit :

- le mode d'emploi¹ du plan pour déterminer le point d'entrée du plan, choisir la phase et les mesures adaptées à la situation,
- le choix et règles de conception (règles de codification des mesures, des sens des segments ou des secteurs, modalités cartographiques, choix effectués pour la constitution des aides à la décision, ...)

Description détaillée du réseau

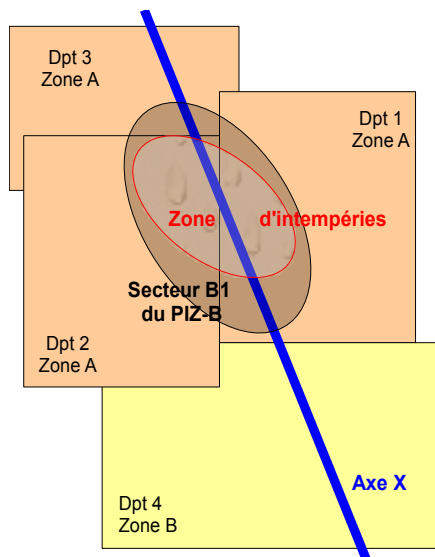
Cette partie décrit plus précisément le réseau pris en compte et présente le découpage en secteurs.

Découper le réseau primaire en secteurs est la première étape à réaliser si on souhaite adapter les différentes mesures aux spécificités locales.

Les secteurs doivent être définis de façon à ce qu'ils permettent un traitement cohérent et homogène (conditions météo identiques, positionnement des moyens de VH, possibilités d'hébergement, ...).

Une cartographie du réseau primaire avec son découpage en secteurs permet d'illustrer cette segmentation.

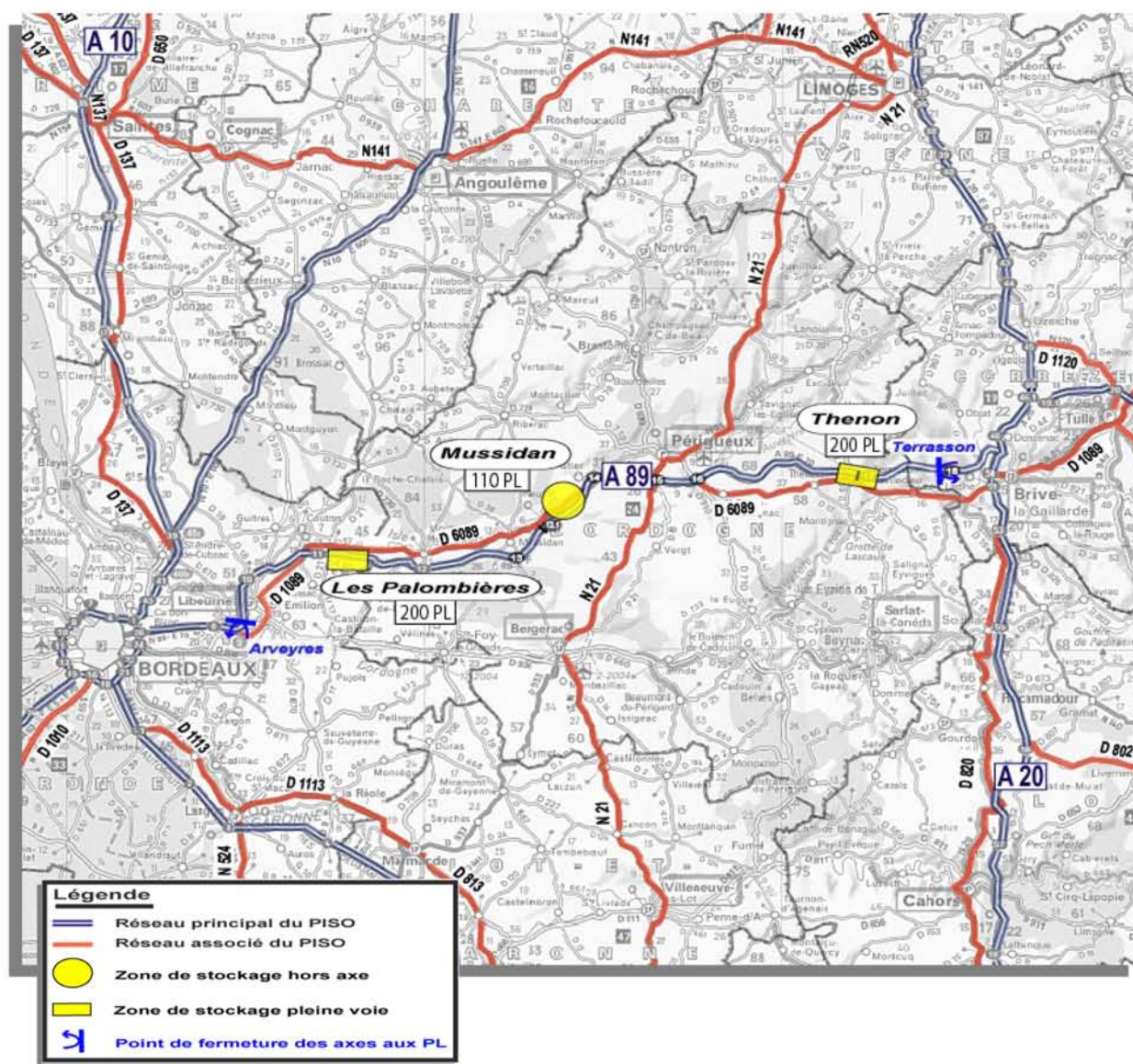
Il est pertinent de prévoir des secteurs à l'extérieur de la zone afin de prendre en compte les sollicitations des zones voisines.



- Le plan Intempéries de la zone de défense B :
 - prend en compte des secteurs à l'extérieur de la zone (ici, secteur B1 dans la zone de défense A),
 - décrit les mesures opérationnelles à prendre en cas d'intempéries hivernales sur un des secteurs pris en compte.
- Lorsque la zone de défense A sollicite la zone de défense B, la zone B connaît les mesures à appliquer.

¹ Ce mode d'emploi peut utilement faire l'objet d'une fiche réflexe.

Exemple de plan de situation d'un secteur(PISO)



Recommandations de rédaction (suite)

Gestion technique du plan (suite)

Les différentes phases de fonctionnement du plan

Cette partie présente les différentes phases du plan et détaille pour chacune d'entre elles, les procédures de mise en œuvre.

La présentation peut être accompagnée d'une aide à la décision pour le choix de la phase à mettre en œuvre (cf. page ci-contre).

Un modèle de fiche pour la remontée des informations sur les conditions de conduites (en cours et prévisibles) doit être présente dans le plan (en complément de la présentation des différentes phases ou en annexe). Ces fiches sont renseignées par les exploitants.

Pour chaque phase, les éléments à indiquer sont :

- les critères d'activation,
- la procédure d'activation avec les actions réalisées par les acteurs concernés,
- le modèle de message type d'activation,
- un modèle de message type d'information des usagers et des transporteurs : ces messages doivent distinguer les usagers « sous intempéries », les usagers « en approche » et les usagers « lointains ».

Les différentes mesures du plan

Ces mesures concernent l'information des usagers, la gestion du trafic ainsi que le secours et l'assistance des usagers.

Selon leur objectif, ces mesures peuvent être rattachées, soit à la phase 4 (gestion préventive), soit à la phase 5 (gestion curative).

Les mesures envisageables sont (liste non exhaustive) :

Phase 4 - Gestion préventive	Phase 5 - Gestion curative
<ul style="list-style-type: none">• Interdiction de circuler des PL• Stockage des PL• Mesures complémentaires :<ul style="list-style-type: none">– mise en convoi des PL– l'assistance des chauffeurs routiers• Mesures d'accompagnement :<ul style="list-style-type: none">– Information des usagers et des transporteurs– Mise en place d'itinéraires alternatifs– Mesure de retournement des PL– Pré-positionnement d'engins lourds pour l'enlèvement des PL	<ul style="list-style-type: none">• Interdiction de circuler à tous les véhicules• fermeture d'axes• Assistance et secours des usagers• Réquisition d'engins lourds pour l'enlèvement des PL

Nota : un document SETRA (Gestion du trafic des poids lourds en situation de crise) recense et présente les différentes mesures utiles à la gestion des poids lourds.

Ce document, en cours d'édition, est disponible dans sa forme « document de travail » sur le site PGT du ministère.

Exemple de fiche d'identité d'une zone de stockage PL (PIAM)

Plan Intempéries ARC MEDITERRANEE

Références PIAM A54/1

A54

Sens : NIMES / ARLES

Chaussée à 2 x 2 voies

Stockage avec déviation du trafic V.L.

PK	
Début du Stockage	9,70
Fin de Stockage	22,50
Echangeur N°2 – NIMES GARONS	
Barrière de Péage d'ARLES	
Stockage des Poids-Lourds	
Début du stockage	22,50
Fin du stockage	10,00
Nombre de voies circulaires	2
Nombre de file de PL stockés	2
Capacité en PL	1250
TMJA 2001	14717
TMH PL Semaine (22h00/06h00)	66
TMH PL Semaine (06h00/22h00)	16,5
Temps de stockage (22h00/06h00)	18h56
Temps de stockage (06h00/22h00)	10h34
Sens Nîmes vers Arles	
Référence Octobre 2001	
Référence Octobre 2001	
En heures (valeur théorique)	
En heures (valeur théorique)	
PR d'Aleud Semaine (22h00/06h00)	11,40
PR d'Aleud Semaine (06h00/22h00)	13,30
Zona	
Zona	

Dispositions particulières :
entre le PR 17,00 et le PR 17,50
entre le PR 20,20 et le PR 20,60
Saturation du stockage

Déviations des VL

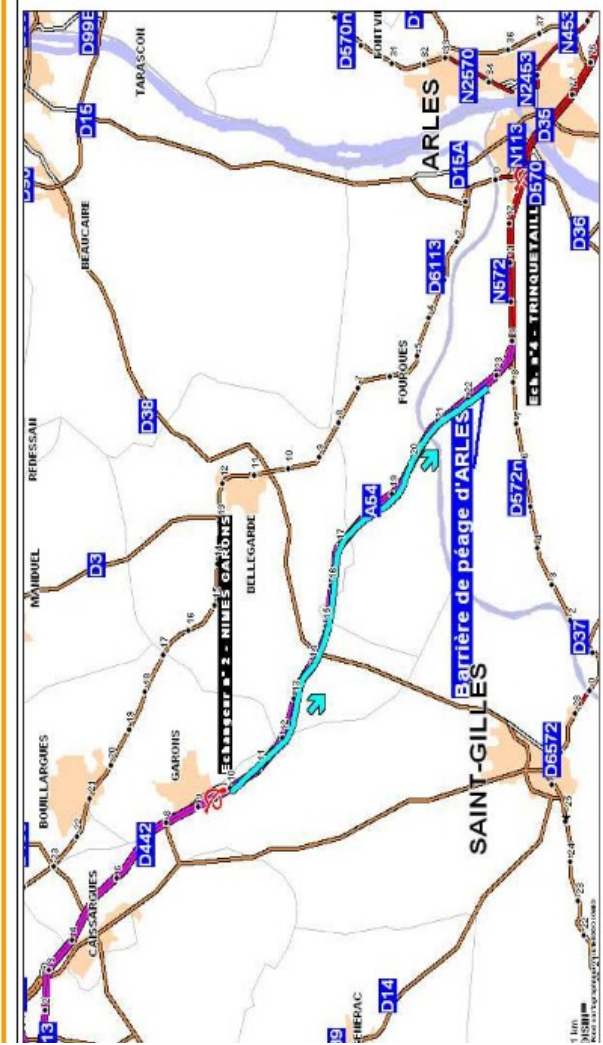
Point de sortie : A54 / Ech. n°2 – NIMES GARONS
Itinéraire emprunté : D412A puis D412 (direction Bouillargues)
D6113 (direction Bellegarde puis Arles)
Pour rejoindre N572 à Trinquetaille
Point d'entrée : RN572 / Ech. n°4 – TRINQUETAILE

Véhicules particuliers

Type de véhicule : Consignes
Bus
TMD
Sortie obligatoire à l'échangeur n°2
Stockage sur voie médiane, avec les autres P.L.
Transport Animaux
Sortie obligatoire à l'échangeur n°2

Assistance aux Chauffeurs

Nota : Le mode opératoire de mise en œuvre du stockage pourra être adapté aux exigences de la situation.



Points singuliers	Designation	Sens
Portail de service	PR : 12,30,14,10,19,40	Nîmes / Arles
Borne Appel Urgence	PR : 11,03,13,47,16,12,18,12,19,36	Nîmes / Arles
ITPC	PR : 21,82	Nîmes / Arles
Dispositif de Communication	PR : 10,21,12,56,14,80,15,06,17,04 PR : 17,44,19,46,20,22,20,79	Nîmes / Arles
PMV : Estérel, Nîmes, Nîmes Centre, Milhaud, Gallargues PMV Gare : Nîmes Ouest, Nîmes Centre, Nîmes Garons Nîmes Est, Remoulins, Gallargues		
Radio Trafic 107,7 Dépliants Spécifiques		

ons des services	Ordre
Peloton de Gallargues / EDSR du Gard	3
Présence à la pose de la borne obligatoire ;	4
Tri PL/VL au droit de la borne à l'échangeur n°2 ;	4
Gestion et contrôle du stockage PL (en particulier en tête et en queue du stockage) ;	4
Contrôle de la fermeture des entrées en direction d'Arles à l'échangeur de Nîmes Garons ;	4
Surveillance de l'itinéraire de déviation VL ;	4
District de St Martin de Crau	3
Mise en place du barrage pour la borne obligatoire VL à l'échangeur n°2, sens Nîmes / Arles ;	4
Remise des bornes de la barrière d'Arles ;	4
Remise de la borne d'entrée vers Arles de l'échangeur de Nîmes Garons ;	4
Préposition à queue du bouchon à l'entrée de la zone de stockage ;	4
DIR Méditerranée – District Rhône-Cevennes et District Urdain (Septèmes)	1
Verification de la validité de l'itinéraire alternatif VL	2
Jaournement de l'itinéraire alternatif	1
Conseils Généraux du Gard et des Bouches du Rhône	1
Verification de la validité de l'itinéraire alternatif VL	2
Jaournement de l'itinéraire alternatif	2

Recommandations de rédaction (suite)

Gestion technique du plan (suite)

Les différentes mesures du plan (suite)

A ce niveau du plan (chapitre II – Gestion technique du plan), les mesures sont décrites de façon générique.

Pour chaque mesure, les éléments à indiquer sont :

- la description de la mesure,
- la stratégie retenue pour sa mise en œuvre,
- la fiche mesure type comportant les critères d'activation ainsi que les actions à réaliser par les acteurs concernés pour sa mise en œuvre,
- un modèle de message type d'activation,
- s'il y a lieu, les modèles d'arrêtés type,
- un modèle des messages PMV types,
- un modèle de message type d'information des usagers.

Mesures opérationnelles

Cette partie du plan décline, pour chaque secteur défini lors du découpage du réseau, les dispositions décrites de façon générique dans le chapitre II : Gestion technique du plan.

Ce volet peut faire l'objet de documents séparés.

Le volet consacré à chaque secteur comporte :

- un plan de situation du secteur situant le réseau primaire et le réseau associé (cf. exemple ci-contre),
- une aide à la décision pour le choix des mesures à activer,
- les fiches mesures pour chaque mesure activée,
- les arrêtés types nécessaires,
- les messages types d'activation des mesures,
- les messages type d'information des usagers,
- la fiche type pour la remontée des informations.

Un plan situant les usagers sous intempéries, en approche ou lointain peut également figurer dans chaque volet (cf. PIZ Nord).

Aide à la décision

Cette aide à la décision vise à aider le décideur dans le choix des mesures du plan à activer.

Elle consiste à proposer pour la phase 4 (Gestion préventive) et la phase 5 (Gestion curative), un ou plusieurs scénarios, chacun correspondant à une situation donnée.

Cette aide à la décision peut, par exemple, consister à illustrer ces scénarios par ::

- une description du scénario (stratégie de gestion de la situation),
- un visuel des mesures envisageables,
- la liste des mesures à mettre en œuvre, si nécessaire de manière chronologique.

Recommandations de rédaction (suite)

Mesures opérationnelles (suite)

Les fiches mesures Les fiches mesures détaillent les actions à réaliser par les différents acteurs concernés.

Elles doivent obligatoirement être établies pour les mesures importantes du plan comme le stockage PL, retournement PL, interdiction PL ou interdiction à tous les véhicules.

Ces fiches regroupent les renseignements utiles pour la coordination entre le PC zonal de circulation et les intervenants sur le terrain.

Par exemple, pour une zone de stockage, les éléments utiles concernent :

- la localisation et le sens de la zone de stockage avec :
 - le délai prévisible de mise en œuvre,
 - la capacité,
 - le temps de remplissage théorique
 - le point repère (PR) d'alerte à partir duquel il convient de préparer ou activer une mesure de stockage plus en amont.
- les coordonnées et les actions des différents intervenants,
- les dispositions particulières concernant la stratégie de stockage et la mise en œuvre.

Les fiches mesures peuvent se présenter sous la forme de fiches d'identité (cf exemple ci-contre).

Elles sont renseignées au niveau local.

Annexes – Fiches synthèses des plans

PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen

Statut

Actualisation Le Plan Intempérie Arc Méditerranéen (PIAM) a été actualisé en 2006 puis en 2007 pour prendre en compte notamment la problématique « inondations » (PNAM => PIAM).

A noter qu'il sera nécessaire de l'actualiser pour prendre en compte les évolutions du PIMAC (interlocuteur interzonal : le CRICR RA/A et non le CIGT Issoire) et certains noms de routes.

