

**Ministère de l'écologie, du développement
durable, des transports et du logement**

**Ministère de l'intérieur, de l'outre mer, des
collectivités territoriales et de l'immigration**

Circulaire du 28 décembre 2011

relative à la gestion de la circulation routière : préparation et gestion des situations de crise routière

NOR : DEVK1135001C

(Texte non paru au journal officiel)

La ministre de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement

Le ministre de l'intérieur, de l'outre mer, des collectivités territoriales et de l'immigration

à

Pour exécution :

Préfet de police

Préfets de zone de défense et de sécurité

- Préfets délégués pour la défense et la sécurité
- Délégués du ministre chargé des transports dans les zones de défense et de sécurité
- CRICR

Préfets de régions

- Directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Directions de l'environnement, de l'aménagement et du logement
- Direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France

Préfets de département (métropole et outre-mer)

- Directions Départementales des Territoires
- Directions Départementales des Territoires et de la Mer
- Direction des Territoires, de l'Alimentation et de la Mer

Préfets coordonnateurs des itinéraires routiers

- Directions interdépartementales des routes

Résumé : Compte tenu des réformes intervenues récemment dans l'organisation des services de l'État, la présente circulaire a pour objet de mettre à disposition des autorités préfectorales, pour la préparation et la gestion des situations de crise routière, une documentation de référence actualisée, notamment quant au rôle des différents acteurs, afin de permettre la mise à jour des dispositifs locaux.

L'attention est appelée sur quelques points particulièrement importants :

- les nouveaux pouvoirs de police du préfet de zone de défense et de sécurité ;
- l'élaboration de plans de gestion du trafic et de protocoles avec les gestionnaires routiers ;
- l'établissement de relations avec les professionnels du transport routier ;
- la coopération locale ;
- l'adaptation du déneigement aux priorités des services de transport ;
- l'organisation d'exercices et la pratique de retours d'expériences ;
- la création d'une véritable communauté de crise entre les différents acteurs.

Catégorie : mesures d' organisation des services	Domaine : transport, équipement, logement, tourisme, mer
Mots clés liste fermée : sécurité ; transports	Mots clés libres : préparation et gestion des crises routières
Textes de référence : voir annexe VII	
Circulaires abrogées : - circulaire du 21 octobre 2008 relative au traitement des situations de crise routière de niveau zonal ; - circulaire du 6 novembre 2007 relative au traitement des situations de crise routière : http://www.circulaires.gouv.fr/pdf/2009/03/cir_26825.pdf ; - circulaire du 1er décembre 2006 relative à la gestion de la circulation routière et au traitement des situations de crise dans la nouvelle configuration.	
Date de mise en application : application immédiate	
Pièces annexes : I à VIII	
Publication	<input type="checkbox"/> BO <input type="checkbox"/> Site circulaires.gouv.fr <input type="checkbox"/> Non publiée

L'évolution rapide et profonde de l'organisation et des compétences des autorités et services intervenant dans la gestion des routes et du trafic routier, depuis plusieurs années, conduit à rappeler dans la présente circulaire les mises à jour auxquelles il y a lieu de procéder dans les dispositifs locaux de préparation et de gestion des crises routières.

Dans ce but, le « Mémento de gestion du trafic routier, de préparation et de gestion des crises routières » joint en annexe I rappelle le rôle des différents intervenants, que ce soit en situation normale, en préparation à la survenue d'un événement ou dans la gestion de la crise. Ce document vient regrouper, compléter et préciser des instructions autrefois éparses. Il tient compte de la réforme de l'administration territoriale de l'État, des dispositions des décrets n° 2010-224 et 2010-225 du 4 mars 2010 relatifs aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité, ainsi que du nouveau dispositif de gestion des crises majeures, prescrit par le Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale (cellule interministérielle de crise).

Cette rationalisation permet d'abroger les trois circulaires ci-dessus référencées du 1er décembre 2006, du 6 novembre 2007 et du 21 octobre 2008, sans toutefois remettre en cause l'organisation générale issue de ces textes.

A réception de la présente circulaire, vous vérifierez que les dispositifs placés sous votre autorité sont pleinement opérationnels pour gérer les situations de crise routière.

Votre attention est appelée sur les huit points suivants.

Intégration des crises routières dans les plans de gestion du trafic

Les différents plans de gestion de trafic (PGT), qu'ils soient territoriaux (PGT d'agglomération, d'axes....) ou qu'ils traitent de type d'événements (plans intempéries zonaux, grands flux migratoires de type PALOMAR...) doivent couvrir les principales hypothèses de crise routière, à partir d'une analyse des réseaux, des flux et des risques.

Le préfet de département doit disposer de plans de gestion de trafic départementaux, répondant aux situations ne pouvant être traitées par le seul gestionnaire du réseau touché, tandis que le préfet de zone doit disposer de plans zonaux, s'appliquant aux situations pour lesquelles une coordination est nécessaire à ce niveau.

S'agissant d'instruments majeurs de prévention et de gestion des crises routières, il est demandé aux préfets de zone et aux préfets de département, de vérifier que ces plans existent, sont régulièrement actualisés et formellement validés.

Les préfets de zone et les préfets de département veillent à la cohérence des plans de gestion de trafic dans la zone. La même cohérence sera recherchée avec les autres plans qui peuvent être impactés par les crises routières.

Protocoles dédiés aux échanges d'information et à la gestion des crises routières

Dans chaque département, un protocole conclu entre l'autorité préfectorale et les gestionnaires de réseaux routiers doit formaliser le cadre des échanges d'informations et de la gestion des crises routières (un modèle est proposé en annexe III). Dans les départements où des protocoles multiples ont été conclus avec les gestionnaires routiers, ces accords demeurent applicables jusqu'à l'élaboration d'un protocole unique.

Dans chaque zone de défense et de sécurité, un protocole doit par ailleurs préciser les conditions dans lesquelles la direction interdépartementale des routes (DIR), désignée en qualité de DIR de zone (cf. annexe IV), coordonne la transmission des informations en provenance des autres DIR intervenant dans la zone, notifie à ces dernières les décisions préfectorales et rend compte de leur exécution.