Modalités d'approbation Il est validé uniquement par le préfet de zone Sud (pour la version initiale, une consultation de l'ensemble des préfets de département de la zone Sud avait été réalisée avant la validation) : arrêté du 5/12/2007

Sommaire du plan

I - PRINCIPES GENERAUX D'ORGANISATION DU PLAN INTEMPERIES

- I.1 - OBJECTIFS DU PLAN
- I.2 - DESCRIPTION DES RESEAUX
- I.3 - ORGANISATION
- I.4 - ORGANISATION DE L'INFORMATION
- I.5 - SECOURS ET ASSISTANCE AUX USAGERS

II - GESTION DU PLAN INTEMPERIES

- II.1 - DESCRIPTION DETAILLEE DES RESAUX
- II.2 - PRINCIPES DE GESTION DU PLAN
- II.3 - PHASES ET MESURES GLOBALES

III - ANNEXES

- III.1 - DESCRIPTION DETAILLEE DES RESEAUX
- III.2 - FICHES DES MESSAGES DES MESURES GLOBALES
- III.3 - BULLETINS D'INFORMATION
- III.4 - FICHES DE REMONTEE D'INFORMATION RELATIVES A LA VIABILITE
- III.5 - FICHES DE SUIVI ET DE COORDINATION RELATIVES AUX SECOURS ET A L'ASSISTANCE AUX USAGERS
- III.6 - OUTILS DE COMMUNICATION
- III.7 - COORDINATION AVEC LES INSTANCES GOUVERNEMENTALES ETRANGERES
- III.8 - MODELES D'ARRETES PREFECTORAUX

IV - GLOSSAIRE

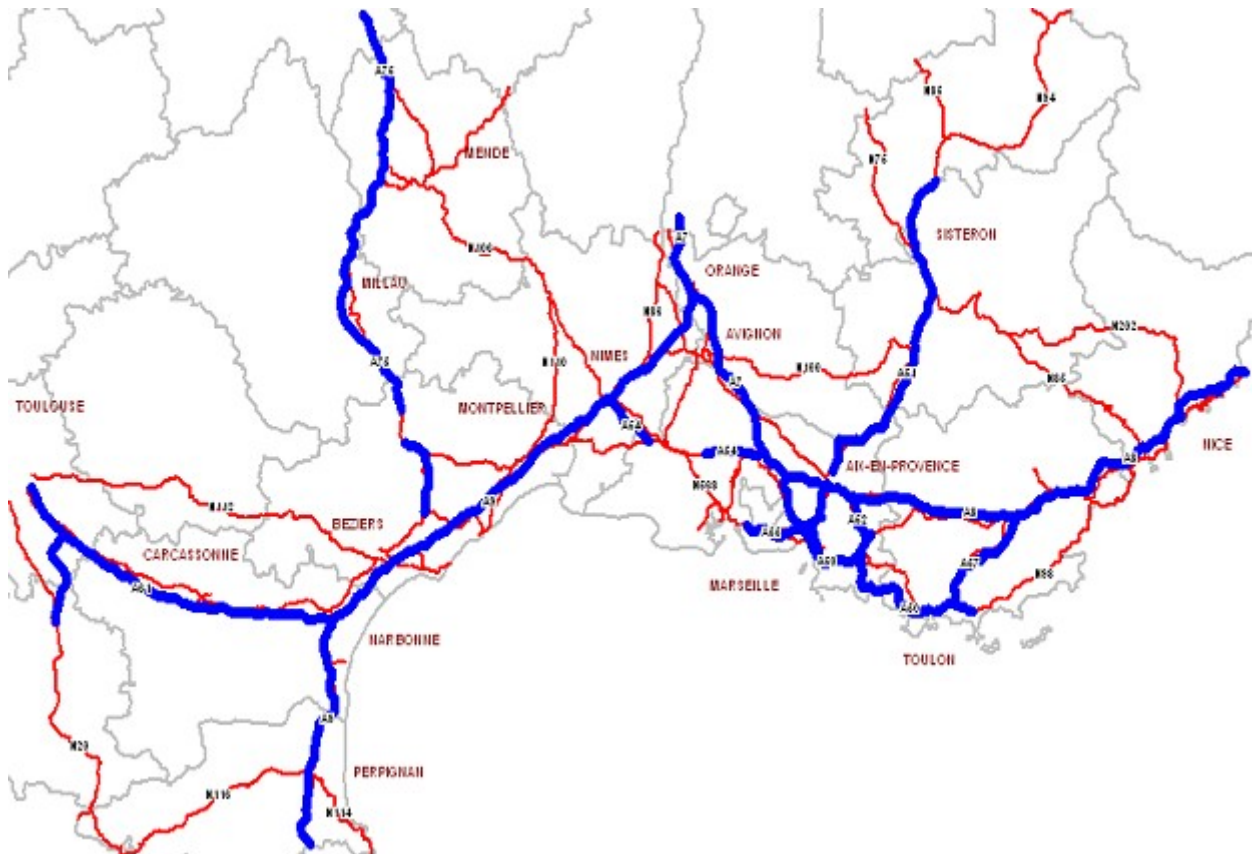
PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen (suite)

Champ d'action du plan

- Événements traités**
- Chutes de neige
 - Inondations

Périmètre territorial Réseau primaire : réseau autoroutier de la zone Sud. A noter également l'A75 situé dans l'Aveyron (zone sud-ouest)
Réseau associé : routes nationales et départementales utilisées pour dévier les V.L. lors des opérations de stockage de poids lourds

Cartographie du périmètre territorial du PIAM : en bleu le réseau primaire et en rouge le réseau associé



PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen (suite)

Principes de fonctionnement du plan

**Organisation
décisionnelle** Autorité coordonnatrice : préfet de zone Sud
Coordonnateur : PC Zonal
Appui opérationnel : CRICR Méditerranée

Composition du PC zonal de circulation

- Le chef d'état-major de zone (ou adjoint si empêché) ;
- un co-directeur du CRICR de Marseille ;
- un officier représentant le général commandant la région de gendarmerie Sud - Marseille ;
- un officier de la direction zonale des CRS Sud, assisté par un représentant de la CRS autoroutière Provence ;
- un représentant de la direction régionale de l'équipement (chef du service de défense de zone pour l'équipement et les transports ou son représentant en qualité de délégué de zone)
- un représentant de chacun des exploitants (Ces représentants ne sont pas présents physiquement au PC zonal de circulation, mais reliés à lui par un moyen de communication spécifique garanti) :
 - ASF,
 - ESCOTA,
 - DIR Méditerranée,
 - DIR Massif Central / District Sud

PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

- Différentes phases** Le PIAM comporte 10 mesures globales (**MG7 découpée en 2**) :
- MG 1 : Mise en éveil du réseau de vigilance
 - MG 2 : Mise en pré-alerte des membres du PC zonal
 - MG 3 : Déclenchement du PIAM - Activation du PC zonal de circulation et des PC départementaux
 - MG 4 : Gestion du trafic des poids lourds
 - MG 5 : Fermeture sans hébergement
 - MG 6 : Fermeture avec hébergement
 - MG 7a : Déstockage progressif des poids lourds
 - MG 7b : Remise en circulation progressive
 - MG 8 : Réouverture totale de l'autoroute
 - MG 9 : Levée du plan

Il est déclenché avec l'activation du PC zonal (mesure MG3).

La décision d'activation relève du CRICR pour la MG1 puis du préfet de zone ou son représentant à partir de la MG2 (sur proposition du CRICR puis du PC Zonal ou sur sollicitation d'une autre zone).

A noter également le regroupement des MG en 3 phases :

- phase 1 « Dispositions préparatoires » pour MG1 à MG2
- phase 2 « dispositions opérationnelles » pour MG3 à MG8
- phase 3 « sortie du plan » pour MG9

Information des usagers L'information des usagers est délivrée par la cellule communication du PC zonal siégeant au CRICR : description de la vision générale de la situation.

Celle-ci est ensuite reprise par toutes les sources d'information avec éventuellement des précisions pour l'échelon local (DDE, Directions Interdépartementales des Routes, ESCOTA, Directions Régionales d'ASF, CEVM).

Un message d'informations à destination des usagers des secteurs perturbés, voisins et lointains est rédigé **à partir de la MG2**.

Assistance et secours Un chapitre spécifique est consacré à l'assistance et secours, avec pour objectif de faciliter la mise en œuvre des dispositifs existants et d'en assurer la cohérence avec l'ensemble des mesures liées à la gestion du trafic.

PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Coordination inter-plan

Coordination zonal-local :

Pas de plan neige local.

Pas de déclinaison locale du plan Intempéries a priori.

Coordination interzonale :

Un paragraphe spécifique y est consacré.

« L'interaction entre les zones de défense Sud, Sud-Est et Sud-Ouest à l'égard d'un événement climatique grave, et de ses conséquences sur l'organisation des stockages de PL nécessite une coordination accrue entre les autorités de zone, les départements, les services concernés et les gestionnaires de réseaux routiers.

Cette coordination entre 2 ou 3 zones est matérialisée à 4 niveaux :

- Niveau rédactionnel
- Niveau institutionnel
- Niveau stockage des PL
- Niveau PC de zone »

Concernant les mesures de stockage PL :

« Les sites de stockages entre zones voisines et leurs conditions de mise en oeuvre ont fait l'objet d'études conjointes et sont intégrés dans les plans respectifs. »

Concernant la montée en puissance des plans voisins, **pas de montée en vigilance systématique**. Un tableau décrit les conséquences sur le PIAM de plans Intempéries voisins activés :

	Niveau d'activation du Plan de la zone voisine	Conséquence sur le PIAM	Actions
Phase 1	MG1 : Mise en éveil du réseau de vigilance	MG1 A l'initiative du CRICR Méditerranée (en fonction de l'évolution prévisible de l'événement)	Echanges fréquents entre CRICR Contacts entre préfets de zone
	MG2 : Mise en pré-alerte des membres du PC zonal	MG1 A l'initiative du CRICR Méditerranée (en fonction de l'évolution prévisible de l'événement)	Messages externes uniques émis par la zone concernée directement.
Phase 2	MG3 et suivantes du PISO ou du PIMAC : Activation du PC zonal	MG1 A l'initiative du CRICR Méditerranée (en fonction de l'évolution prévisible de l'événement)	Décisions prises en concertation selon la situation.
	MG3 et suivantes du PNVR : Activation du PC zonal	MG1 simultanée	Décisions prises en concertation selon la situation.

PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen (suite)

Coordination internationale :

La coordination avec les instances gouvernementales étrangères est décrite entre la France et l'Espagne. Entre la France et l'Italie, les seuls contacts s'effectuent entre les forces de l'ordre et les exploitants.

Volet technique

Aide à la décision – stratégies d'exploitation

Pour passer d'une phase à l'autre, le tableau II-3.1 des mesures globales liste certains critères justifiant le passage dans une phase donnée jusqu'en MG4.

Pour chaque type d'évènements (neige ou inondations), découpage en scénarios en fonction de la localisation de l'évènement. Pas de justification concernant le choix de la segmentation.

A noter que certains scénarios correspondent à des évènements hors zone (zone sud-est, Italie, Espagne).

20 scénarios d'évènements climatiques de type neige

- Côte d'azur(Scénario proposé par Météo-France)
- Intérieur Provence(Scénario proposé par Météo-France)
- Ouest Provence et Vallée du Rhône(Scénario proposé par Météo-France)
- Moyenne Vallée du Rhône puis Languedoc-Roussillon(Scénario proposé par Météo-France)
- Aude et Pyrénées-Orientales(Scénario proposé par Météo-France)
- Neige généralisée(Scénario proposé par Météo-France)
- Secteur situé au nord d'Orange
- Secteur situé entre Nîmes, Orange et Salon-de-Provence
- Secteur situé entre Nîmes et Narbonne
- Secteur situé entre Narbonne et la frontière espagnole
- Neige en Espagne
- Secteur situé entre Toulouse et Narbonne
- Secteur situé entre Aix-en-Provence, Le Luc et Toulon
- Secteur situé entre St Maximin, La Bocca et Toulon
- Secteur situé entre Nice-Nord et l'Italie
- Neige en Italie
- Secteur situé entre Aix-en-Provence et Manosque
- Secteur du Larzac
- Secteur des Causses de Séverac-le-Château
- Secteur du Massif Cantalien-Lozérien

PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen (suite)

Volet technique (suite)

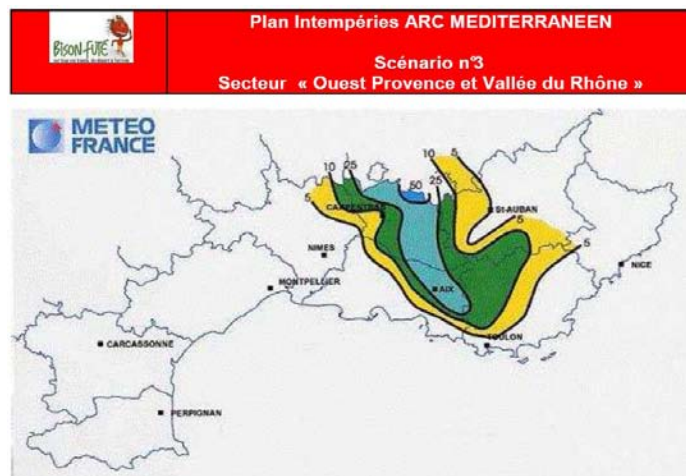
9 scénarios inondations sur A9 et A54 :

- Coupure entre Remoulins et Nîmes-Est
- Coupure entre Nîmes-Ouest et Gallargues
- Coupure entre Remoulins et Gallargues
- Ville de Montpellier inondée
- A 9 inondée au niveau de Montpellier
 - Coupure entre Nîmes-Ouest et Lunel(Ville de Montpellier inondée)
- Coupure entre Nîmes et Arles(Ville de Nîmes non englobée)
- Coupure entre Nîmes et Arles(Ville de Nîmes englobée)
- Coupure entre Orange-Centre et Avignon-Nord

Chaque **fiche scénario** présente une cartographie et dresse la localisation des zones de stockage PL à faire chronologiquement.

Principes de stockage :

- Principe 1 (Stockage P.L. avec maintien de la circulation des V.L. sur la voie rapide)
- Principe 2 (Déviation du trafic V.L. entre les échangeurs situés en amont et en aval de la zone de stockage par le réseau associé)



Zone - Direction Lyon					
Localisation de la zone de stockage					
Chronologie d'activation	Axe	Entre	et	Réf	Cap
1	A 7 A 54	Plan Tenge Vallée du Rhône (Valence ou péage du Roussillon)	Barrières de péage d'Arles - 2 Nîmes-Gauche	A 54 / 1	1 250
2					
3	A 9	Péage de Montpellier 2	33 Sete	A 9 / 3	1 450
4	A 9 A 61	40 Lucoste 36 Narbonne-Sud	41 Ponsignon-Nord 25 Lezignan	A 9 / 6 A 61 / 2	2 050 1 020
5					
Autres Dispositions	A 9	Frontière Espagnole			(1)(2)

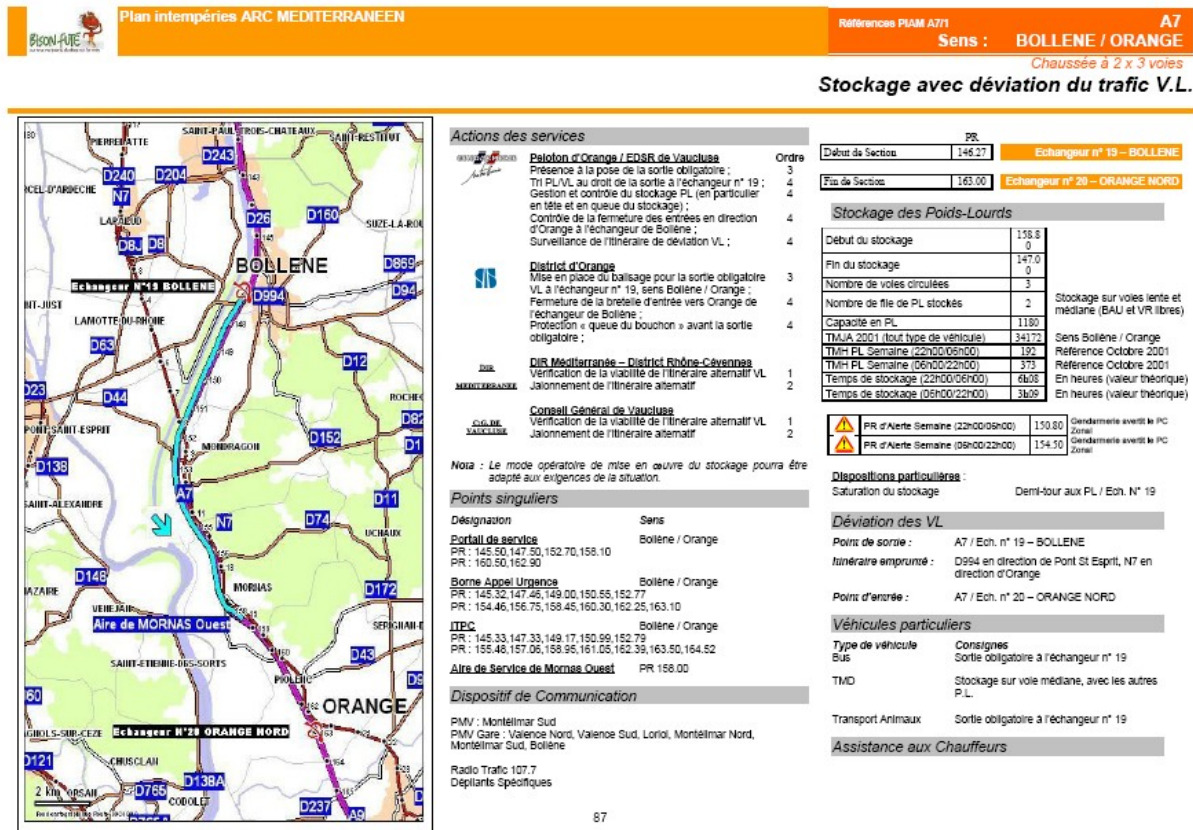
Zone - Direction Lyon					
Localisation de la zone de stockage					
Axe	Entre	et	Réf	Cap	
A 7 A 8	Plan Tenge Vallée du Rhône (Tourny) (PROV)	37 Puget-sur-Argens	A 8 / 10 A 8 / 7	1 000 300	
A 9 A 8	23 Remoulins 37 Puget-sur-Argens	24 Nîmes-Est 38 Fréjus-Est	A 9 / 2 A 8 / 9	1 300 200	
A 9 A 8	Péage de Montpellier 2 38 Fréjus-Est	33 Sete 39 Les Adrets	A 9 / 3 A 8 / 9 bis	1 450 475	
A 9 A 61	40 Lucoste 36 Narbonne-Sud	41 Ponsignon-Nord 25 Lezignan	A 9 / 6 A 61 / 2	2 050 1 020	(1)
A 9	Frontière Espagnole				(1)(2)

(1) L'activation de cette zone de stockage pénalise les P.L. non-concernés par l'événement.
(2) En fonction de l'événement, l'ordre d'activation de cette mesure peut être modifié.