Relations avec les professionnels du transport routier

Afin de limiter le plus possible les conséquences des situations de crise routière, une circulation rapide de l'information entre les autorités gestionnaires de la crise et les professionnels du transport routier est indispensable.

Dans cette perspective, les préfets de zone et de département identifient, au sein de la profession un ou des correspondants qui sont associés aux travaux annuels de mise à jour des plans et aux réunions de retour d'expérience à l'issue des périodes de crise affectant le transport routier. Cette concertation doit notamment permettre de valider les circuits et procédures d'information.

Les préfets de zone et de département veillent à ce que les restrictions temporaires de circulation et leur levée (cf modèle en annexe V) soient mises, en temps réel, à disposition des CRICR compétents, qui les adressent sans délai au CNIR, pour publication sur le site internet « bison futé » (www.bison-fute.equipement.gouv.fr)

Adaptation du déneigement aux priorités des services de transport routier de voyageurs

Les importantes chutes de neige de l'hiver 2010-2011 ont fait apparaître l'intérêt qui s'attache à ce que l'État, les collectivités locales gestionnaires de voirie et les opérateurs de transports routiers de voyageurs définissent un réseau de transports collectifs prioritaire. Ce point fait l'objet de l'annexe VI ci-jointe.

Les représentants de l'État saisissent en ce sens, à réception de la présente circulaire, les autorités organisatrices concernées afin que ce réseau prioritaire puisse être établi en coordination avec les gestionnaires de voirie.

Décret du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité

La conséquence la plus directe de ce texte en cas de gestion de crise routière réside dans la possibilité donnée au préfet de zone de prendre des mesures de police administrative spéciale nécessaires à la coordination des actions des préfets de département, dès lors que la crise dépasse le cadre d'un département.

Il ne s'agit pas d'un pouvoir concurrent ou d'un pouvoir de substitution au pouvoir de police des préfets de département, d'une part parce que le fait générateur de son exercice est la perspective ou la survenue d'un événement grave dépassant le cadre d'un département et, d'autre part, parce que les préfets de département ne sont pas dessaisis, en tant qu'échelon opérationnel de gestion de crise, de leur pouvoir de police administrative de droit commun, pour ce qui relève du périmètre de leur département.

Par ailleurs, le préfet de zone de défense et de sécurité a autorité sur le responsable du centre régional d'information et de coordination routière (CRICR) implanté dans la zone.

Exercices et retours d'expérience

Afin que les procédures mises en œuvre pour la gestion des crises routières soient maîtrisées par les intervenants et puissent être améliorées, des exercices doivent être régulièrement pratiqués, selon des thèmes et une périodicité qu'il appartient aux préfets de zone et de département de définir, en cohérence avec les instructions contenues dans la circulaire annuelle du ministère de l'intérieur relative à la politique nationale d'exercices.

Par ailleurs, la pratique du retour d'expérience doit être généralisée et participer au perfectionnement permanent des dispositifs, qu'il s'agisse des exercices ou des situations réelles.

Les éléments issus de ces retours d'expérience nous sont adressés sous référence des présents timbres pour enrichir la planification gouvernementale et la réponse nationale, sans préjudice des dispositifs existants, notamment de la saisie par les préfetures des retours d'expérience dans le module Exercices / REX du portail ORSEC.

La coopération locale

La gestion des situations de crise routière implique de renforcer, sous l'égide du préfet, la coopération entre, d'une part, les autorités organisatrices de transport collectif routier et d'autre part, les gestionnaires de voiries (État, collectivités locales et sociétés concessionnaires).

Le préfet veille à ce que des collectivités locales prévoient une réponse graduée et proportionnée aux différentes circonstances pouvant affecter les réseaux et à ce que les autorités de police locale soient en mesure de lui communiquer tout renseignement sur la viabilité des voies de communication dont elles ont la charge.

Communauté de gestion de crise

Les dispositifs mis en place doivent associer l'ensemble des services concernés (gestionnaires de réseaux, DDT(M), SIDPC, forces de l'ordre, services de secours ...) ainsi que les représentants des professionnels du transport, afin de favoriser une connaissance réciproque, une culture d'échanges et des habitudes de travail en commun. Ce sont en effet ces mêmes personnes et ces mêmes services qui, le jour où la crise survient, doivent réagir de façon concertée, dans des délais souvent très contraints.

Vous voudrez bien réunir ces acteurs au moins une fois par an, afin de procéder à l'actualisation des dispositifs de préparation et de gestion des crises routières et au rappel des réflexes et procédures associés.

Vous veillerez par ailleurs au maintien dans les services des compétences nécessaires à la bonne marche de ces dispositifs, ainsi qu'à la formation des agents concernés.

*

Les présentes instructions s'appliquent en métropole et dans les départements d'outre-mer, où il appartient aux préfets de les adapter aux spécificités locales relatives, en particulier, à l'organisation des services de l'État. Il en est de même en Ile-de-France.

Vous voudrez bien nous rendre compte de toute difficulté susceptible d'être rencontrée dans la mise en œuvre de ces instructions.