PIAM – Plan Intempéries Arc méditerranéen (suite)

Volet technique (suite)

Fiches mesures Pour chaque zone de stockage, une **fiche de stockage PL** décrit en détail le qui fait quoi pour la mise en œuvre du stockage, des données de trafic PL voire des temps de stockage (entre 6h et 22h, ou de 22h à 6h).



Modèles Présence de modèles de :

- messages d'information des usagers
- arrêté d'interdiction de circulation des PL (générique, utilisable pour chaque département) : à des fins de stockage ou de retournement.
- fiche de remontée d'information (génériques)

Cartographies Présence de :

- tableaux listant les contraintes de rampes
- tableaux et cartographies listant les zones de stockage PL

PIMAC – Plan Intempéries Massif central

Statut

Actualisation Le PIMAC a été actualisé en 2007. C'est un plan Intempéries récent (sa première version avait été approuvée fin 2004).

Modalités d'approbation Il est institué par un arrêté inter-préfectoral signé en janvier 2008 par :

- le préfet de zone Sud-Est
- les préfets de départements de la zone Sud-Est concernés par le plan.

Sommaire du plan

Préambule

1. Principes généraux du plan
 - Description des réseaux
 - Organisation
 - Etapes de gestion d'une crise
 - Organisation de l'information
 - Secours et assistance aux usagers
2. Gestion technique du plan
 - Description détaillée des réseaux
 - Principes de gestion du plan
 - Mesures globales

Annexes

- Outils de communication
- Vie et maintenance du plan
- Glossaire et abréviations
- Cartographies
- Annuaire

Champ d'action du plan

Évènements traités Chutes de neige

Périmètre territorial Réseau primaire :

croix autoroutière autour de Clermont-Ferrand [A71 – A89/A72 - A75 – A 89]

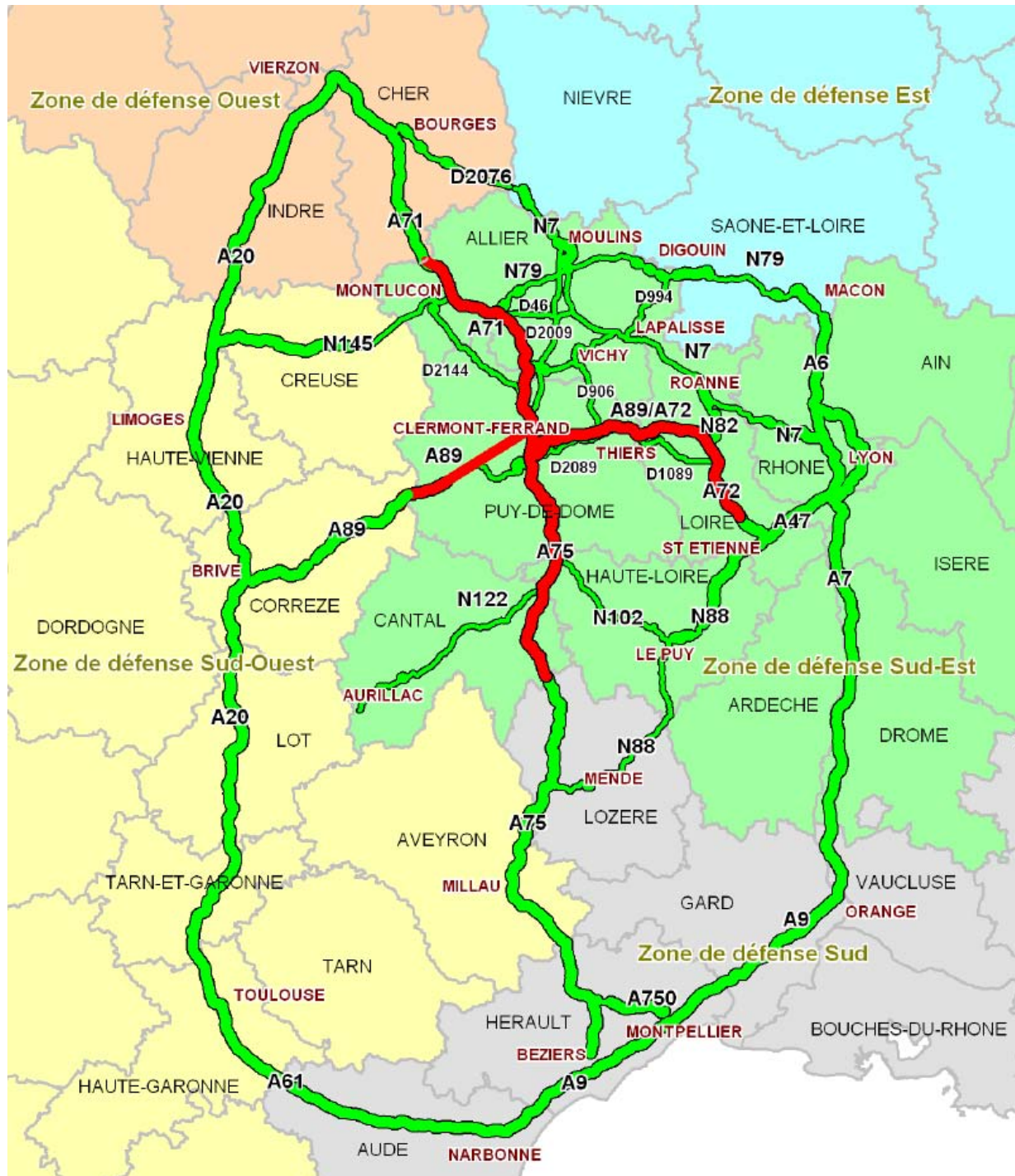
Réseau secondaire :

autoroutes et RN d'accès ou parallèles, RD parallèles utilisées à des fins de stockage, déviation, délestage.

PIMAC – Plan Intempéries Massif central (suite)

Champ d'action du plan (suite)

Cartographie représentant le périmètre territorial du PIMAC :



PIMAC – Plan Intempéries Massif central (suite)

Principes de fonctionnement du plan

Organisation décisionnelle Autorité coordonnatrice : **préfet du Puy-de-Dôme par délégation du Préfet de Zone de Défense Sud-Est**
Coordonnateur : **PC de circulation PIMAC**, situé dans les locaux du COD de la Préfecture du Puy de Dôme.
Appui opérationnel : CRICR Rhône-Alpes Auvergne

Composition du PCC PIMAC :

- Le préfet du Puy-de-Dôme ou son représentant
- Le cadre d'astreinte SIRDPC de la préfecture du Puy-de-Dôme
- Police : un représentant du DDSP 63
- Gendarmerie : un représentant de la Région Auvergne Au PCC PIMAC
- Le cadre PIMAC (DDE63)

Non physiquement au PCC PIMAC mais membres du PC :

- Le cadre de permanence de l'EMZ Sud-Est
- Le cadre de permanence du CRICR RA/A
- Les cadres d'astreinte ASF DRE Valence et DRE Brive
- Le cadre d'astreinte APRR DREX Paris
- Le cadre d'astreinte de la DIR MC - CIGT Issoire
- Si concerné, un prévisionniste Météo-France

+ si besoin, participation des CRICR limitrophes et des préfets de départements concernés.

Différentes phases Le PIMAC comporte 9 mesures globales:

- MG 1 : Mise en éveil du réseau de vigilance
- MG 2 : Mise en pré-alerte des membres du PCC PIMAC
- MG 3 : Déclenchement du plan - Activation du PCC PIMAC et des COD
- MG 4 : Gestion du trafic des poids lourds
- MG 5 : Fermeture d'axe à tous les usagers sans hébergement
- MG 6 : Fermeture d'axe à tous les usagers avec hébergement
- MG 7 : Réouverture partielle de la circulation sur autoroute
- MG 8 : Réouverture totale de la circulation sur autoroute
- MG 9 : Levée du plan

Le plan est déclenché à partir de la MG3. **La décision d'activation relève du CRICR pour la MG1 et la MG2 puis du préfet du Puy-de-Dôme à partir de la MG3** (avec relais de l'animation des conférences téléphoniques du cadre de permanence du CRICR vers le cadre PIMAC).

PIMAC – Plan Intempéries Massif central (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Information des usagers

Le PC de circulation PIMAC ou le CRICR RA/A, si le PCC PIMAC n'est pas activé, élabore et diffuse la vision de la situation générale, **via les CRICR**.

Cette synthèse zonale est émise toutes les 2 heures au minimum dès l'activation du plan.

Un message d'informations à destination des usagers sur l'axe, en approche, et lointains est rédigé **à partir de la MG2**.

Un message d'**information spécifique aux transporteurs est diffusé dès la MG1**.

Assistance et secours

Seules les dispositions générales sont rappelées. Pour les dispositions opérationnelles, il est demandé de se reporter aux plans locaux (ORSEC intempéries, ORSEC hébergement, PIS, ORSEC secours nombreuses victimes, plans rouges)

Coordination inter-plan

Coordination zonal-local :

Pas de plan neige local.

A noter la participation possible des préfecture de départements concernées aux conférences téléphoniques PIMAC qui devient alors une instance de décision et pas uniquement de coordination.

Coordination interzonale :

Les 4 axes autoroutiers gérés par le PIMAC sont communs à 4 plans Intempéries (PISO, PIAM, PIZO, PNVR) et 3 zones de défenses limitrophes.

Un schéma présente les liaisons fonctionnelles interzonales (qui transitent via le PC Zonal de circulation Sud-Est et non le PCC PIMAC)

« Les principes de coordination avec les zones de défense voisines reposent sur le respect des compétences territoriales de chaque préfecture de zone. Le dispositif de coordination avec les zones de défense limitrophes s'appuie sur les principes :

- d'information systématique entre les zones voisines sur les conditions de circulation et la mise en oeuvre des mesures des plans Intempéries,
- de concertation pour la mise en oeuvre des mesures adaptées des plans Intempéries sur les axes communs,
- de l'organisation de l'information des usagers et fédérations de transporteurs par le CRICR dont ils dépendent.

La montée en puissance des plans Intempéries voisins s'effectue dans les conditions suivantes :

- chaque plan évolue en fonction des perturbations internes à sa zone de compétence,
- en outre, quand un axe est commun à deux zones de défense, s'il est perturbé sur une des zones :
 - cette zone perturbée fait part à l'autre zone des objectifs à atteindre en matière de gestion du trafic,
 - l'autre zone de défense est au moins en vigilance. ».

PIMAC – Plan Intempéries Massif central (suite)

Volet technique

Aide à la décision – stratégies d'exploitation

Pour passer d'une phase à l'autre, le chapitre « Etapes de gestion de crise » liste certains critères justifiant le passage dans une phase donnée jusqu'en MG3.

Le réseau primaire est découpé en 5 segments :

- A71 Montluçon / Clermont-Ferrand
- A89 Brive / Clermont-Ferrand
- A75 Clermont-Ferrand / St Chely
- A72/A89 Andrézieux Clermont-Ferrand
- nœud de Clermont-Ferrand

Le choix du découpage se justifie par l'axe concerné (et donc le gestionnaire).

Pour chaque segment autoroutier sont identifiés les plans Intempéries concernés par le traitement de l'évènement (PIMAC et plan Intempéries voisin : PIAM, PISO, PNVR, PIZO).

Pour les mesures opérationnelles (MG4 à MG6), une table d'aide à la décision liste en fonction de la localisation de l'évènement et de sa durée (courte ou longue) les mesures PIMAC à mettre en œuvre, ou le cas échéant, le plan Intempéries voisin à solliciter sans rentrer dans le détail des mesures.

Exemple :

Volet technique A71 (suite)

Principe de la mesure
globale MG4 : gestion du
trafic PL (suite)

Mesures Nord / Sud (suite)

Rampe de la Sioule	Mesures	Mise en œuvre
Si courte durée	PIMAC-A71-NS-2 : Stockage PL section courante au nord de la Rampe de la Sioule (voir contexte page 6)	PIMAC
Si évt vient à durer	PIMAC-A71-NS-3 : Sortie obligatoire à Montmarault et contrôle d'accès à A71 au diffuseur de Montmarault, à savoir, PL venant de N79 (RCEA Est) : <ul style="list-style-type: none"> • accès libre pour A71 vers le nord • accès interdit pour A71 vers le Sud PIMAC-A71-NS-4	PIMAC
	Stockage Bourges (sortie PL obligatoire à Bourges)	PIZO ³
	Délestage grande maille par A10 si besoin	



- des mesures de contrôle d'accès d'abord pour les PL puis si nécessaire pour les PL+VL (demi-tour, interdiction d'accès, sortie obligatoire)

PIMAC – Plan Intempéries Massif central (suite)

Volet technique (suite)

- Modèles** Le PIMAC contient :
- des modèles de message d'informations usagers
 - un **modèle de remontée d'informations** (conditions de conduite) **découpé par itinéraires pour chaque exploitant** (comme pour le PNVR)
 - un **modèle de synthèse zonale** (avec cartographie de conditions de conduite, zones de stockage, COD activés, ...) (comme pour le PNVR)
 - des modèles d'arrêtés d'interdiction et de levée d'interdiction PL par département.

- Cartographies** Présence de cartographies globales :
- des principaux itinéraires de gestion du trafic
 - des lieux de stockage PL
 - des contraintes de rampe

PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest

Statut

- Actualisation** • Le Plan Intempéries zone Sud Ouest (PISO) est **actualisé tous les ans**, à l'issue d'un processus bien défini : évaluation/bilan de l'hiver passé + réunion locales de concertation + mise à jour du plan + réunions de préparation au futur hiver.
- Modalités d'approbation** • L'ensemble des mesures PL a été validé au préalable par courrier par l'ensemble des préfets départementaux.
• Le Préfet de zone l'approuve par un arrêté zonal (dernier arrêté en date : le 18/10/2007)

Sommaire du plan

- Préambule
- I. Principes généraux d'organisation du plan neige
- Objectifs
 - Descriptions des réseaux
 - Organisation
 - Secours et assistance aux usagers
- II. Procédures de mise en oeuvre
- Mesures globales
 - Processus d'activation et de désactivation du plan
 - Mise en œuvre des mesures
 - Circulation et diffusion de l'information
- III. Mesures de gestion du trafic
- Principes de gestion du trafic PL (MG4)
 - Mesures opérationnelles par axe

Champ d'action du plan

Évènements traités Chutes de neige

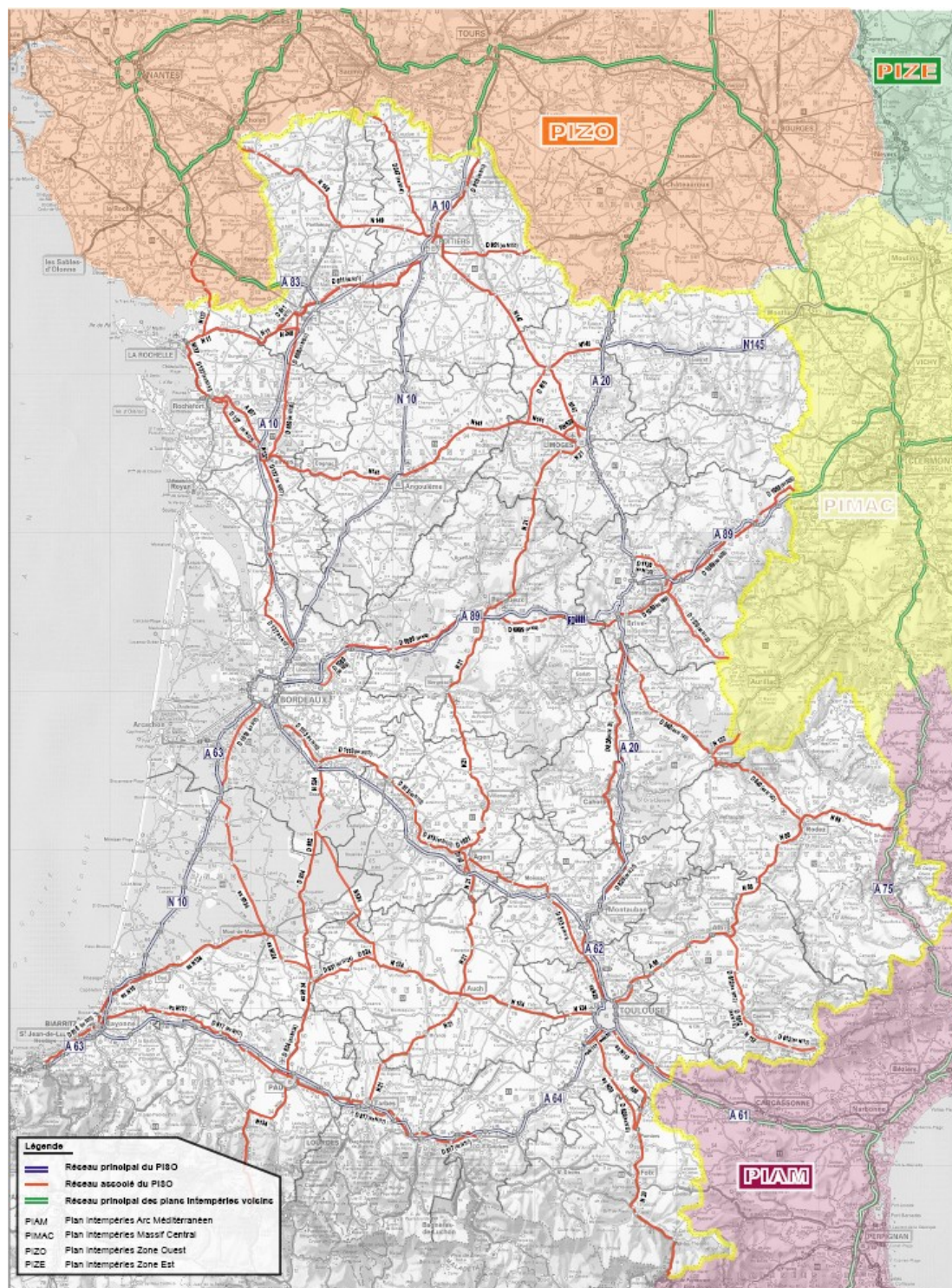
Périmètre territorial **Réseau primaire :**
Réseau autoroutier de la zone Sud-Ouest, excepté l'A75 gérée par le PIAM.