Fait le 28 décembre 2011

Pour la ministre de l'écologie, du
développement durable, des transports et du
logement, et par délégation,

Le Secrétaire général

Pour le ministre de l'intérieur, de l'outre mer, des
collectivités territoriales et de l'immigration, et par
délégation,

Le Directeur général de la sécurité civile
et de la gestion des crises

Jean-François MONTEILS

Jean-Paul KIHLE

Liste des annexes

- Annexe I** : Mémento de gestion du trafic routier, de préparation et de gestion des crises routières
- Annexe II** : Les différents pouvoirs de police
- Annexe III** : Exemple de protocole dédié aux échanges d'informations et à la gestion des crises routières
- Annexe IV** : Liste des DIR de Zone
- Annexe V** : Arrêté-type (zonal) d'interdiction temporaire de circulation
- Annexe VI** : Adaptation du déneigement de la voirie routière aux priorités de circulation des services de transport routier de voyageurs
- Annexe VII** : Textes de référence
- Annexe VIII** : Lexique

ANNEXE I

Mémento de gestion du trafic routier, de préparation et de gestion des crises routières

I- La gestion du trafic routier en situation normale

Différents gestionnaires interviennent sur les 947 000 km du réseau routier français:

- les 20 000 km du réseau routier national (RRN), comprenant 11 000 km d'autoroutes et 9 000 km de routes nationales (RN), sont exploités par 11 directions interdépartementales des routes (DIR) pour 12 000 km et par 17 sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) pour 8 000 km ;
- les 390 000 km du réseau routier départemental (RRD), sont exploités et gérés par les départements ;
- les 600 000 km de voies communales, sont gérées et exploitées par les communes ou groupements de communes.

Le maintien de bonnes conditions de circulation pour l'ensemble de ce réseau nécessite un dialogue permanent, une collaboration et une coordination entre les différents gestionnaires de la route, en tenant compte des responsabilités de chacun et dans le respect du principe de libre administration des collectivités locales.

Les rôles respectifs des gestionnaires routiers sont présentés comme suit :

- l'exploitation du réseau et le maintien de sa viabilité ;
- la surveillance du trafic et l'information des usagers et des autorités ;
- la coordination des gestionnaires de voiries.

La police de la conservation du domaine routier et la police de la circulation participent pleinement au maintien de la viabilité du réseau. L'articulation entre les pouvoirs de polices générales et spéciales et entre les différentes autorités qui les exercent sont rappelées en annexe II.

I-1. L'exploitation du réseau et le maintien de sa viabilité

L'exploitation du réseau routier ainsi que le maintien de sa viabilité sont organisés de la manière suivante.

I-1.1 Le réseau routier national non concédé

Conformément aux dispositions du décret n°2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes (DIR), l'exploitation et le maintien de la viabilité du réseau routier national non concédé sont assurés en métropole (hormis la Corse où les routes nationales ont été transférées à la collectivité territoriale de Corse) par les 10 directions interdépartementales des routes et la direction des routes d'Ile de France (DiRIF) de la direction régionale et interdépartementale de l'équipement et de l'aménagement d'Ile de France (DRIEA-IF), chacune d'elles étant placée sous l'autorité d'un préfet coordonnateur des itinéraires routiers, sans préjudice de l'exercice par les préfets de zone de défense et de sécurité et par les préfets de département de leurs compétences propres en matière de police générale ou spéciale et de gestion de crises.

Dans le présent mémento, la locution DIR désigne l'ensemble des DIR et la DiRIF, sauf exception expressément signalée.

Une DIR exerce ses compétences sur des itinéraires routiers s'étendant sur plusieurs départements, selon le découpage fixé par l'arrêté interministériel du 26 mai 2006.

Chaque DIR assure le maintien de la viabilité du réseau dont elle a la charge grâce à ses unités territoriales, notamment constituées en centres d'entretien et d'intervention (CEI), dont le domaine d'action est d'une cinquantaine de kilomètres environ. Elle dispose d'un système de veille 24h/24.

Chaque directeur d'une DIR dont le siège est situé dans une région chef-lieu de zone de défense et de sécurité, désignée dans la suite du présent texte sous le vocable « DIR de zone », est chargé, lors d'une crise zonale mettant en jeu une composante intéressant le réseau routier national, d'assurer une mission de coordination des actions et remontées d'information des DIR concernées par cette zone. La liste des « DIR de zone » et des DIR coordonnées figure en annexe IV.

I-1.2 Le réseau routier national concédé

Les sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA) sont responsables de la viabilité du réseau qui leur a été confié, sans préjudice de l'exercice par le préfet de zone et par le préfet de département, de leurs pouvoirs respectifs de police générale ou spéciale.

À ce titre, une société concessionnaire d'autoroute exerce ses obligations sur des itinéraires routiers s'étendant sur plusieurs départements au travers d'un contrat de concession établi sur plusieurs années.

Chaque société concessionnaire d'autoroute désigne un correspondant unique, joignable 24h/24 par les autorités, au niveau de la zone de défense et de sécurité. De la même manière, elle désigne au niveau de chaque département, un correspondant unique qui constitue l'interlocuteur privilégié du préfet et de la direction départementale des territoires (et de la mer) - DDT(M).

I-1.3 Les réseaux gérés par les collectivités territoriales

Deux types de réseaux gérés par les collectivités territoriales sont à distinguer :

- les réseaux routiers départementaux (RRD)

Dans chaque département, ils sont gérés et exploités par les services techniques départementaux (STD), placés sous l'autorité du président du conseil général. Ces services sont structurés pour répondre au maintien de la viabilité des routes départementales et dimensionnés selon la politique d'exploitation de chaque conseil général.

Certains départements ont mis en place, au-delà d'une permanence générale, un poste de commandement (PC) de circulation ou de gestion du trafic départemental pouvant fonctionner 24h/24.

- les réseaux routiers communaux (VC)

Les voies communales, quant à elles, sont exploitées par les services techniques des villes, sous l'autorité du maire. Dans certains cas, la compétence est confiée à un groupement de communes.

Pour les agglomérations importantes, il peut exister un PC de circulation, fonctionnant éventuellement 24h/24.

I-2. La surveillance du trafic et l'information des usagers et des autorités

La surveillance du réseau routier porte en temps réel sur les conditions de circulation et les événements susceptibles d'affecter le fonctionnement du réseau, notamment les accidents et les conditions de viabilité. Elle est de la responsabilité du gestionnaire du réseau routier concerné.

Il revient aux gestionnaires du réseau routier national (DIR et sociétés concessionnaires d'autoroutes) de mettre en place une veille qualifiée, adaptée aux enjeux de son réseau et à sa vulnérabilité aux crises routières. Cette veille comporte une permanence téléphonique 24h/24 permettant d'assurer le déclenchement des interventions sur incidents et accidents. L'intérêt d'une organisation de ce type pour les réseaux routiers départementaux et les principales agglomérations est à examiner avec le Président du conseil général et les maires concernés.