Réseau associé :
Routes nationales ou ex-RN

PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)

Champ d'action du plan (suite)

Cartographie du périmètre territorial du PISO :



PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)

Principes de fonctionnement du plan

Organisation décisionnelle

- Autorité coordonnatrice : préfet de zone Sud-Ouest
- Coordonnateur : PC Zonal
- Appui opérationnel : CRICR Sud-Ouest

Composition du PC zonal de circulation :

- un représentant du préfet de la zone de défense Sud-Ouest, dès le niveau 2 de crise précisé ci-après, en situation de responsable du PC zonal de circulation ;
- un représentant de la direction collégiale du CRICR Sud-Ouest pouvant être investi de la fonction d'animation et de coordination du PCZ de circulation, sur décision du représentant du préfet de la zone de défense Sud-Ouest ;
- un représentant du Délégué Ministériel de la zone de défense Sud-Ouest (DRE Aquitaine) ;
- un représentant de chaque force de l'ordre compétente sur le réseau de la zone (Région de Gendarmerie d'Aquitaine, Direction zonale Sud-Ouest des CRS) ;
- un représentant de Météo France (prévisionniste du Centre Météorologique Interrégional).

Les représentants des gestionnaires du réseau principal concerné par les perturbations (sociétés d'autoroute, Directions Interdépartementales des Routes...) sont des partenaires privilégiés du PC Zonal de circulation avec lesquels des contacts réguliers sont établis.

Trois niveaux de crise sont à distinguer au niveau zonal :

- Niveau 1 : Problèmes de circulation routière
Le CRICR tient le représentant du préfet de zone de la défense Sud-Ouest informé de l'évolution de la situation.
- Niveau 2 : Risque avéré de blocage collectif d'utilisateurs
Le préfet de la zone de défense Sud-Ouest envoie un représentant au PCZ de circulation qui en fonction de la gravité des événements proposera le renforcement du COZ.
- Niveau 3 : Assistance et Secours aux usagers
Le COZ est renforcé au sein de l'Etat Major de Zone. Le représentant du préfet de la zone de défense Sud-Ouest peut être amené en fonction de la gravité de la situation à quitter le PCZ de circulation et à rejoindre le COZ.

PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

- Différentes phases** Le PISO comporte 9 mesures globales.
- MG 1 : Mise en éveil du réseau de vigilance
 - MG 2 : Mise en pré-alerte des membres du PC zonal et des services concernés
 - MG 3 : Déclenchement du plan - Activation du PC zonal de circulation et des PC départementaux
 - MG 4 : Gestion du trafic des poids lourds
 - MG 5 : Fermeture sans hébergement
 - MG 6 : Fermeture avec hébergement
 - MG 7 : Réouverture partielle ou temporaire de la circulation sur un ou plusieurs axes fermés
 - MG 8 : Réouverture totale de la circulation sur un ou plusieurs axes fermés
 - MG 9 : Levée du plan

Il est déclenché avec l'activation du PC zonal (mesure MG3).

La décision d'activation relève du CRICR pour la MG1 puis du préfet de zone à partir de la MG2.

La mesure MG9 est utilisée pour lever le plan quelque soit le niveau maximum atteint (MG9 suite à MG1, MG2 ou MG3).

A noter également le regroupement des MG en 3 phases :

- phase 1 « Dispositions préparatoires » pour MG1 à MG2
- phase 2 « dispositions opérationnelles » pour MG3 à MG8
- phase 3 « sortie du plan » pour MG9

Enfin la description des MG1, MG2, MG3 et MG9 est décrite dans le chapitre « processus d'activation ou de désactivation du plan », et la description des MG4 à MG8 est décrite dans un autre chapitre « Mise en œuvre des mesures ».

Information des usagers Le PCZ de circulation élabore régulièrement des messages de synthèse à l'attention des acteurs du PISO (conditions météorologiques, conditions de circulation, mesures de gestion du trafic et restrictions de circulation en cours, messages de communication pour les usagers du réseau routier).

La périodicité de la transmission de ces messages de synthèse est de 2 heures.

Les messages de communication du PCZ de circulation sont repris et diffusés avec d'éventuels compléments d'informations plus locales, par les divers services communicants au cours de la crise.

Le plan ne décrit pas de messages préformatés d'information vers les usagers ou vers les transporteurs, correspondants aux différentes MG.

PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Assistance et secours Un chapitre spécifique décrit le volet assistance et secours aux usagers : il a pour objet de clarifier le cadre zonal et d'assurer la cohérence des mesures de gestion du trafic avec celles d'assistance et secours aux usagers.

Celles-ci doivent être déclinées de manière opérationnelle par chaque préfet de département concerné. Elles ont vocation à figurer dans le plan ORSEC départemental (article 14 de la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile).

Coordination inter-plan Coordination zonal-local :

Il existe deux plans applicables sur une partie du réseau associé du PISO :

- le Plan « Routes et avalanches » destiné à gérer les intempéries et les risques d'avalanches sur les RN20, RN22 et RN320 au sud d'Aix-les-Thermes (départements de l'Ariège et des Pyrénées-Orientales) ;
- le Plan « RN134 – Vallée d'Aspe » destiné à gérer les perturbations de trafic (notamment les intempéries) sur la RN134 jusqu'au tunnel du Somport au sud d'Oloron Ste Marie (département des Pyrénées-Atlantiques).

L'articulation du PISO avec ces plans n'est pas systématique, et pourra être réalisée en cas d'activation simultanée du PISO et d'un de ces 2 plans.

+ un plan neige RN88 dans l'Aveyron. Idem : gestion locale de l'évènement si celui-ci est localisé, sinon passage au PISO.

Coordination interzonale :

La montée en puissance quand des plans Intempéries voisins est bien détaillée.

Citations :

« Les principes de coordination avec les zones de défense voisines (Ouest, Sud et Sud-Est) reposent, à l'exception de l'axe A75 dans la traversée de l'Aveyron, sur le respect des compétences territoriales de chaque préfecture de zone.

Le dispositif de coordination avec les zones limitrophes s'appuie sur les principes :

- d'information systématique entre zones voisines, sur les conditions de circulation et la mise en œuvre des mesures des plans Intempéries ;
- de concertation pour la mise en œuvre des plans Intempéries sur les axes communs. »

Au sein de la zone Sud-Ouest, le point d'entrée unique du PISO est, sous l'autorité de la préfecture de zone :

- le CRICR Sud-Ouest (cadre de permanence) au cours des périodes de mise en éveil (MG1) et de mise en pré-alerte (MG2) du PISO ;
- le PCZ de circulation à partir du déclenchement du PISO (MG3).

PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

La montée en puissance du PISO par rapport aux plans Intempéries voisins s'effectue de manière systématique dans les conditions suivantes :

- chaque plan évolue en fonction des perturbations internes à sa zone de compétence ;
- en outre, quand une zone de défense voisine est perturbée, les mesures globales du PISO sont activées ;
- au même rythme que celles du plan Intempéries de la zone perturbée, si un axe du réseau principal commun aux 2 zones est directement concerné par la perturbation météorologique.
- au rythme (N-1) si la perturbation ne concerne pas directement un axe commun du réseau principal mais concerne un autre département limitrophe de la zone Sud-Ouest.

Les dispositions suivantes sont donc mises en place pour un événement extérieur à la zone d'action du PISO:

- mise en éveil (MG1) du PISO
- quant au moins un des départements limitrophes ayant un axe commun avec la zone PISO, définis dans le tableau ci-après, est concerné par la vigilance météo (couleur orange ou rouge, ou mise en éveil d'un plan Intempéries voisin) ;
- ou dès la mise en pré-alerte (MG2) d'un plan Intempéries voisin pour au moins un autre département limitrophe de la zone Sud-Ouest non listé dans le tableau ci-après.
- mise en pré-alerte (MG2) du PISO
- quant au moins un des départements limitrophes ayant un axe commun avec la zone PISO est concerné par la pré-alerte de son plan, en raison d'une perturbation météorologique sur ce département ;
- ou dès activation d'un plan Intempéries voisin pour les autres départements limitrophes de la zone Sud-Ouest non cités dans le tableau.

La mise en pré-alerte du PISO concernera les départements traversés par l'axe commun avec la zone voisine (départements également définis dans le tableau ci-après).

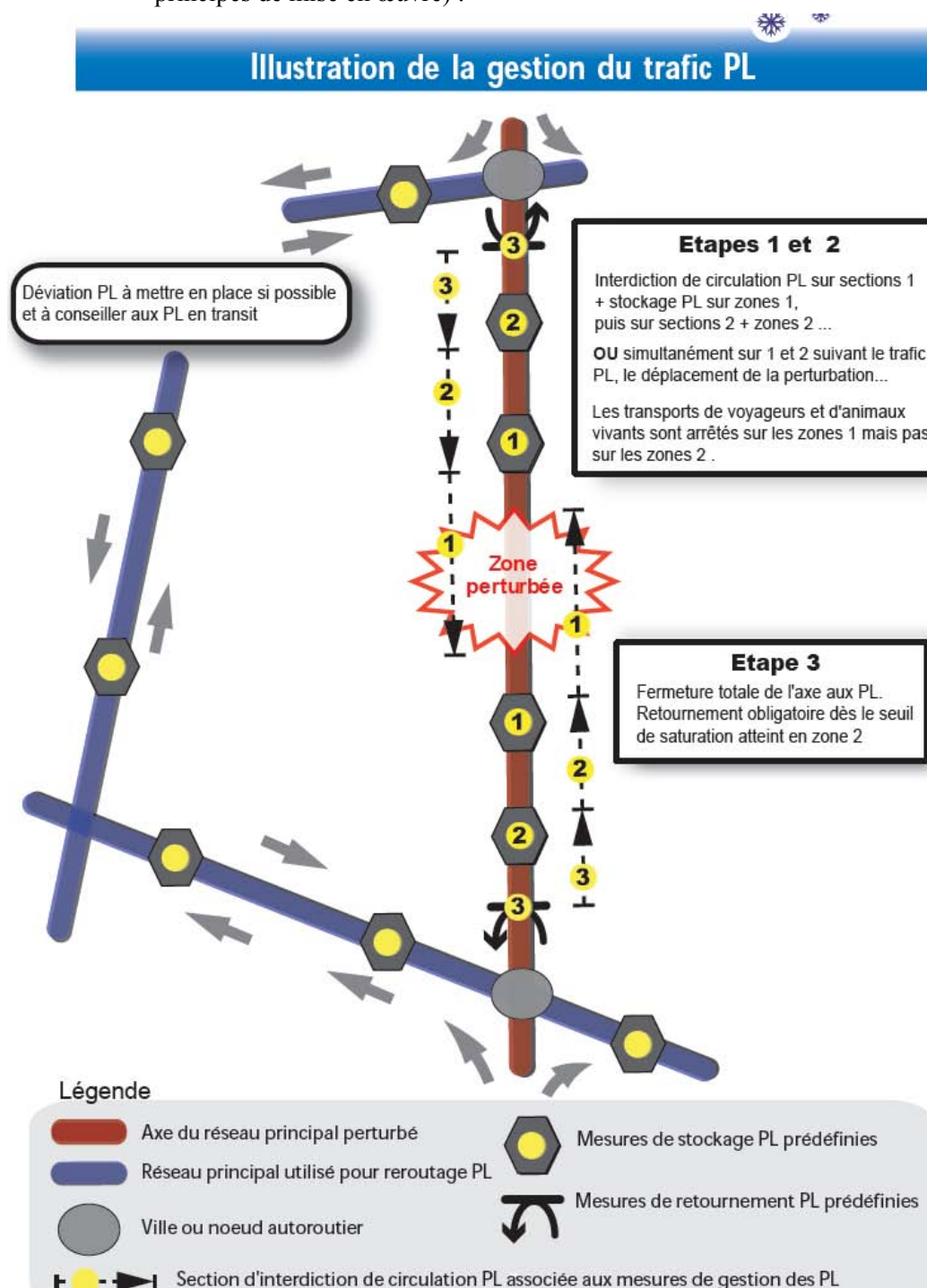
- activation du PISO et de son PC Zonal de circulation (MG3)
- dès activation d'un plan voisin pour une perturbation météorologique sur les départements limitrophes ayant un axe commun avec la zone PISO,
- ou sur demande d'une zone voisine.

PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)

Volet technique

Aide à la décision – stratégies d'exploitation Le plan décrit les différentes conditions (bulletins météo, situations des plans Intempéries voisins, demandes d'un gestionnaire, etc.) pouvant justifier le passage en MG1, MG2 ou MG3.

La stratégie de la MG4 (gestion des PL) est décrite en détail (objectif, tactique principes de mise en œuvre) :



PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)

Volet technique (suite)

Elle est ensuite **déclinée** pour chacun des axes du réseau principal :

Les **mesures opérationnelles** définies par l'ensemble des acteurs concernés de la zone Sud-Ouest (préfectures, forces de l'ordre, gestionnaires, services de secours...), sont détaillées par axe du réseau principal :

- A10 entre la rocade de Bordeaux et la limite du département de l'Indre-et-Loire
- RN10 entre St André de Cubzac et Poitiers sud
- A20 entre l'A62 (Montauban sud) et la limite du département de l'Indre
- A61 entre la rocade de Toulouse et la limite du département de l'Aude
- A62 entre la rocade de Toulouse et la rocade de Bordeaux
- A63 / RN10 entre la rocade de Bordeaux et la frontière espagnole
- A64 entre Bayonne et la rocade de Toulouse
- A83 entre le diffuseur A10/A83 et la limite du département de la Vendée
- A89 entre la rocade de Bordeaux et A20 (Brive)
- A89 entre A20 (Brive) et la limite du département du Puy-de-Dôme
- RN145 entre l'A20 et la limite du département de l'Allier
- Les Voies Rapides Urbaines bordelaises
- Les Voies Rapides Urbaines toulousaines

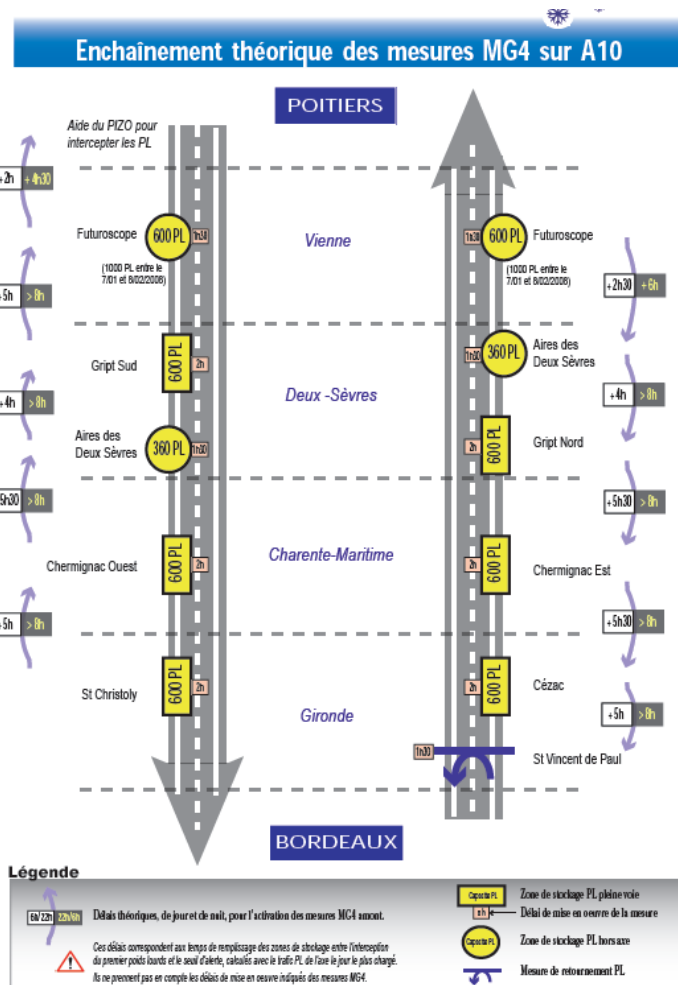
Fiches mesures Pour chacun des axes où figure une mesure opérationnelle, on précise les éléments opérationnels suivants :

- la chronologie théorique d'activation successive des mesures de gestion des PL (MG4) dans les deux sens de circulation ;
- des mesures complémentaires de fermeture d'axe à tous les véhicules (MG5 et MG6), en cas de perturbation météorologique rendant impossible leur circulation ;
- le principe de déstockage des PL ;
- les fiches descriptives des mesures de stockage PL et de fermeture d'axe aux PL.

Ces éléments opérationnels définissent un cadrage zonal des mesures prévues dans le cadre du PISO.

cf. illustration page suivante.

PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)



PLAN INTEMPERIES SUD-OUEST

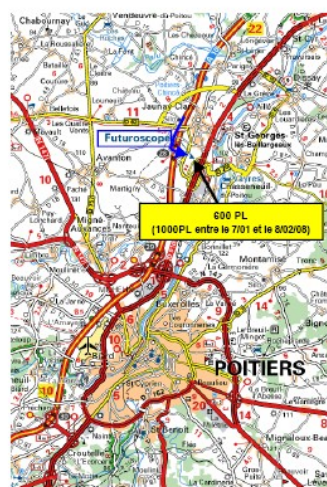
Référence PISO : A10 / 1

FUTUROSCOPE
Accessible dans les 2 sens

Chaussée à 2 * 2 voies

Stockage des PL hors axe avec déviation des VL

Plan de situation



Action des services

- Police de Châtelleraut / EDSR de la Vienne**
Tél : 05 45 00 57 07
 - Présence à la mise en place de la coupure de voie de gauche
 - Traffic PL / VL :
 - Les PL sont pris en charge et dirigés vers le parc du Futuroscope avec un tri au péage pour le trafic local.
 - Les VL continuent sur A10
 - Contrôle de la fermeture des entrées PL à l'échangeur du Futuroscope.
- COFIROUTE : District de Châtelleraut**
Tél : 05 45 15 43 00
 - Mise en place du balisage pour la coupure de voie de gauche sens Bordeaux / Poitiers ou Poitiers / Bordeaux
 - Sur demande des gendarmes, le tri peut se faire avec mise en place d'une sortie obligatoire.
- Conseil Général de la Vienne**
Tél : 06 07 32 73 52
 - Journement de l'itinéraire alternatif.

Note : Le mode opératoire de mise en œuvre de stockage pourra être adapté aux exigences de la situation.

Points singuliers

Désignation	Sens	Bordeaux / Poitiers	Poitiers / Bordeaux
Portail de services		PK 294.610	PK 294.310
Poste d'appel d'urgence (PAU)		PK 294.915	PK 297.525
Interruption Terre Plein Central (ITPC)		PK 295.525	PK 296.090

Dispositif de Communication

PMV : Néant
Panneau manuel à voyet indiquant : sortie obligatoire aux PL (si stockage activé)
Radio FM 107.7 (Radio Trafic et Autoroute FM)

Traitement des VL

Après la section concernée par le tri VL / PL, les VL continuent sur A10

POINT DE SORTIE Echangeur n° 28 - FUTUROSCOPE (PK 295.9)

Délai de mise en œuvre = 1 h 00 en période diurne ;
2 h 00 en période nocturne

Stockage des Poids-Lourds

Debut du stockage	-
Fin du stockage	-
Nombre de voies circulées	-
Nombre de voie de PL stockés	Aire stationnement
Capacité PL	600
TMJA 2006	30 765
TMH PL (22h00 / 6h00)	80
TMH PL (6h00 / 22h00)	180
Temps de stockage (22h00 / 6h00)	7 h 30
Temps de stockage (6h00 / 22h00)	3 h 20

1 000 PL entre le 7/01 et le 8/02/2008 (période de fermeture)

Moyenne PL hiver 2005/07

Moyenne PL hiver 2005/07

Valeur théorique

Valeur théorique

Pourcentage d'alerte 50 % sens N-S 80 % sens S-N

Gendarmes avertis le PC zonal

Dispositions particulières

Dès que le pourcentage d'alerte sera atteint, activation de la mesure amont de gestion des PL :

- du PISO pour le sens Bordeaux – Poitiers.
- du PIZO (zone ouest) sens Poitiers – Bordeaux.

Véhicules particuliers

Type de véhicule

Consignes

Transport de voyageurs

Traités comme les VL

Transport Animaux vivants

Traités comme les VL

TMD

Stockage avec les autres PL

Note : Dans le cas d'activation de plusieurs zones de stockage PL successives sur un axe, les transports de voyageurs et d'animaux vivants pourront circuler jusqu'à la zone de stockage la plus proche de la zone perturbée, où ils bénéficieront de mesures d'accompagnement vers la ville la plus proche.

Assistance aux Chauffeurs

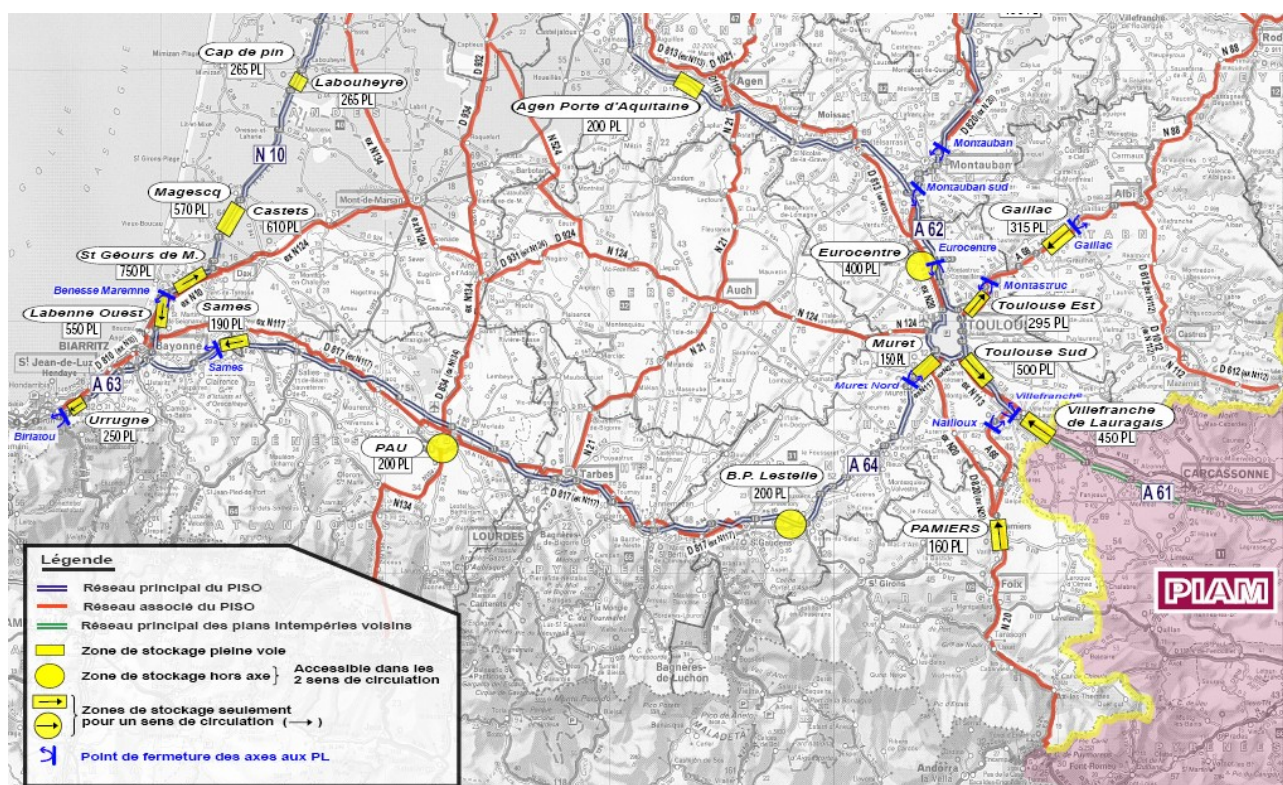
Ces procédures seront précisées par les services départementaux concernés en application des principes généraux définis au § 1.4 du PISO.

PISO – Plan Intempéries du Sud-Ouest (suite)

Volet technique (suite)

- Modèles** Présence de :
- Modèle de remontée d'information générique
 - Modèle d'arrêt générique pour MG4 à MG8

Cartographies Cartographie globale de l'ensemble des mesures de gestion des PL (avec zones de stockage PL, points de retournement) :



PIZE – Plan Intempéries Zone Est

Statut

Actualisation Le Plan Intempéries de la Zone Est (PIZE) a été actualisé en 2006, puis en 2007.
L'actualisation de 2006 a eu pour objet la prise en compte du concept des « Mesures globales ».
L'actualisation de 2007 a eu pour objet la réétude des « Points de choix d'interdiction PL » et des « Zones de stockage PL ».

Modalités d'approbation Le PIZE a fait l'objet d'une approbation en 2007 :

- par un arrêté préfectoral de chaque préfet de département de la zone,
- par un arrêté du préfet de zone, au vu des 18 arrêtés départementaux.

Sommaire du plan

- Principes généraux
- Volet technique
 - Mode d'emploi
 - Mesure globale MG3
 - Mesure globale MG3bis
 - Mesure globale MG4
 - Mesure globale MG5
 - Mesure globale MG9
- Annexes techniques
 - Inventaire des points singuliers
 - Modèles et fiches types
 - Annuaire
- Annexes administratives
 - Arrêté PC zonal
 - Arrêtés départementaux
- Annexe documentaire : Glossaire VH

Des pièces techniques accompagnent le dossier relatif au plan. Il s'agit :

- des synoptiques du réseau primaire,
- des fiches d'identité des points de choix d'interdiction PL et des zones de stockage.

Champ d'action du plan

Objectif Le PIZE est élaboré pour faire face aux situations météorologiques (chutes de neige, pluies verglaçantes) susceptibles de dégrader très sévèrement les conditions de circulation.

Périmètre territorial : Réseau primaire



- Réseau DIR Centre Est
- Réseau APRR
- Réseau DIR Est
- Réseau DIR Nord
- Réseau SANEF

PIZE – Plan Intempéries Zone Est (suite)

Champ d'action du plan (suite)

- Périmètre territorial** Le réseau pris en compte se décompose en deux niveaux, le réseau primaire et le réseau associé.
- Le réseau primaire englobe l'ensemble du Réseau Routier National (RRN) tel qu'il a été défini par le décret n° 2005-1499 du 5 décembre 2005 (cf. cartographie ci-contre)
 - Le réseau associé se compose :
 - du réseau maillé autoroutier et du réseau classé à grande circulation ; à noter que le plan Palomar Est est la référence pour le choix des itinéraires de reroutage grande maille,
 - du réseau parallèle aux autoroutes pour les déviations (ou réseau de secours).

Principes de fonctionnement du plan

- Organisation décisionnelle** L'autorité coordonnatrice du plan est le préfet de zone. Il s'appuie pour cela sur le PC zonal de circulation qui fait office de coordonnateur du plan.
- Toute mesure de gestion de trafic est prise par le PC zonal de circulation.

Composition du PC zonal de circulation :

Le PC zonal est institué par un arrêté préfectoral complété d'une annexe technique.

Il comporte 3 niveaux d'activation. Sa composition dépend du niveau d'activation.

En configuration maximale, il comporte :

- l'autorité coordonnatrice,
- le directeur de permanence du CRICR,
- un représentant de
 - la DREZ,
 - la direction zonale des CRS Est,
 - de l'état major de région lorraine de gendarmerie,
 - de l'Etat Major de zone,
 - de Météo-France.

Durant la phase où le PC est ouvert, les gestionnaires du RRN ainsi que le Centre Météo France de Strasbourg sont en contact permanent avec le PC zonal.

- Différentes phases de fonctionnement** La gestion du trafic routier dans la zone Est dépend de la situation. On distingue 3 situations :
- situation courante ou de veille,
 - situation de vigilance,
 - situation de PC zonal ouvert avec le PIZE déclenché.

PIZE – Plan Intempéries Zone Est (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Différentes phases de fonctionnement (suite)

La situation de vigilance se situe hors plan. Elle est gérée par le CRICR.

De la même manière l'ouverture du PC zonal de circulation précède le déclenchement du plan.

Le PIZE comporte 5 mesures globales :

- MG3 : Déclenchement du plan,
- MG3bis : Mesures préventives,
- MG4 : Gestion des poids lourds,
- MG5 : Fermeture d'une section de route,
- MG9 Levée du PIZE.

Nota : Afin d'être homogène avec la majorité des plans Intempéries, le numéro affecté aux mesures identiques des autres plans a été conservé.

Informations des usagers

Les messages d'information des usagers sont élaborés et transmis, après validation, vers les services émetteurs par le PC zonal.

Les messages transmis comprennent deux parties :

- Une information générale destinée à alerter les usagers. Cette information varie selon la mesure globale en cours.
- Une information spécifique pour chaque mesure activée.

Des messages pour chacune de ces parties figurent dans le chapitre se rapportant à chaque mesure globale.

Assistance et secours

Cet aspect est traité dans le plan. Pour résumer,

- Mesures d'assistance aux chauffeurs routiers : le PC zonal alerte les préfectures concernées sur la nécessité d'apporter une assistance aux chauffeurs arrêtés sur les zones de stockage. Le message est complété par la liste des zones de stockage concernées.
- Mesures de secours : le PC zonal transmet un message officiel aux préfets de département concernés les avisant de la nécessité d'apporter assistance et secours aux usagers bloqués.
 - Le COZ coordonne les actions des départements et mobilise, s'il y a lieu, les moyens de renfort nécessaires.
 - Les COD décident du mode d'action à entreprendre.

Table d'aide à la décision

		Situation en cours		CC prévisible à terme ²	Mesure globale (MGx)	Commentaires
		CC ¹	Description			
Préliminaires au PIZE	Vigilance	C1	Météo : RAS Exploitation : sans objet État du trafic : pas de difficulté	C1	Sans objet	
		C1	Météo : alerte ³ météorologique à long terme Exploitation : sans objet État du trafic : pas de difficulté	C2/C3 ?	Sans objet	Critères supplémentaires : demande externe plan zone limitrophe déclenché COD d'un département activé
Plan Intempéries		C1	Météo : Intempéries ⁴ probables à moyen terme Exploitation : sans objet État du trafic : pas de difficulté	C3	MG3 Déclenchement du plan Intempéries	Prévision d'intempéries avec des incidences dépassant le cadre d'un département.
		C1	Météo : intempéries très probables à moyen terme Exploitation : sans objet État du trafic : Pas de difficulté	C3	MG3bis Mesures préventives	
		C2	Météo : chute de neige – aggravation attendue à court terme Exploitation : curatif sur 2 voies État du trafic : pas de difficulté	C3		
		C2	Météo : chute de neige – aggravation attendue à très court terme Exploitation : curatif sur 2 voies État du trafic : risque de blocage	C3	MG4 Gestion des poids lourds	Situation improbable en cas de verglas, la situation évoluant très rapidement vers une condition de conduite C4
		C3	Météo : chute de neige continue Exploitation : curatif sur 1 voie État du trafic : blocage possible			
		C3	Météo : chute de neige continue / verglas compact généralisé Exploitation : Traitement difficile État du trafic : blocage probable	C4	MG5 Fermeture à tous les usagers	
		C4	Météo : chute de neige continue / verglas compact généralisé Exploitation : Traitement inopérant État du trafic : circulation bloquée			
		C2	Météo : arrêt des précipitations Exploitation : rétablissement de la viabilité État du trafic : circulation rétablie	C2/C1	MG5 MG4 MG3bis	Désactivation progressive de l'ensemble des mesures
		C1	Météo : arrêt des précipitations – pas d'alerte à moyen terme Exploitation : sans objet État du trafic : mesures PIZE désactivées	C1	MG9 Levée du plan Intempéries	Levée du PIZE suivie de la désactivation du PC zonal. Selon le cas, la surveillance du réseau passe en mode « Veille » ou « Vigilance »

1 Conditions de conduite hivernale

2 Long terme = 24 heures Moyen terme = 12 heures Court terme = 6 heures Très court terme = 3 heures

3 L'alerte météorologique peut émaner de Météo France par le biais de la carte vigilance (orange ou rouge) mais aussi d'un exploitant au vu de ses indicateurs propres.

4 Neige ou verglas

PIZE – Plan Intempéries Zone Est (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Coordination inter-plan

Coordination Zonal-Local

Le plan ne traite pas ce sujet.

Nota : La préfecture de zone a demandé à tous les départements d'élaborer des plans Intempéries départementaux. L'objectif est de traiter au niveau local les « micro crises », sans avoir à déclencher le niveau zonal.

Peu de réponses pour l'instant. L'action a été relancée avec comme objectif la production d'un plan Intempéries local traitant la crise :

- au niveau local, niveau zonal non activé,
- au niveau local, niveau zonal activé (déclinaison du PIZE au niveau local).

L'échéance des études est fixée à 2 à 3 ans.

Dans un premier temps, il est demandé aux départements de traiter le niveau local, niveau zonal non activé.

Coordination Interzonale

Il n'y a pas de chapitre spécifique à ce sujet. Il est simplement indiqué que :

- le CRICR se place en vigilance :
 - suite à la demande d'une zone voisine,
 - dès lors que le plan Intempéries d'une zone voisine est déclenché,
- le PIZE est déclenché sur demande d'un préfet de zone limitrophe.

Nota : Lors d'une réunion avec la préfecture de Zone Paris, il a été convenu qu'en cas de besoin il pouvait être fait appel directement au département limitrophe pour activer une mesure de ce département.

Cette disposition ne figure pas au PIZE.

Volet technique

Aide à la décision – Stratégies d'exploitation

Segmentation du réseau

Le réseau primaire n'est pas segmenté.