Sur le réseau routier national, les DIR et SCA utilisent leur Centre de Gestion de Trafic (ces centres comportant des appellations diverses telle que CIGT ou CISGT pour les DIR), qui unifie et synthétise les différentes remontées en provenance des équipes du terrain ou des équipements dynamiques (compteurs, caméras, stations météorologiques...), en veillant à coordonner leur action lorsqu'il en existe plusieurs sur le même axe routier.

Chaque gestionnaire apporte aux usagers de son réseau l'information correspondante par différents moyens : informations du CRICR, informations des médias, équipements dynamiques, sites Internet...

En cas d'événements perturbants se produisant sur leurs réseaux, les gestionnaires doivent impérativement transmettre l'information dès qu'ils en ont connaissance :

- au préfet de département par l'intermédiaire de la direction départementale des territoires (et de la mer) -DDT(M)-. Le principe et les modalités de cette information figurent dans un protocole,

- au préfet de la zone de défense et de sécurité par l'intermédiaire du centre régional d'information et de coordination routières (CRICR) compétent.

Les CRICR collectent des informations routières en provenance des gestionnaires de réseaux et des forces de l'ordre sur le réseau routier national et le réseau routier à grande circulation tel qu'il est défini par le décret 2009-615 du 3 juin 2009, dans leur zone de compétence (zone de défense et de sécurité). Hors période de crise, le CRICR assure la diffusion de l'information routière vers les usagers et les médias dans le cadre de l'offre nationale de diffusion Bison Futé, selon les modalités communiquées par le centre national d'information routière (CNIR) qui anime et coordonne le réseau des CRICR. L'offre nationale comprend notamment l'alimentation du site national « Bison-futé » et le serveur audiotex 0 800 100 200 (numéro vert).

Dès qu'un événement hivernal d'importance est identifié, les CRICR en diffusent l'information et communiquent également sur les intentions de restrictions de circulation des poids lourds, en général à raison de trois bulletins par jour. Ces éléments sont diffusés par l'intermédiaire du site internet www.bison-fute.equipement.gouv.fr et d'une messagerie spécifique à laquelle les transporteurs peuvent s'abonner gratuitement.

Une rubrique sur le site internet « Bison Futé », permet aux transporteurs de disposer d'une copie des arrêtés pris par les préfets, afin de justifier auprès de leurs clients, des retards de livraison.

Les CRICR assurent également la diffusion de l'information routière vers les autorités nationales via le CNIR. Ils assurent la diffusion de l'information routière vers les autorités préfectorales et les DDT(M) selon les consignes qui leur sont données par les préfets de zones de défense et de sécurité.

I-3. La coordination des gestionnaires de voiries

En application des dispositions de l'article L111-1 du code de la voirie routière, l'État veille à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble. Il veille en particulier à la sécurité, à la cohérence de l'exploitation et de l'information des usagers ainsi qu'à la connaissance statistique des réseaux et des trafics.

Les DDT(M) assurent un rôle de conseiller auprès des préfets de département, notamment pour que ces derniers disposent en permanence d'une vision actualisée des vulnérabilités des différents réseaux routiers du département et des risques d'accident de transport susceptibles de s'y produire.

Elles exercent, pour le compte du préfet de département, une mission de veille destinée à anticiper et à prévenir autant que possible la survenance d'une crise routière. Pour ce faire, elles disposent d'une permanence 24h/24 permettant d'être en liaison avec les gestionnaires routiers, les forces de l'ordre, les services de secours et l'échelon zonal (CRICR). Elles reçoivent des informations régulières des exploitants de réseaux du département ainsi que du CRICR sur les perturbations importantes, sur les conditions de circulation et sur les événements susceptibles d'engendrer de fortes perturbations. Elles se tiennent également informées de l'actualité locale dans le département pour apprécier et anticiper les événements susceptibles de perturber la circulation. Elles entretiennent des échanges d'information réguliers avec les gestionnaires des différents réseaux routiers du département au travers de l'élaboration de protocoles dédiés aux échanges d'information et à la gestion des crises routières.

De la même manière, le délégué du ministre chargé des transports dans la zone de défense et de sécurité, qui est le DREAL du chef lieu de la zone et le DRIEA en Ile-de-France (désignés sous l'appellation générique de DREAL de zone dans la suite du texte) et le CRICR conservent leurs rôles respectifs auprès du préfet de zone de défense et de sécurité, chargé d'assurer la coordination et de veiller à la cohérence des décisions prises au niveau de chacun des départements.

Le DREAL de zone, dont la fonction de délégué ministériel consiste à préparer les mesures de défense et de sécurité qui relèvent de sa responsabilité (article R1312-1 du code de la défense), exerce une mission d'expertise et de conseil technique auprès du préfet de zone de défense et de sécurité, au titre de sa fonction générale de conseiller (article R1311-24 du code de la défense), ainsi qu'une mission de coordination des différents acteurs. Pour l'assister dans l'exercice de ses missions, il dispose d'une mission zonale de défense et de sécurité dirigée par un « adjoint sécurité-défense » (ASD) qui anime un réseau de correspondants techniques, notamment au sein des DDT(M), constitué des responsables « sécurité-défense » (RSD).

II- La préparation de la gestion de crise

Pour être efficace en situation de crise, l'action de l'État doit s'exercer dans un cadre prévu à l'avance et formalisé, notamment dans des plans et des protocoles, régulièrement mis à jour au regard de l'expérience et d'exercices. La rédaction de ces documents, décrits ci-dessous, permet de définir collectivement, sous l'autorité du préfet compétent, les conditions de mise en œuvre et la coordination des moyens routiers tant à l'échelle du département que de la zone de défense et de sécurité.

Rappelons que la direction de la modernisation et de l'action territoriale (DMAT) du ministère de l'intérieur diffuse chaque année une circulaire concernant les informations relatives à la circulation routière en période de trafic intense. Ce document fixe pour l'année les jours de surveillance renforcée du trafic dans le cadre du plan PRIMEVERE, indique les jours d'activation ou d'astreinte dans le cadre des plans PALOMAR, rappelle les PGT zonaux approuvés et liste les interdictions et restrictions complémentaires de circulation qui s'appliquent aux transports de marchandises, ainsi qu'aux transports en commun d'enfants.

II-1. Élaboration et actualisation des plans de gestion du trafic

La gestion des perturbations routières importantes impose très souvent la mise en œuvre de mesures d'exploitation qui peuvent dépasser le niveau d'un seul gestionnaire et nécessite, entre les autorités et les gestionnaires, une coordination rapide, s'appuyant sur une organisation et des mesures prédéfinies sous l'autorité des préfets.

Afin de répondre à cet objectif, il a précédemment été donné pour instruction d'élaborer des Plans de Gestion du Trafic (PGT) prévoyant les mesures coordonnées de gestion à mettre en œuvre (notamment les délestages du réseau principal, la mise en place d'itinéraires alternatifs sur le réseau associé et les mesures d'interdiction de circuler et d'information des usagers, avant et pendant leur voyage) pour répondre aux événements perturbants notamment les grands déplacements d'usagers, les accidents, les conditions météorologiques exceptionnellement mauvaises ou tout simplement les travaux.

S'agissant d'instruments majeurs de prévention et de gestion des crises routières, il est demandé aux préfets de zone de défense et de sécurité et aux préfets de département, chacun en ce qui les concerne, de vérifier, à réception de la présente circulaire, que ces plans existent, sont actualisés, notamment pour tenir compte des récentes réorganisations des services de l'État et formellement validés. Dans le cas contraire, les travaux d'actualisation, voire d'élaboration, seront engagés sans délais, selon les principes ci-après définis.

Les PGT doivent avoir pour objectif de favoriser une gestion de proximité des crises routières. Il revient d'abord au gestionnaire de voirie de s'assurer de tous moyens utiles pour maîtriser les situations locales. A défaut, les plans départementaux permettent une cohérence d'action plus large, qui couvre la majorité des situations. Enfin, à titre subsidiaire, l'activation du niveau zonal doit être réservée aux situations de crises d'une particulière gravité et qui dépassent ou sont susceptibles de dépasser le cadre d'un département.

L'élaboration et la mise en œuvre des PGT peuvent utilement s'appuyer sur les principes et méthodes des plans ORSEC ; ils doivent être soigneusement articulés avec ces derniers qui prennent notamment en compte la problématique des naufragés de la route.

Au niveau départemental, les DDT(M) pilotent, en concertation étroite avec les gestionnaires de réseaux routiers, l'élaboration et l'actualisation des PGT départementaux, prescrits et validés par le préfet. Ces plans ont d'abord pour objet d'élaborer des dispositifs de gestion locale du trafic après identification des points où sont constatés de manière récurrente des blocages et micro-crisis, notamment en cas d'intempéries.

Le préfet de zone de défense et de sécurité prescrit et valide les plans zonaux et interdépartementaux de gestion du trafic, dont l'élaboration est pilotée par le DREAL de zone, agissant en liaison avec le CRICR et en concertation étroite avec tous les services concernés.

Le préfet de zone de défense et de sécurité coordonne l'action des préfets de département pour prévenir et gérer les crises routières lorsque les événements intéressent au moins deux départements de la zone. Sur deux départements, si le PGT ne concerne qu'un gestionnaire en terme de réseau primaire, le préfet de zone peut désigner l'un des deux préfets de département concernés pour l'élaboration, le suivi et l'activation du plan.

Le préfet de zone de défense et de sécurité et les préfets de département veillent à la cohérence des plans entre eux, chacun à leur niveau.

II-2. Élaboration des protocoles dédiés aux échanges d'information et à la gestion des crises routières

Les DDT(M) élaborent, sous l'autorité des préfets de département, un protocole unique déterminant les modalités d'échanges d'information avec les différents gestionnaires de voiries du département (Conseil général, principales agglomérations, DIR et SCA) afin de disposer des éléments nécessaires à la prévention et à la gestion des crises routières.

L'élaboration de ce protocole doit associer les différents services qui interviennent pour la préparation ou la gestion des crises routières (services préfectoraux, police, gendarmerie, DDT(M), services de voirie du conseil général et des principales agglomérations, sociétés concessionnaires d'autoroute, DIR, CRICR, SDIS et associations agréées de sécurité civile).

Chaque service fait connaître son organisation, notamment son dispositif de commandement et de veille, ainsi que les points d'entrée de celui-ci. Les responsables et correspondants territoriaux des DIR et des sociétés concessionnaires d'autoroutes doivent être clairement identifiés.

Des réunions régulières (au moins une par an) doivent être organisées entre tous les services concernés afin d'examiner la pertinence du protocole au regard de l'expérience et des évolutions constatées dans la réglementation et les organisations afin de procéder si nécessaire à son actualisation.

Une trame pour la réalisation de ce protocole départemental routier, est disponible en annexe III.

Dans les départements où des protocoles multiples ont été conclus avec les gestionnaires routiers, ces accords demeurent applicables jusqu'à l'élaboration d'un protocole unique.

II-3. Relations avec les professionnels des transports routiers

Afin de limiter le plus possible les conséquences des situations de crise routière, une circulation rapide de l'information entre les autorités gestionnaires de la crise et les professionnels du transport routier est indispensable.

Dans cette perspective, les préfets de zone et de départements identifient, au sein de la profession un ou des correspondants qui sont associés aux travaux annuels de mise à jour des plans et aux

réunions de retour d'expérience à l'issue des périodes de crise affectant le transport routier. Cette concertation doit notamment permettre de valider les circuits et procédures d'information.