Un recensement des points de choix à privilégier pour interdire les PL a été réalisé. En fonction de la localisation de la perturbation, le PC zonal choisit les sections à interdire aux PL à partir de ces points.

Aide à la décision

Le PIZE comporte un visuel d'aide à la décision générique (cf. page ci-contre). Il s'applique de façon unique à l'ensemble du réseau de la zone, quelque soit le type d'évènement météorologique (neige ou verglas). Il comporte 2 parties :

- une table dont l'objectif est d'aider le décideur dans le choix de la mesure globale à appliquer ; cette table est construite sur la base de la condition de conduite hivernale prévisible à terme ou en cours,
- une table présentant les différentes mesures élémentaires rattachées à chaque mesure globale.

PIZE – Plan Intempéries Zone Est (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

- Fiches mesures**
- Chaque mesure globale comporte une ou plusieurs élémentaires
 - MG3 : Déclenchement du plan Intempéries
 - 30 - Déclenchement du PIZE
 - MG3bis : Mesures préventives
 - 31 - Activation itinéraires alternatifs « grande maille »
 - 32 - Demande de mise en astreinte d'engins lourds pour l'enlèvement des poids lourds
 - 33 - Sur demande de l'exploitant, pré-positionnement d'engins lourds pour l'enlèvement des poids lourds
 - 34 - Préavis d'interdiction de circuler des poids lourds
 - MG4 : Gestion des poids lourds
 - 41 - Interdiction de circuler des poids lourds
 - 42 - Stockage des poids lourds
 - 43 - Mise en convoi des poids lourds
 - 44 - Réquisition d'engins lourds pour l'enlèvement des poids lourds
 - 49 - Soutien aux chauffeurs routiers
 - MG5 : Fermeture d'une section de route
 - 51 - Fermeture d'une section de route
 - 59 - Assistance et secours aux usagers
 - MG9 : Levée du plan Intempéries
 - 90 - Levée du PIZE
 - Nota : chaque mesure élémentaire intègre à la fois l'activation et la désactivation.

Niveau de détail de chaque mesure :

Chaque mesure élémentaire est décrite de façon générique. Chacune comporte :

- 1 fiche descriptive : elle indique l'objectif de la mesure ainsi que le principe (stratégie) de mise en œuvre, complété, s'il y a lieu, par un schéma de principe.
- 1 fiche mesure : elle détaille les actions de chaque acteur pour sa mise en œuvre.
- le message type à l'intention des services pour l'activation et la désactivation.

S'il y a lieu, la composition type des messages PMV à afficher dans le cadre de sa mise en œuvre ainsi que les arrêtés types complètent cette description.



Accompagnement par des fiches d'identité

Chaque « Point de choix d'interdiction PL » et « Zones de stockage » fait l'objet d'une fiche d'identité (cf. modèle page ci-contre)

Centre Régional d'Information et de Coordination Routière de l'Est
Conditions de circulation hivernale :

Le 06 novembre 2008 à 11h30
Etat n°3

The map displays the Grand Est region of France, with various administrative boundaries and road networks. The 'Zones à Risque d'Inondation' (Zones at Risk of Flooding) are highlighted in orange, primarily along the Moselle and Meuse rivers. Key cities and towns labeled include Reims, Metz, Nancy, Strasbourg, Epinal, Vesoul, Belfort, Besançon, Dijon, Auxerre, Troyes, Chalons, Bar le Duc, Chaumont, Lons le Saunier, and Macon. The map also shows numerous smaller towns and villages, as well as specific flood risk areas like 'Zones à Risque d'Inondation' and 'Zones à Risque d'Inondation'.

	Non disponible
	Normale
	Délicate
	Difficile

 Non disponible
 Normale
 Délicate
 Difficile
 Impossible

Grands axes : passer la souris sur la section de l'axe

PIZE – Plan Intempéries Zone Est (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

- Modèles** Le PIZE comporte un modèle :
- de message pour le déclenchement du plan,
 - de message pour l'activation de chaque mesures élémentaires,
 - de message pour l'information des usagers,
 - des modèles d'arrêtés pour chaque mesure qui en nécessitent.

Le PIZE ne comporte pas :

- de modèles de synthèse zonale
- de modèle de remontée d'informations.

Nota : le CRICR Est, durant toute la période VH, élabore régulièrement une synthèse des conditions de conduites pour l'ensemble de la zone de défense Est à l'aide du logiciel SAVH. Dans ce cadre, des fiches de remontées d'information ont été mises au point avec l'ensemble des gestionnaires du RRN mais également les conseils généraux. (cf exemple ci-contre de carte synthèse des conditions de circulation).

Cartographies En annexe du PIZE figure le recensement des :

- Zones sensibles,
- Zones de stockage PL,
- Points de choix Interdiction PL.

Ces données sont intégrées dans un SIG (ANITA) consultable depuis le PC zonal de circulation.

PIZ Nord – Plan Intempéries Zone Nord

Statut

Dernière actualisation Élaboré et validé en 2001, le PIZ Nord a été actualisé en 2003. L'actualisation a eu pour objet la concrétisation du rôle du CRICR Nord comme « Poste de commandement ».

Le PIZ Nord est en cours de « re-considération ». L'objectif est de fusionner les PGT Paris-Lille-Bruxelles / Transmanche et Intempéries en un seul plan organisationnel intégrant les transports exceptionnels, le stockage des PL, les aires de vie, ...

Modalités d'approbation Le PIZ Nord a fait l'objet d'un arrêté interpréfectoral de l'ensemble des préfets de la zone Nord.

Sommaire du plan

- Principes généraux d'organisation du plan
 - Objectifs du plan
 - Description des réseaux
 - Organisation opérationnelle
 - Organisation de l'information
 - Secours et Assistance aux usagers
- Gestion du plan Intempéries
 - Description détaillée des réseaux
 - Principes de gestion du plan Intempéries
 - Modalités de mise en œuvre des différents stades
 - Plan d'actions
- Annexes
- Fiches réflexes
- Glossaires
- Destinataires

Champ d'actions du plan

Objectif du plan Le plan Intempéries de la zone Nord a pour objectif d'assurer au maximum l'écoulement du trafic même dans des conditions dégradées en évitant le blocage des axes autoroutiers et routiers.

Le plan doit être déclenché lorsque l'ampleur des problèmes de circulation n'est plus compatible avec une gestion au niveau départemental.

PIZ Nord – Plan Intempéries Zone Nord (suite)

Champ d'actions du plan (suite)

Périmètre territorial Le PIZ Nord distingue trois type de réseaux .

Le réseau primaire

Dénommé « Réseau prioritaire », il se compose des axes suivants :

- A1
- A22 et A27 (au nord de Lille à la frontière belge)
- A16 (de Boulogne sur Mer à la frontière belge)
- A25 (de Lille à Dunkerque)
- A21 (de Lens à Douai)
- A23 (de Lille à Valenciennes)
- RN 31 (de Beauvais à Soissons)
- Réseau à caractéristiques autoroutières de l'agglomération lilloise

Le réseau de délestage :

Ce réseau permet de délester le réseau primaire de tout ou partie de son trafic.

Le réseau de secours :

Proche du réseau prioritaire, ce réseau permet de desservir ou désenclaver des échangeurs ou des grandes agglomérations. Il ne possède pas toutefois une capacité suffisante pour y détourner le trafic du réseau prioritaire. Il peut par contre permettre :

- d'acheminer les moyens d'intervention ou de secours,
- d'évacuer les véhicules bloqués,
- d'assurer les liaisons de transit.

Il est constitué par les principales routes nationales et départementales.

Aucune cartographie globale n'est présente dans le plan.

Une cartographie spécifique à chaque secteur identifié (cf. découpage en secteurs) présente le réseau prioritaire, le réseau de délestage et le réseau de secours.

Principes de fonctionnement du plan

Organisation décisionnelle

- Le préfet de zone Nord est désigné comme autorité coordonnatrice du plan. Il s'appuie sur le PC zonal de circulation, placé sous l'autorité du Préfet délégué pour la sécurité et la défense.

PIZ Nord – Plan Intempéries Zone Nord (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Organisation décisionnelle (suite)

Composition du PC zonal de circulation :

- Chef de l'EMZ ou son représentant,
- DRE, délégué de zone ou son représentant,
- le général, officier général de la zone de défense ou son représentant,
- le général commandant la région de gendarmerie Nord ou son représentant,
- le DDSF du Nord ou son représentant,
- le chef du groupement interrégional des CRS n°II ou son représentant,
- le directeur interrégional de Météo-France Nord ou son représentant,
- un représentant du CRICR Nord,
- le délégué de zone, représentant le DRASS,
- le chef de bureau de la communication interministérielle de la préfecture Nord ou son représentant (reste à la préfecture).
- En cas de nécessité, le directeur du SAMU 59 dépêchera un médecin.

Différentes phases

Le plan Intempéries de la zone comporte 7 stades de fonctionnement

- Stade 1 : Mise en éveil du groupe de vigilance.
- Stade 2 : Mise en astreinte des membres du PC zonal de circulation.
- Stade 3 : Activation du PC zonal. Le PIZ Nord est considéré comme déclenché à partir de ce stade.
- Stade 4 : Mesures préventives.
- Stade 5 : Mesures de fermeture.
- Stade 6 : Mesure de réouverture.
- Stade 7 : Levée du plan Intempéries et désactivation du PC zonal de circulation.

L'alerte et le déclenchement sont décidés par le préfet de zone ou son représentant sur proposition du groupe de vigilance.

Information des usagers

L'information se fait à deux niveaux :

- les grands médias (presse, radio, télévision) sont informés des décisions du préfet de zone par la cellule communication du préfet de zone,
- après diffusion des directives préfectorales, le CRICR relaie par ses moyens habituels cette information auprès des médias. De même pour la Sanef et le « 107.7 ».

Assistance et secours

Le PIZ Nord consacre un chapitre à ce sujet.

Ce chapitre décrit en particulier l'articulation entre le niveau départemental et le niveau zonal.

PIZ Nord – Scénario 1 : Secteur lillois bloqué

Plan de situation

Scénario 1 : Intempérie sur le secteur Valenciennes - Lens - Lille
Réseau lillois bloqué



Qualification de la situation géographique des usagers

**Scénario 1 . Réseau lillois sous intempérie :
qualification de la situation géographique des usagers**



Mesures envisageables

Scénario 1 : Intempérie hivernale sur réseau lillois (ALLEGRO)

Niveau (indicatif) de sévérité	Type de situation sur le réseau lillois	Description des mesures envisageables	Proposition	Décision
C2	Délicate	- Maintenir la viabilité des itinéraires de secours et de déstassement ainsi que celle des points sensibles autour du réseau lillois	CI6T 39	PC Zonal
C2	Délicate	- Informer les usagers (CRICR et SANEF avec PMV et 107.7 : évitez le secteur, différenciez votre déplacement	CI6T 39, CR23, SANEF	PC Zonal
C2 → C3	Difficile	- Activer les itinéraires de déstassement pour contourner l'agglomération lilloise.	CI6T 39	PC Zonal
C3	Très difficile	- Maintenir les PL en zones génératrices (CRT, entrepôts, ...)	CI6T 39	PC Zonal
C3 → C4	Très difficile (→ catastrophe)	- Stocker les PL sur les espaces disponibles proches ainsi que sur les aires de service, de repos et B.A.U des autoroutes A 25, A22, A1 et A23	CI6T 39 / CR5	PC Zonal
C3 / C4	Très difficile / catastrophique	- Mettre en œuvre la circulation par convois codencés sur A25, A22, A1, A23	CI6T 39 / CR5	PC Zonal
C4	Catastrophique	- Fermer l' / les autoroute(s) A25, „A22, „A1, „A23	CI6T 39 / CR5	PC Zonal
C4	Catastrophique	- Evacuer les VL et Bus vers les agglomérations les plus proches	CI6T 39 / CR5	PC Zonal

Remontée des informations

ORIGINE:
PLAN INTEMPERIES ZONE DEFENSE NORD.

[illegible]

PIZ Nord – Plan Intempéries Zone Nord (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Coordination inter-plan

Coordination Local-Zonal

Il est précisé que lors du déclenchement du PIZ Nord, le PC zonal et les PC des préfectures de département concernés par la perturbation, sont activés simultanément. Ces structures doivent alors être en communication permanente.

Aucune procédure spécifique n'est prévue.

Coordination interzonale

Aucune disposition n'est prévue.

Volet technique

Aide à la décision – Stratégies d'exploitation

Segmentation :

Six secteurs sont identifiés :

- réseau lillois
- réseau lensois
- réseau valenciennois
- secteur de Senlis
- secteur du « Vé » de Combles
- secteur du calais

Aide à la décision :

À chaque secteur, correspond 1 scénario.

À chaque scénario, est associé (cf. exemple ci-contre) :

- 1 carte qualifiant les usagers « sous intempéries », « en approche » ou « lointains »,
- 1 carte situant le réseau prioritaire bloqué, le réseau de délestage et le réseau de secours,
- 1 tableau listant les mesures envisageables en fonction des conditions de circulation,
- 1 fiche de remontée des informations.

PIZ Nord – Plan Intempéries Zone Nord (suite)

Volet technique (suite)

Fiches mesures Chaque stade de fonctionnement du plan se caractérise par 1 ou plusieurs mesures.

- Stade 1 : Mise en éveil du groupe de vigilance
- Stade 2 : Mise en astreinte des membres du PC zonal
- Stade 3 : Activation du PC zonal
- Stade 4 : Mesures préventives
 - mesure 41 : délestage de l'axe concernée
 - mesure 42 : circulation en convois cadencés
 - mesure 43 : interdiction de circuler pour les PL
- Stade 5 : Mesures de fermeture
 - mesure 51 : fermeture de 1 ou plusieurs tronçons
 - mesure 52 : fermeture d'un axe en intégralité
 - mesure 521 : fermeture sans hébergement
 - mesure 522 : fermeture avec hébergement
- Stade 6 : Mesures de réouverture
 - mesure 61 : réouverture temporaire
 - mesure 62 : réouverture totale
- Stade 7 : Levée du plan Intempéries et désactivation du PC zonal de circulation

Accompagnement par des fiches d'identité

Le PIZ Nord ne comporte pas de fiche d'identité

Modèles Le PIZ Nord comporte un modèle :

- de message pour la mise en œuvre des stades 2, 3 et 7,
- de message pour la mise en œuvre des stades 4, 5 et 6,
- de message pour l'information des usagers,
- de remontée des informations.

Le PIZ Nord ne comporte pas :

- de modèles de synthèse zonale,
- de modèle d'arrêt.

Cartographies Trois cartes permettent de situer les points sensibles du réseau :

- pente > 4%,
- courbe de rayon < 400m,
- points sensibles sur A25 et A16 Est.

Deux cartes permettent de situer les lieux de stockage avec leur capacité sur A1 et A16.

PIZO – Plan Intempéries Zone Ouest

Statut

Actualisation Le PIZO a été actualisé en 2007 (arrêté du 28/12/2007).

Modalités d'approbation Il est validé uniquement par le préfet de zone.

Sommaire du plan

- I. Principes généraux du PISO
 - Objectifs du plan
 - Organisation opérationnelle
 - Principes de gestion du plan Intempéries
 - Organisation de l'information et de la communication
 - Secours et assistance aux usagers
- II. Gestion opérationnelle
 - Schéma fonctionnel général
 - Schéma fonctionnel détaillé
 - Composition des PC
 - Modalités de mise en oeuvre opérationnelle des mesures globales
 - Tableau des mesures globales du PIZO
- III. Réseau PIZO et stockage PL
 - Définition du réseau
 - Description détaillée des réseaux
 - Cartographie du réseau
 - Stockage PL (menu interactif)
- IV. Modèles de documents opérationnels
 - Modèles de message de mise en oeuvre
 - Modèles de décision et d'arrêtés
 - Modèles de messages d'info usagers
 - Fiches de suivi
 - Expression des besoins adressée par le préfet de département au préfet de zone pour une crise dépassant le cadre ou les moyens du département
- V. Annexes
 - Annuaire général
- VI. Glossaires
- VII. Destinataires
- VIII. Mise à jour

Champ d'action du plan

Événements traités Chutes de neige

PIZO – Plan Intempéries Zone Ouest (suite)

Champ d'action du plan (suite)

Périmètre territorial Réseau primaire :

Les réseaux assurant les principales liaisons fonctionnelles d'importance nationale, interrégionale, voire intra-régionale : autoroutes, RN et ex-RN de la zone Ouest.

Il est très maillé.

Le réseau PIZO se "suffit à lui-même" et **ne comporte pas de réseau associé** ou annexe. Il convient que les mesures d'exploitation soient assurées localement par les gestionnaires compétents sous le contrôle des préfets de département.

Cartographie :



PIZO – Plan Intempéries Zone Ouest (suite)

Principes de fonctionnement du plan

Organisation décisionnelle

Autorité coordonnatrice : préfet de zone Ouest

Coordonnateur : **PC Zonal** « intempéries » composé d'un **PC circulation (CRICR renforcé)** dirigé par un co-directeur du CRICR pour la circonstance, et du **COZ Renforcé**.