Les préfets de zone et de département veillent à ce que les restrictions temporaires de circulation et leur levée (cf modèle en annexe V) soient mises, en temps réel, à disposition des CRICR compétents, qui les publient sans délais sur le site internet « Bison futé » selon les modalités techniques définies par le CNIR.

II-4. Relations transfrontalières

Les conditions climatiques et les difficultés de circulation dans les pays voisins ont des répercussions souvent non négligeables sur les conditions de trafic dans les zones frontalières. Des échanges réguliers avec les autorités des pays concernés permettent de mettre en place les procédures mutuelles de communication et de consultation des mesures de régulation du trafic. Cette collaboration opérationnelle peut utilement s'appuyer sur une formalisation de ces échanges, sous la coordination du préfet de zone de défense et de sécurité compétent (article R*1311-3 du code de la défense).

II-5. Exercices et retours d'expérience

L'objectif des retours d'expérience, au-delà de la prise en compte des enseignements dans la planification départementale, zonale et nationale est d'acquérir un savoir-faire dans les méthodes d'analyse et d'exploitation qui permettent de faire évoluer les capacités de prévention et d'intervention des différents partenaires.

Les représentants des fédérations de transporteurs de voyageurs et de marchandises peuvent être utilement associés au dispositif de retours d'expérience.

Dans cet esprit, et afin de ne pas limiter la capacité d'amélioration des services aux seules périodes de crise, la circulaire annuelle du ministère de l'intérieur sur la politique nationale en la matière, préconise que des exercices ayant pour thème la gestion des crises routières soient régulièrement diligentés par les préfets de département et par les préfets de zone de défense et de sécurité,

III- Traitement des situations de crises routières

III-1. L'alerte

III-1.1 Niveau départemental

Dès lors que l'incidence d'un événement et/ou les actions envisagées dépassent ou sont susceptibles de dépasser les limites de compétence d'un gestionnaire de voirie¹, ce dernier, aux termes des protocoles et/ou PGT préétablis, en informe immédiatement le CRICR et la DDT(M) qui assure le relais auprès de l'autorité préfectorale départementale (SIDPC) et du DREAL de zone.

¹ Il en est ainsi par exemple quand Météo-France annonce un épisode de neige-verglas d'ampleur significative sur le département (niveau de vigilance météorologique orange ou rouge).

La DDT(M) assure la coordination entre gestionnaires des différentes actions décidées par l'exploitant concernés par l'évènement, sauf dispositions contraires prévues dans les PGT.

III-1.2 Niveau zonal

Au niveau zonal, la veille est assurée de manière permanente par le CRICR qui est en liaison fonctionnelle avec l'état-major interministériel de zone et la DREAL de zone.

Dès lors qu'un événement², l'incidence d'un événement ou l'activation de mesures d'urgence dépassent ou sont susceptibles de dépasser les limites d'un département, la DDT(M) et l'exploitant concerné en informent immédiatement le CRICR qui, avec le DREAL, assure le relais auprès de l'autorité préfectorale zonale. Celle-ci, sur proposition du CRICR, en concertation avec le DREAL, les exploitants, les forces de l'ordre, les DDT(M) et les préfets de département, en fonction de la nature de la crise et/ou de son évolution prévisible, active le COZ et si nécessaire le poste de commandement (PC) zonal de circulation. Le PC zonal de circulation, ainsi activé et qui informe le COZ, prépare et met en œuvre les mesures opérationnelles de gestion du trafic et l'information des usagers en s'appuyant sur le plan zonal de gestion du trafic. Le COZ et le PC zonal de circulation peuvent être réunis dans les mêmes locaux.

III-2. La gestion de la crise routière

III-2.1 L'organisation au niveau départemental

En situation de crise routière de niveau départemental, le DDT(M) est l'interlocuteur privilégié du préfet de département, auprès duquel il exerce un rôle d'expertise, d'appui et de conseil technique ainsi qu'une mission de coordination des différents acteurs, en particulier les gestionnaires de réseaux.

Dans son rôle de conseiller technique, le DDT(M) dispose des éléments cartographiques utiles et, si possible, d'un système d'information géographique facilitant la prise de décision.

Lorsque la situation le justifie, le préfet active le centre opérationnel départemental (COD). Outre les services de l'État qui composent cette instance de gestion de la crise, la participation de Météo France peut être sollicitée par la présence d'un expert territorial ou par audio ou visio conférences³.

III-2.2 L'organisation au niveau zonal

Lorsque l'ampleur de la crise dépasse le niveau d'un département, et notamment sur proposition du DREAL de zone ou du CRICR, le préfet de zone de défense et de sécurité peut, le cas échéant, renforcer le centre opérationnel zonal (COZ) et si nécessaire le poste de commandement (PC) zonal

² Il en est ainsi par exemple lorsqu'un niveau prédéterminé d'un plan intempéries et/ou d'un plan de gestion de trafic est atteint sur la zone concernée ou lorsqu'une zone limitrophe prend des mesures de gestion du trafic qui impactent la zone concernée.

³ La réorganisation territoriale de Météo-France qui se traduira par un resserrement des implantations départementales a conduit au développement d'un « outil de web conférence pour l'expertise météorologique à distance en situation de crise » qui sera déployé sur l'ensemble du territoire dans les 3 années à venir. C'est le centre météorologique territorial (CMT) qui sera l'interlocuteur du préfet de département et c'est le CMIR qui sera l'interlocuteur du préfet de zone.

de circulation. Le PC zonal de circulation, ainsi activé et qui informe le COZ, prépare et met en œuvre les mesures opérationnelles de gestion du trafic et l'information des usagers. La participation de Météo-France peut y être sollicitée (voir note de bas de page 3). Le COZ et le PC zonal de circulation peuvent être réunis dans les mêmes locaux.

En liaison avec les préfets des départements concernés, avec l'appui du DREAL de zone et du CRICR, le préfet de zone prend les mesures de police administrative nécessaires à l'exercice de son pouvoir de coordination, conformément aux articles R1311-3 et R1311-7 du code de la défense. Il met en place les mesures nécessaires de coordination et d'information.

Dans ce cadre, et en amont d'une décision de restrictions temporaires de circulation des poids lourds ou de levée de ces restrictions, le préfet de zone de défense et de sécurité examine les modalités d'association des organisations professionnelles, notamment l'opportunité de les informer dès le stade de l'intention. Dans la rédaction de ces arrêtés, le préfet de zone de défense et de sécurité distingue si nécessaire et si la configuration du réseau rend cette mesure utile, les transports de voyageurs (réguliers et occasionnels, urbains, interurbains) et le transport de marchandises.

En situation de crise de niveau zonal, la DIR de zone assure auprès du préfet de zone, et sous son contrôle, une mission de coordination des autres DIR situées dans le périmètre de la zone. La DIR de zone coordonne les remontées d'informations des autres DIR, notifie les décisions du préfet de zone et rend compte à celui-ci de l'exécution des actions demandées.

Afin de préciser ce dispositif, le protocole établi entre chaque DIR de zone et les DIR coordonnées est mis à jour régulièrement, au moins une fois par an.

Dans cette même situation, le représentant zonal de chaque société concessionnaire d'autoroute de la zone, assure auprès du préfet de zone, et sous son contrôle, une mission de coordination de ses services situés dans le périmètre de la zone. Il y a autant de représentants zonaux qu'il y a de SCA ayant une partie de leur réseau sur la zone de défense.

Afin de préciser ce dispositif, un protocole par SCA est conclu dans chaque zone de défense.

Ces protocoles ne se confondent pas avec les protocoles mentionnés en II-2, qui ont vocation à fixer les règles d'information prévalant entre l'ensemble des acteurs, sous l'autorité du préfet compétent.

III-2.3 L'organisation au niveau supra zonal

Certaines crises peuvent justifier l'activation d'un dispositif de coordination supra-zonal.

Coordination par un préfet de zone de défense et de sécurité

Le ministre de l'intérieur peut, en cas de crise affectant plusieurs zones, et en application de l'article R1311-8 du code de la défense, désigner l'un des préfets de zone pour prendre les mesures de coordination prévues à l'article R1311-7 du code de la défense, en particulier les mesures de police administrative, de façon à assurer la cohérence des décisions prises. Le préfet de zone ainsi désigné s'attache à faire diffuser l'information dès que des mesures de restrictions de circulation des transports de voyageurs et de marchandises sont envisagées.

Il convient de rappeler qu'une concertation est également indispensable avec les autorités des zones non impactées par les événements mais susceptibles d'être touchées par les mesures prises.

Il faut en outre rappeler, s'agissant de la coordination supra-zonale, qu'il existe un outil de remontée et de partage de l'information, l'application SYNERGI, disponible sur le portail ORSEC, à laquelle peuvent accéder les principaux acteurs de la crise et qui peut être utilement consultée pour connaître les évolutions d'une crise, notamment les décisions prises au sein d'un département, d'une zone de défense et de sécurité ou dans une zone limitrophe. La consultation de cette application, notamment en cas de crise, est de nature à favoriser la cohérence des décisions prises par les différentes autorités intéressées.

Coordination par les centres nationaux de gestion de crise

Le code de la défense (Art. R.* 1311-3) précise que le préfet de zone de défense et de sécurité (via le COZ) organise la remontée de l'information vers le niveau national (COGIC, CMVOA et autres centres ministériels de crise activés). Les centres opérationnels ministériels exploitent ces informations et en font une synthèse au profit de leurs autorités ministérielles. Hors le cas de l'activation d'une CIC, le COGIC et le CMVOA se concertent pour définir les besoins de coordination entre les zones. Les mesures qui en découlent sont transmises par le COGIC aux préfets de zone. Le cas échéant, elles sont accompagnées d'instructions ministérielles.

Le COGIC peut prendre des mesures d'anticipation au regard de la vigilance météorologique puis adapter en permanence le dispositif de secours à l'évolution de la situation.

Décisions couvrant l'ensemble du réseau routier national

Lors d'une crise routière d'ampleur nationale, des décisions couvrant l'ensemble du réseau routier national peuvent être prises :

- par arrêtés ministériels sur la base de l'article R 411-18 du Code de la route, les ministères chargés de la sécurité routière et des transports pouvant interdire ou autoriser la circulation si les circonstances le justifient (ex : dérogation pour des transports d'urgence).
- par instructions ministérielles spécifiques adressées à l'attention des préfets pour autoriser des dérogations ponctuelles (ex : temps de conduite et de repos, retours à vide).

Activation de la CIC

Sur décision du Premier ministre et conformément au Livre blanc sur la défense et la sécurité nationale, notamment face à une crise présentant une gravité conséquente et de forts enjeux intersectoriels, la conduite interministérielle de la réponse opérationnelle à la crise est en principe confiée au ministre de l'intérieur pour les crises qui se déroulent sur le territoire national. Il est alors procédé à l'activation de la cellule interministérielle de crise (CIC), d'où s'effectuera la conduite opérationnelle interministérielle.

III-3. La mobilisation des moyens

III-3.1 Au niveau départemental

En application des dispositions de l'article 17 de la loi de modernisation de la sécurité civile, le préfet de département a la possibilité de recourir à l'ensemble des moyens publics disponibles dans le département et mobilise, au besoin par la réquisition, les moyens privés nécessaires aux secours.

Les dispositions des articles 27 et 28 de la loi susvisée précisent la répartition de la prise en charge des frais occasionnés par les opérations de secours.

Ainsi, lors des opérations de secours :

- les dépenses d'assistance immédiate aux populations (ravitaillement, hébergement, habillement) sont prises en charge par les communes ;
- les services départementaux d'incendie et de secours (SDIS) prennent en charge les dépenses directement imputables aux opérations de secours au sens des dispositions de l'article L1424-2 du code général des collectivités territoriales, lorsqu'ils interviennent sur le territoire du département ;
- enfin l'État prend en charge les dépenses liées à l'engagement des moyens publics et privés extérieurs au département. Dans ce cas, chaque département ministériel prend en charge les frais liés aux moyens qu'il a fournis.