Appui opérationnel : CRICR Ouest

Composition du « CRICR renforcé » :

- un représentant de la division Transport du CRICR OUEST (si le chef de permanence n'a pas cette compétence)
- un représentant de la Direction Régionale de l'Équipement de zone
- un représentant de chaque force de l'ordre compétente sur le réseau primaire, à savoir :
 - un représentant de la Direction Zonale des CRS
 - un représentant de la région Gendarmerie de Bretagne
- un représentant de chaque gestionnaire du réseau routier et autoroutier, non présent physiquement au PC Zonal, mais en communication permanente
- un représentant de la cellule communication de la Préfecture d'Ille-et-Vilaine

Différentes phases Le PIZO comporte 9 mesures globales qui sont regroupées de la façon suivante :

Le Plan Intempérie de Zone Ouest (PIZO) se décline en 3 niveaux de 3 mesures :

1 – *Premier niveau : vigilance, montage et préparation du PC Zonal* → *Coordination : CRICR OUEST*

- **mesure 1 : déclenchement du PIZO et mise en éveil du groupe de vigilance**
- **mesure 2 : mise en pré-alerte du PC Zonal**
- **mesure 3 : activation du PC Zonal avec la présence ou non de ses membres**

2 – *Deuxième niveau : gestion de la crise* → *Coordination : Chef du PC Zonal*

→ **Gestion de la circulation :**

- **mesure 4 : gestion des poids lourds**
- **mesure 5 : fermeture d'axes sans hébergement**

→ **Secours et assistance aux usagers :**

- **mesure 6 : fermeture d'axes avec accueil, hébergement et ravitaillement des usagers**

3 – *Troisième niveau : retour progressif à la normale* → *Coordination : Chef du PC Zonal*

- **mesure 7 : réouverture partielle ou temporaire de l'axe**
- **mesure 8 : réouverture totale de l'axe**
- **mesure 9 : levée du PIZO**

PIZO – Plan Intempéries Zone Ouest (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

A noter :

Le PIZO est considéré comme **déclenché dès la mise en éveil du groupe de vigilance (mesure MG1)**.

Le PC zonal peut être activé (mesure MG 3) avec présence ou non de ses membres au CRICR.

Toute décision de passage d'une mesure globale à une autre est décidée par le préfet de zone, sur proposition du CRICR ou du PC Zonal.

Information des usagers

L'information des usagers accompagne la gestion du trafic. Elaborée en temps normal par le CRICR, elle est réalisée en période de crise par le CRICR renforcé et diffusée par ses moyens propres.

La communication institutionnelle relève exclusivement du préfet de zone. Elle est préparée par la cellule communication du PC Zonal.

Les messages d'information usagers sont élaborés à partir de la MG2 : pour les usagers empruntant certains axes concernés par l'intempérie, et pour les usagers circulant en direction des départements concernés.

Assistance et secours

Un chapitre spécifique y est consacré : dispositions générales et dispositions opérationnelles.

Coordination inter-plan

Coordination zonal-local :

Pas de plan neige local a priori.

Le PIZO est activé « dès lors qu'un événement météorologique affecte un territoire plus important et nécessite des mesures qui dépassent le niveau départemental, avec un nombre d'opérateurs routiers supérieur, rendant plus difficile leur coordination ».

Coordination interzonale :

Seule mention retrouvée :

« Ces mesures peuvent se décliner strictement dans l'aire géographique du plan Intempéries de zone et ne pas nécessiter systématiquement une coordination inter zonale. Elles peuvent aussi se situer en limite de zone et interférer avec le réseau d'une zone voisine, ce qui nécessite alors une coordination inter zonale, ou relever d'un événement n'affectant qu'une zone de défense limitrophe, mais nécessitant, à la demande de son PC zonal, d'intervenir sur le réseau du PIZO. »

PIZO – Plan Intempéries Zone Ouest (suite)

Volet technique

Aide à la décision – stratégies d'exploitation

Le réseau du PIZO est découpé par secteurs pour les mesures de stockage PL (pas de justification relative aux choix des secteurs, si ce n'est une logique d'itinéraires).

Pas d'aide à la décision : tout est sur les cartes (menu dynamique pour naviguer d'une carte à l'autre).

3.4 - STOCKAGE POIDS LOURDS (Menu interactif)

3.4.1 - Carte Globale des sites

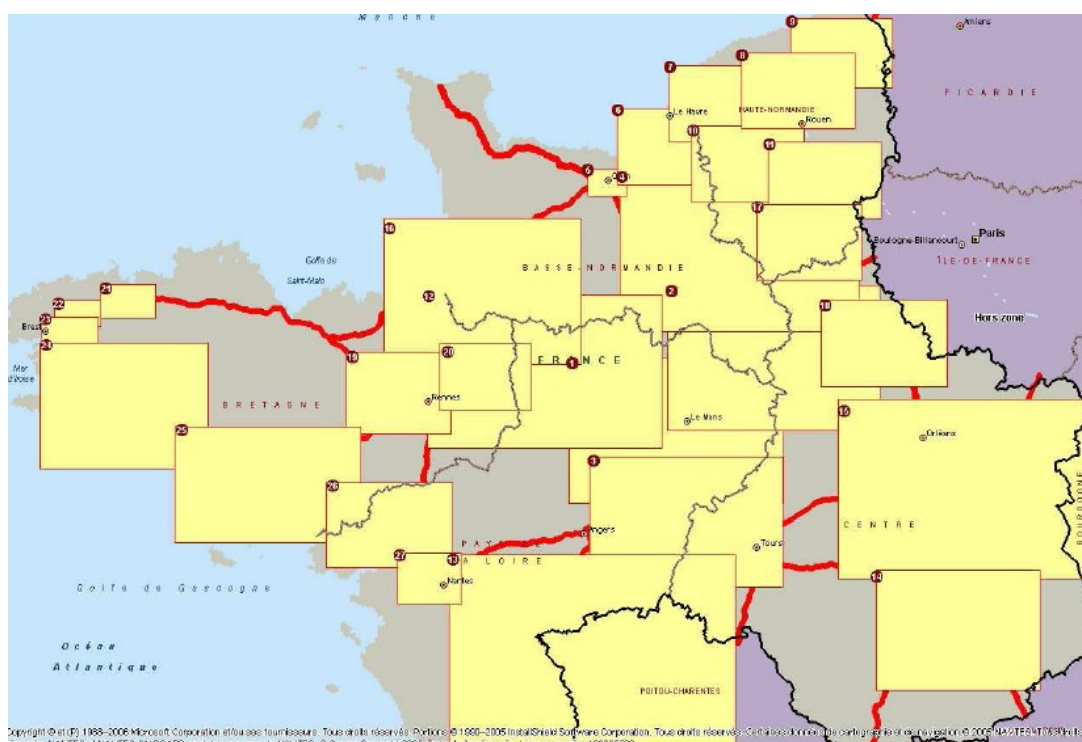
3.4.2 - Représentation des différents découpages des cartes

3.4.3 - Tableau des aires de stockage par département

- 01 - [A11 – A81](#)
- 02 - [A11](#)
- 03 - [A11 – A85](#)
- 04 - [A28 - RN154 - RN12](#)
- 05 - [CAEN](#)
- 06 - [A13 OUEST](#)
- 07 - [A29 OUEST](#)
- 08 - [A29 – A28](#)
- 09 - [A29 – A28 NORD](#)
- 10 - [A28 CENTRE - A13](#)
- 11 - [A13 - RN154](#)
- 12 - [A81 - A84](#)
- 13 - [A83 – A87](#)
- 14 - [A20 – A71](#)

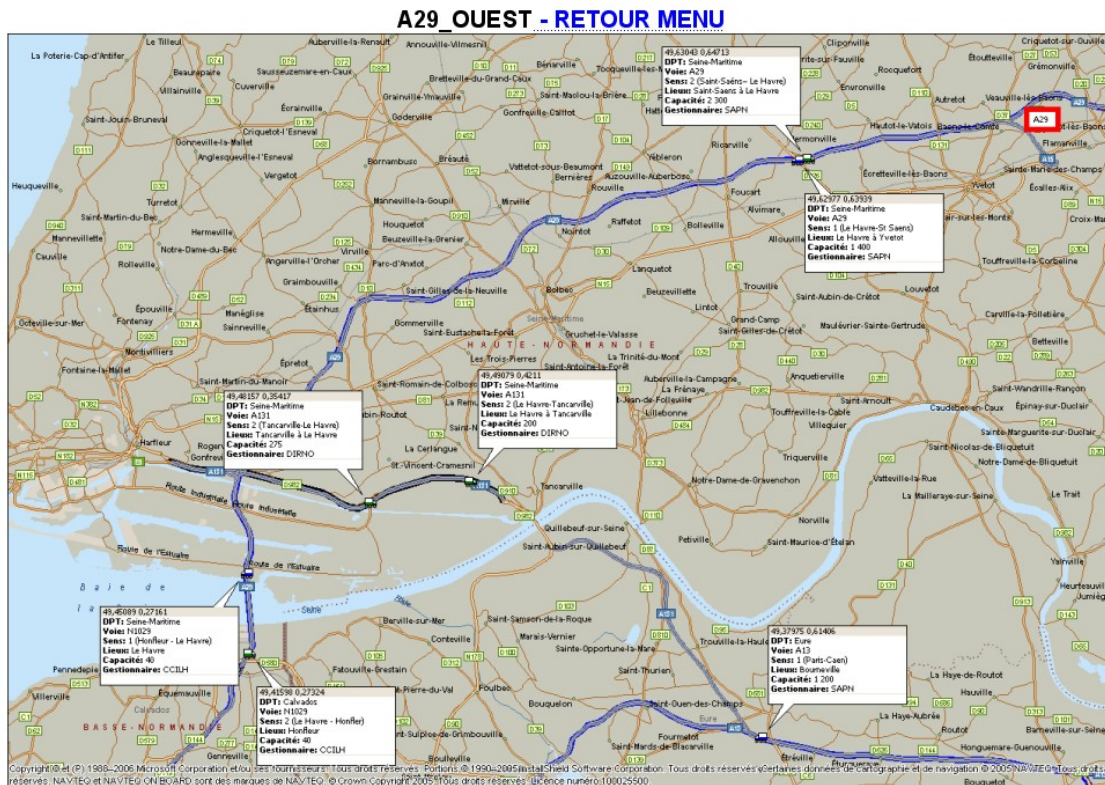
DECOUPAGE PAR SECTEUR

- 15 - [A71 – A77 – RN60](#)
- 16 - [A84](#)
- 17 - [RN154 – RN12](#)
- 18 - [A11 – A10](#)
- 19 - [RENNES – RN12 – RN24](#)
- 20 - [A84 SUD A81](#)
- 21 - [MORLAIX RN12](#)
- 22 - [RN12 OUEST](#)
- 23 - [RN165-NORD](#)
- 24 - [RN165 OUEST RN164](#)
- 25 - [RN165](#)
- 26 - [RN165 EST RN137](#)
- 27 - [RN165 NANTES](#)



PIZO – Plan Intempéries Zone Ouest (suite)

Volet technique (suite)



Fiches mesures Pas de fiches mesures : uniquement les zones de stockages (localisation, capacité) sont renseignées via un tableau et des cartographies.

Modèles Présence de **modèles bien formalisés** :

- Modèle de déclenchement du plan
- Modèle de message d'envoi de chaque MG
- Modèle de message d'info usagers.
- Modèle de remontée d'information générique
- Modèle d'arrêt d'interdiction et de levée d'interdiction de circuler PL (MG4 à MG8)
- Modèle de demande de sollicitation du préfet de département au préfet de zone

Cartographies Présence de cartographies globales relatives aux :

- statut du réseau
- gestionnaires
- zones de stockage PL

PNVR – Plan Neige Vallée du Rhône

Statut

Actualisation L'aspect organisationnel du Plan Neige Vallée du Rhône a été actualisé en 2006 puis en 2007.

Modalités d'approbation Il est institué par un arrêté inter-préfectoral signé fin 2006 par :
• les préfets de zone Sud-Est et le préfet de région Bourgogne
• les préfets de département concernés par les mesures du plan (zone Sud-Est et Sud)
Il n'est pas signé par le préfet de zone Sud.

Sommaire du plan

- I. Principes généraux d'organisation du plan neige
 - Objectifs
 - Descriptions des réseaux
 - Organisation
 - Organisation de l'information
 - Secours et assistance aux usagers
- II- Gestion du plan neige
 - Description détaillée des réseaux
 - Principes de gestion du plan neige
 - Mesures globales
- III – Annexes
 - Fiche alerte plan Intempérie
 - Fiche de remontée d'information relative à la viabilité
 - Fiche de suivi et de coordination relatives aux secours et assistance aux usagers
 - Outils de communication
 - Annuaire général
- IV – Glossaire

Champ d'action du plan

Évènements traités Chutes de neige

Périmètre territorial

- Réseau primaire : axe A6-A7 de la limite Saone-et-Loire/Rhône à Orange (bifurcation A7-A9), VRU lyonnaise (réseau CORALY), A47-N88-A72 de Givors à Andrézieux (barrière de péage au nord de Saint-Etienne).
- Réseau secondaire : RN-RD le long de la vallée du Rhône, utilisé pour des fermetures d'axe simultanées aux fermetures sur autoroutes.
- Réseau annexe : à des fins de délestage, décrit dans le plan PALOMAR RA/A : A75, A51

The map illustrates the proposed high-speed rail network for the Languedoc-Roussillon region. The main line is shown in red, connecting Montpellier to Toulouse. Various branches are shown in yellow, green, and blue, representing different types of rail services. The legend in the top right corner defines the line types:

- Primary autoroute (red)
- Associated autoroute (orange)
- Associated RER (green)
- Associated RD (blue)
- Annexe autoroute (yellow)
- Annexe RER (green)
- Annexe RD (blue)

PNVR – Plan Neige Vallée du Rhône (suite)

Principes de fonctionnement du plan

Organisation décisionnelle

Autorité coordonnatrice : préfet de zone Sud-Est
Coordonnateur : PC Zonal de circulation Sud-Est
Appui opérationnel : CRICR RA/A

Composition du PC Zonal de circulation (lorsqu'il est en niveau 3, configuration maximale) :

- le Préfet de zone ou son représentant
- le DRE Rhône-Alpes, chef du service de défense de zone pour les Transports, ou son représentant,
- un représentant du CRICR,
- un représentant de chaque force de l'ordre compétente sur le réseau primaire,
- un représentant de l'Etat-Major de Zone (EMZ).

Il est en contact permanent avec des interlocuteurs privilégiés, qui ne sont pas physiquement présents au PC :

- les exploitants autoroutiers du réseau primaire et associé concernés (ASF, APRR, AREA, DIR CE PCG CORALY, PC Hyrondelle)
- un représentant de Météo Centre-Est

Différentes phases

Le PNVR comporte 9 mesures globales

- MG 1 : Mise en éveil du réseau de vigilance
- MG 2 : Mise en pré-alerte des membres du PC zonal et des services concernés
- MG 3 : Déclenchement du plan neige - Activation du PC zonal de circulation et des COD
- MG 4 : Gestion du trafic des poids lourds
- MG 5 : Fermeture sans hébergement
- MG 6 : Fermeture avec hébergement
- MG 7 : Réouverture partielle de la circulation sur autoroute
- MG 8 : Réouverture totale de la circulation sur autoroute
- MG 9 : Levée du plan

Le plan est déclenché à partir de la MG3.

La décision d'activation relève du CRICR pour la MG1 puis du préfet de zone ou son représentant à partir de la MG2.

PNVR – Plan Neige Vallée du Rhône (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Information des usagers

L'information des usagers est délivrée par la cellule communication du PC zonal siégeant au CRICR : description de la vision générale de la situation.

Cette synthèse zonale est émise toutes les 2 heures au minimum dès l'activation du plan.

Un message d'informations à destination des usagers sur l'axe, en approche, et lointains est rédigé **à partir de la MG2**.

Un message d'**information spécifique aux transporteurs est diffusé dès la MG1**.

Assistance et secours

Un chapitre spécifique est consacré à l'assistance et secours (dispositions générales rappelant les missions des préfets de zone et de département en matière de sécurité civile, et dispositions particulières décrivant l'assistance aux usagers).

Coordination inter-plan

Coordination zonal-local :

Seul le département de l'Ardèche a élaboré un plan neige Ardèche , calé sur la structuration du PNVR (MG1 à MG9) et qui précise localement le détail des mesures à mettre en œuvre sur l'ensemble de son réseau en fonction de la situation.

Coordination interzonale :

Aucune mention sur la coordination interzonale : montée en puissance, sollicitation du voisin.

Seule la configuration du PC Zonal en fonction des événements à traiter et des demandes est évoquée à travers l'arrêté instituant le PC Zonal de Circulation Sud-Est du 26 octobre 2007.

Volet technique

Aide à la décision – stratégies d'exploitation

Pas d'aide à la décision pour le passage d'une mesure globale à une autre. Il est simplement mentionné : « les mesures globales sont à appliquer en fonction de l'importance des perturbations météorologiques, des trafics constatés ou prévisibles, et des difficultés d'écoulement de ce trafic. »

Le réseau primaire est découpé en 4 tronçons :

- Belleville – Vienne
- Vienne – Valence
- Valence - Orange
- Andrézieux – Givors

PNVR – Plan Neige Vallée du Rhône (suite)

Volet technique (suite)

Justification du choix de la segmentation : « L'identification de ces grands tronçons s'est appuyée :

- sur la situation des principaux lieux de contrainte des accès concernés par le plan neige,
- sur la situation, l'importance et l'expérience des principaux épisodes météorologiques passés,
- sur la nécessité d'avoir, à proximité de ces grandes coupures, des villes importantes permettant une meilleure gestion de l'hébergement des usagers. »

Fiches mesures Pour chaque mesure globale de chaque tronçon sont détaillées l'ensemble des actions à mettre en œuvre par les différents acteurs concernés :

- plan d'affichage PMV
- stockage, retournement ou fermeture d'accès (cartographie ou tableau)

A noter la rédaction de fiches fermeture qui détaillent le qui fait quoi pour chaque point de fermeture. Hormis la capacité, pas de détail concernant la mise en œuvre du stockage PL.

Il n'existe pas de mesure prise individuellement, c'est à chaque fois un ensemble d'actions.

Modèles Le PNVR contient :

- un modèle de déclenchement du plan
- des modèles de message d'envoi pour chaque mesure globale
- des modèles de message d'informations usagers
- un **modèle de remontée d'informations** (conditions de conduite) **découpé par itinéraires pour chaque exploitant**
- un **modèle de synthèse zonale** (avec cartographie de conditions de conduite, zones de stockage, COD activés, ...)

Pas de modèles d'arrêtés

Exemples page suivante.

Cartographies Présence de cartographies globales décrivant :

- les zones de stockage PL (avec mention des zones de stockage utilisables sur les zones voisines au profit du PNVR),
- des rampes,
- des contraintes de trafic.

ASF - PC Valence

Gestionnaire :

ASF – PC Valence

6.4.4.11

Tpe: 04 75 23 23 97
 Fax: 04 75 23 23 95

Bulletin de remontée d'information

Plan Neige Vallée du Rhône

Date : _____

Heure :

Prochaine situation à :

Transmission (*tʁɑ̃.mis.i.ɔ̃* : l'œil)

à **CRICR Rhône-Alpes Auvergne**

5. Method

Total 04.72.31.67.23

T _{ph}	C4.72.3' 67.27
E _{av}	C4.72.4' 12.86

Apr.	01.23	07.27
May	04.72	12.36

[illegible]

Observations :

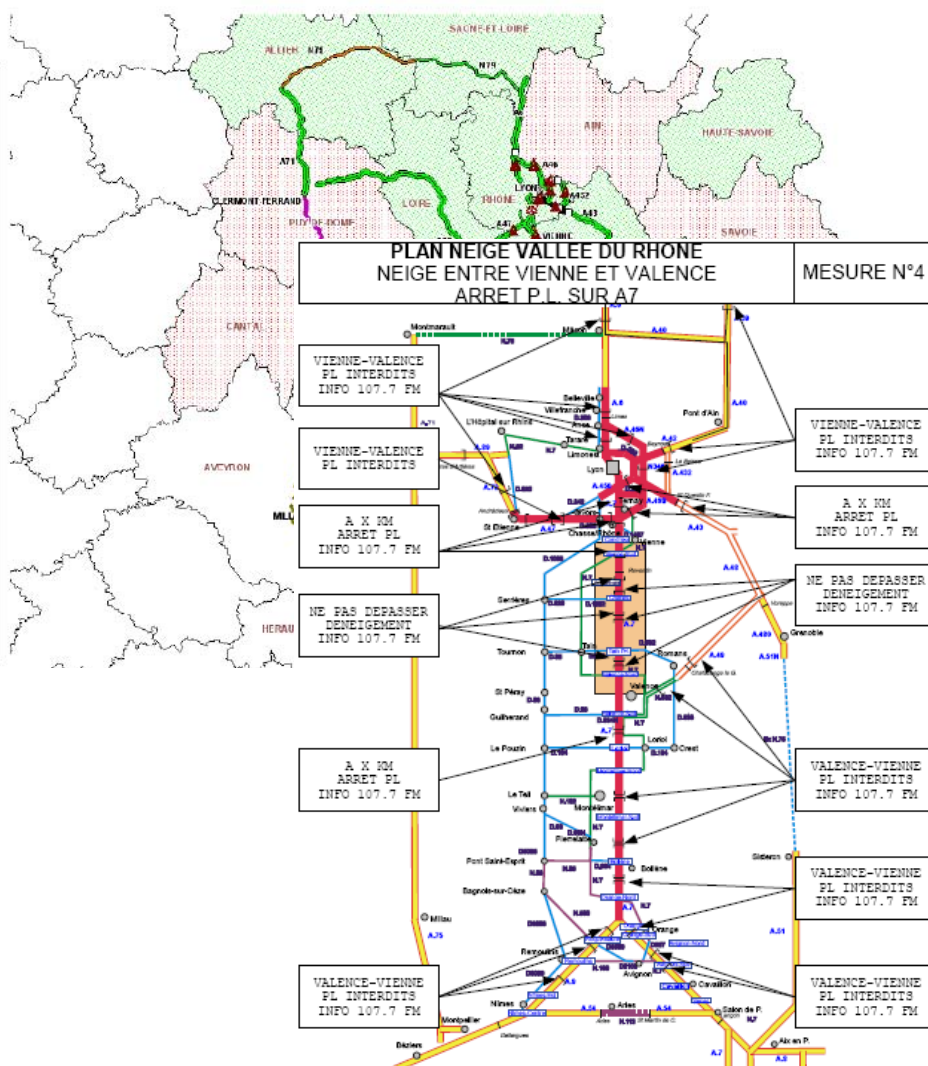
Rédacteur :

Signature :

Synthèses du PC zonal de circulation (suite)

Exemple

Fiche de synthèse (suite)



PNVIF – Plan Neige et Verglas d'Île de France

Statut

Actualisation Le plan Intempéries de la zone Paris a été actualisé pour l'hiver 2007-2008.

Modalités d'approbation Il est approuvé par un arrêté interpréfectoral du préfet de zone Paris et de l'ensemble des préfets de département de la zone Paris.

Sommaire du plan

- Présentation générale du plan
- Périmètre territorial
- Organisation opérationnelle
- Organisation de l'information des usagers
- Gestion technique du plan
 - Visuel d'aide à la décision
 - Mesures de gestion de trafic
 - Gestion des poids lourds
 - Mesures de fermetures d'urgence
- Assistance et secours des usagers
- Annuaire
- Glossaire – Sigles
- Enregistrement des modificatifs

Champ d'action du plan

Objectif Le Plan Neige ou Verglas en Île de France (P.N.V.I.F) est un plan zonal de circulation routière dont les objectifs sont :

- de prévenir les conséquences d'un épisode de neige ou de verglas sur les principaux axes d'Île de France,
- d'éviter le blocage en pleine voie de nombreux usagers en maîtrisant la gestion du trafic poids lourds.

Périmètre territorial Réseau primaire :

Il se compose des autoroutes concédées et des voies rapides urbaines d'Île de France.

L'ensemble des voies concernées est détaillé.

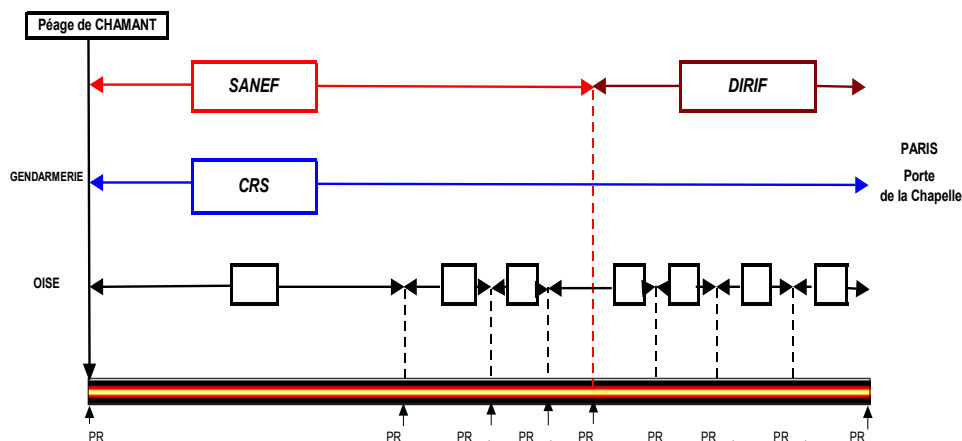
Réseau associé :

Ensemble des axes à mobiliser pour appliquer les mesures du plan (sans plus de précision).

Le plan ne comporte pas de cartographie présentant le périmètre territorial
Seuls quelques synoptiques sont présents (cf. exemple page suivante).

AUTOROUTE : A

LONGUEUR : KM



Principes de fonctionnement du plan

Organisation décisionnelle

Autorité coordonnatrice : préfet de police, préfet de zone Paris.

Coordonnateur : PC zonal de circulation.

Appui opérationnel : non identifié (cette notion n'apparaît pas dans le plan).

PC zonal de circulation :

Le PC zonal de circulation siège dans les locaux communs au CRICR Île de France et à la DIRIF. Il est dirigé par le directeur de l'exploitation de la DIRIF qui est placé sous l'autorité fonctionnelle du préfet directeur régional de l'Équipement.

Il est constitué des services indiqués sur le tableau ci-après.

Services	Représentants des Services	Services « interlocuteurs »
Préfecture de Police Préfecture de Zone de Défense de Paris	Le chef du Pôle Transport Circulation de l'État Major Zone de Défense	<ul style="list-style-type: none"> Préfectures de département d'Île de France Préfectures de zone de Défense limitrophes
Ministère de l'Équipement DREIF DIRIF/ Direction de l'Exploitation	Le préfet DREIF dirige le PC Zonal, il est représenté par le directeur de l'exploitation de la DIRIF (2) <ul style="list-style-type: none"> 1 cadre d'astreinte de direction (N2-DEX) 1 cadre d'astreinte d'exploitation (N1-DEX) 	Gestionnaires de voirie (Sociétés d'autoroutes, districts DIR, Ville de Paris, Conseils Généraux pour certaines RNIL)
CRICR Île-de-France	Le co-directeur de permanence CRICR	Météo France Autres CRICR

PNVIF – Plan Neige et Verglas d'Île de France (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Services	Représentants des Services	Services « interlocuteurs »
Gendarmerie	Un officier de réserve de la Région de Gendarmerie d'Île de France	COG des départements d'Île de France
Police Nationale	Un officier du Groupe autoroutier Régional d'Île de France (GARIF)	Salles d'information et de commandement de la DOPC, des DDSP et des CRS
Météo France (1)	Un prévisionniste	
Sociétés Concessionnaires d'autoroutes (1)	Le cadre d'astreinte de la direction d'exploitation concernée	
Districts DIR Île-de-France (1)	Le chef de district ou son représentant (astreinte N1-District)	
Ville de Paris (1)		
<p>(1) Ces services ne sont pas physiquement représentés au PC zonal de circulation mais sont en communication directe avec lui en tant que service interlocuteur d'un des membres du PC zonal (Cf. Annuaire). (Où est l'annuaire ?)</p> <p>(2) Le directeur de l'exploitation de la DIRIF est placé sous l'autorité fonctionnelle du préfet directeur régional de l'Équipement d'Île-de-France pour diriger le PC Zonal de circulation</p> <p>En cas de crise majeure, Météo France, la Direction Régionale de l'Équipement et les gestionnaires de voirie doivent être en mesure, à la demande de l'État-Major de Zone, de détacher auprès du PC zonal de circulation ou du préfet de police, préfet de zone de défense, un cadre de direction en qualité d'expert.</p>		

Différentes phases Le plan fonctionne sous 3 niveaux :

- Niveau 1 : Veille du groupe de vigilance
Le groupe de vigilance est activé en permanence du 15 novembre au 15 mars.
Il se compose du directeur de permanence du Centre Régional d'Information et de Coordination Routières (CRICR), du cadre de permanence de la Direction Interdépartementale des Routes (DIR) d'Île de France et du prévisionniste de Météo France.
- Niveau 2 : Veille renforcée
Elle est activée sur proposition du groupe de vigilance lorsque la carte de vigilance de Météo-France passe au jaune avec une incertitude sur le risque de neige ou verglas.
Dans ce niveau, l'ensemble des acteurs est mobilisé et les membre du PC zonal placés en pré alerte.
- Niveau 3 : Activation du PC zonal de circulation
Le PC zonal est activé dès qu'un ou plusieurs départements apparaissent en orange ou rouge sur la carte de vigilance de Météo-France ou à la demande :
 - d'un gestionnaire de voirie,
 - d'un préfet de département,
 - d'un préfet de zone limitrophe.

PNVIF – Plan Neige et Verglas d'Île de France (suite)

Principes de fonctionnement du plan (suite)

Différentes phases (suite)

Nota : Pour éviter toute ambiguïté, la notion de déclenchement a été abandonnée. Dans les messages, il est fait état du niveau d'activation du plan.

Le volet technique fait état de 7 niveaux de gestion correspondant à une graduation des mesures du plan en fonction de la gravité de la situation.

Les messages de communication ne font jamais état de ces niveaux

Information des usagers

- En situation de vigilance et en veille renforcée, le CRICR et la DIRIF diffusent les informations relatives à la perturbation météo et les conseils de conduite correspondants.
- Quand le niveau 3 du plan est déclenché, le CRICR et la DIRIF reprennent les termes du communiqué de presse diffusé par l'EMZ-COZ.
- Quand le PC zonal de circulation est opérationnel, le CRICR soumet à la validation du responsable du PC les messages d'information puis les diffuse.
-
- Le contenu de l'information diffusée par PMV est fixé par leur gestionnaire.

Assistance et secours

Un chapitre spécifique est consacré à l'assistance et secours.

Il rappelle les missions des autorités (préfet de zone, préfets de département et maires), du COZ et les principes de la coordination zonale.

Coordination inter-plan

Coordination Local-Zonal

Aspect non traité dans le plan

Coordination interzonale

Le PNVIF précise :

- que l'activation du PC zonal se conjugue avec la demande aux autres zones de se mettre en vigilance
- que la mise en place de mesures préparatoires se conjugue avec la demande aux autres zones de déclencher leur plan Intempéries.

L'interaction des autres plans sur le PNVIF n'est pas traitée.

PNVIF – Plan Neige et Verglas d'Île de France (suite)

Volet technique

Aide à la décision – stratégies d'exploitation

Seules les autoroutes périurbaines font l'objet d'un sectionnement.

Un plan de fermeture d'urgence est associé à chaque section (cf. exemple ci-après)

Axe	Sens	Section		Points de fermeture	Déviations	Délestages
		Nom	N°			
A10	Y	Les Ulis – Dourdan	1	P1 : A10 Y depuis la Folie Bessin P2 : Brette RN104 I vers A10 Y P3 : Entrée RN20 sur RN 104 I	Dev1 : RN104 extérieure de P1 à Linas ; RN20 de Linas à Etampes ; RN 191 de Etampes à A10 (entrée Allainville) et A11 (entrée Ablis) Dev2 : N104 I de P2 à N118 ; N118 de N104 à la Sortie Les Ulis ; RD35 ; RD 988 et entrée sur A10 à Dourdan Dev3 : N20 de P3 à Etampes ; RN 191 de Etampes à A10 (entrée Allainville) et A11 (entrée Ablis)	Del 1 : Sur A10Y, pour Bordeaux/ Nantes, N20 conseillée depuis Les Champarts Del 2 : Sur N118 Y, pour Bordeaux/Nantes, sortie conseillée au Ring des Ulis (RD35) Del 3 : Sur A86 I, Pour Lyon, suivre A86 depuis l'Echangeur du Petit Clamart

Un tableau synoptique oriente le décideur pour le choix de stratégie à adopter pour la gestion des PL.

Critère de décision	Croisement de prévisions météorologiques et de prévisions de trafic laissant envisager un risque fort de blocage de poids lourds avec difficultés importantes d'intervention pouvant aboutir à un blocage prolongé d'un ou plusieurs axes.			
Horizon de prévision à privilégier pour la prise de décision	H-12	H-5		H-1
Mesure de gestion	Interdiction Généralisée	Interception des Poids-lourds en approche lointaine de l'Île de France		Arrêt et stockage des poids-lourds en île de France
Etendue géographique sur laquelle se vérifie le critère de décision	IdF + Zones limitrophes	Couvre au moins Paris + PC	Grande couronne uniquement	Zones critiques
Axes impactés	Tous réseaux	Toutes autoroutes radiales	Autoroute(s) concernée(s) uniquement	Sections amont Radiales prioritairement
Assise juridique	Arrêtés spécifiques par département avec coordination inter-zonale	PNVIF + Plans intempéries des zones limitrophes		PNVIF

Fiches mesures

Chaque niveau de gestion du plan comporte 1 ou plusieurs mesures qui peuvent concerner :

- l'organisation :
 - Veille du groupe de vigilance,
 - Veille renforcée,
 - Activation du PC zonal de circulation,
 - la Levée du plan.
- l'information des usagers,
 - Message d'information globale aux usagers,
 - Rappel aux poids lourds de l'interdiction de dépasser et de changer de file,
 - Dissuasion aux poids lourds présents sur les aires de circuler,
 - Conseil aux poids lourds en circulation de s'arrêter sur les aires.

PNVIF – Plan Neige et Verglas d'Île de France (suite)

Volet technique (suite)

- Fiches mesures (suite)**
- la gestion du trafic
 - Interdiction généralisée de circuler des poids lourds,
 - Itinéraires alternatifs grandes mailles,
 - Mise en place de moyens de remorquage des poids lourds,
 - Demande d'interception du trafic poids-lourds en approche de l'Île de France,
 - Arrêt temporaire des Poids Lourds sur sites prédéfinis en Île de France,
 - Mise en convoi et stockage des Poids Lourds,
 - Fermeture d'autoroute,
 - Levée des mesures,
 - Déstockage des poids lourds,
 - Levée exceptionnelle d'interdiction de circuler des poids lourds.

Les mesures de gestion du trafic sont décrites génériquement. Chaque mesure fait l'objet :

- d'une fiche décrivant l'objectif, le principe et la mise en œuvre,
- d'une fiche détaillant les actions que les différents acteurs doivent réaliser pour sa mise en œuvre.

S'il y a lieu, un arrêté type complète ces 2 fiches.

Il n'existe pas de fiche d'identité des zones de stockage.

Modèles Dans le volet organisationnel, les messages types suivants sont disponibles :

- Activation du niveau 1 du PNVIF « Veille du groupe de vigilance »,
- Activation du niveau 2 du PNVIF « Veille renforcée »,
- Activation du niveau 1 du PNVIF « Activation du PC zonal de circulation »,
- Activation / Désactivation d'une mesure du plan,
- Synthèse zonale de circulation,
- Désactivation du niveau 1 du PNVIF.

S'il y a lieu, un arrêté type accompagne les fiches mesures.

Le PNVIF ne présente pas des messages types pour l'information des usagers.

Cartographie Une liste des zones sensibles et des zones de stockage accompagnée d'une cartographie est présente dans le plan.

À noter que ces données sont intégrées dans un SIG (ANITA).