Les frais inhérents aux réquisitions prévues dans le cadre de l'article 28 de la loi précitée sont supportés conformément à la répartition fixée en son article 27.

III-3.2 Au niveau zonal

En cas d'insuffisance des moyens départementaux ou si la crise dépasse le cadre d'un seul département, le préfet de zone dispose désormais d'un pouvoir général de mobilisation et, en tant que de besoin, de réquisition des moyens publics et privés à l'échelle de la zone (article R1311-3, 5°c et R1311-7 du code de la défense). Il peut s'agir en particulier de moyens supplémentaires disponibles dans d'autres départements de la zone, notamment lorsqu'il s'agit de relayer les équipes des cellules de crise.

De plus, le préfet de zone assure la répartition des moyens extérieurs à la zone qui lui sont alloués par le ministre de l'intérieur (article R 1311-7 du code de la défense).

III-3.3 Au niveau national

Si les moyens départementaux et zonaux s'avèrent insuffisants, il appartient au préfet de zone de faire appel à la solidarité nationale en demandant au COGIC le concours des moyens nationaux.

III-4. La communication

En cas de crise routière, les règles applicables en matière de communication ne dérogent pas au principe général qui prévoit la compétence du préfet de département. Ce dernier peut cependant confier aux chefs de services compétents le soin de prendre en charge une partie des contacts avec la presse et les autorités concernées.

Cependant, lorsque la crise dépasse le cadre d'un département, le préfet de zone de défense et de sécurité est désormais chargé de coordonner la communication de l'État (articles R1311-3 11° et R1311-7 du code de la défense).

Les différents pouvoirs de police

De manière générale, il convient de distinguer :

- les opérations qui relèvent des polices de la circulation et de la conservation du domaine ;
- les opérations de prévention des risques et de secours qui relèvent de la police générale du préfet de département ou du maire ;
- les mesures de police administrative spéciale prises par le préfet de zone de défense et de sécurité, nécessaires à la coordination de la gestion d'une crise ou d'un événement d'une particulière gravité, de nature à compromettre la sécurité ou la libre circulation des personnes et des biens et dépassant le cadre d'un département, (article R 1311-7 du code de la défense).

Le préfet de zone de défense et de sécurité prend les mesures administratives nécessaires à la mise en œuvre des mesures suivantes :

- mobiliser les moyens publics ou privés au sein de la zone (y compris via des réquisitions) ;
- prendre des mesures de coordination ;
- répartir des moyens extérieurs à la zone de défense qui lui sont alloués par le ministère de l'intérieur ;
- mettre à disposition d'un ou de plusieurs préfets de département de la zone les moyens de l'État.

L'article R 1311-7 du code de la défense ne prévoit aucune substitution du préfet de zone en lieu et place du préfet de département, du président du conseil général et du maire, en matière de pouvoir de police de circulation.

Les composantes respectives de la police de la conservation du domaine public routier et de la police de la circulation sont exposées ci-dessous.

Police de la conservation du domaine public routier

La police de la conservation du domaine public routier est une police spéciale qui relève de l'État (préfet de département) ou de l'exécutif de la collectivité territoriale, gestionnaire de la voie routière concernée et qui vise à protéger et entretenir le domaine public routier afin de maintenir la conformité des routes à leur destination. La police de la conservation du domaine public routier est exercée par :

- le préfet de département sur les voies du domaine public routier national ;
- le président du conseil général sur les voies du domaine public routier départemental (article L 3221-4 du CGCT) ;
- le maire sur les voies du domaine public routier communal (article L 2122-21 du CGCT).

Cette police est assortie de sanctions pénales en cas d'atteintes à la voirie routière. La répression des infractions visées concerne l'intégrité des voies publiques et leurs dépendances.

Police de la circulation

a) A l'intérieur des agglomérations

La police de la circulation (réglementation de l'accès à certaines voies en fonction des horaires ou des catégories de véhicules, réglementation des conditions de circulation, réglementation de l'arrêt et du stationnement...) est exercée en tant que police spéciale par le maire à l'intérieur des agglomérations, sur l'ensemble des « *voies de communication* », quelle que soit leur domanialité (article L 2213-1 du CGCT). Par dérogation à ce principe, des décrets peuvent transférer au préfet de département la police de la circulation sur certaines sections de routes à grande circulation.

Si le maire dispose également de la compétence de droit commun en matière de police de la circulation et de stationnement à Paris (article L 2512-14 al 1 du CGCT), le préfet de police exerce cette compétence sur un certain nombre de voies dont la liste est fixée par décret (article L 2512-14 al 4 du CGCT).

b) Hors agglomération

Hors agglomération, la police de la circulation est exercée par le maire, le président du conseil général ou le préfet de département.

Cette limitation géographique des compétences se retrouve aux différents niveaux :

- le pouvoir de police de la circulation du maire s'exerce sur les voies communales hors agglomération, dans les limites du territoire communal, sur le fondement de l'article L 2212-2-1° du CGCT ;
- lorsqu'un établissement public de coopération intercommunale à fiscalité propre est compétent en matière de voirie, les maires des communes membres peuvent transférer au président de cet établissement leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement. (article L5211-9-1 du CGCT) ;
- le pouvoir de police de circulation du président du conseil général s'exerce sur les routes départementales hors agglomération dans la limite du département, sur le fondement de l'article L 3221-4 du CGCT), sous réserve de l'exercice par le préfet du département de son pouvoir de substitution après mise en demeure restée sans résultat (article L 3221-5 du CGCT) ;
- le pouvoir de police de circulation du préfet s'exerce dans les limites du département, sur les routes nationales, au titre de son pouvoir de police administrative générale (article L 2215-1 du CGCT) et sur les autoroutes en vertu de l'article R 411-9 du code de la route.

c) Le cas particulier des voies classées à grande circulation

Il convient de mentionner la situation particulière des voies classées à grande circulation pour lesquelles le maire ou le président du conseil général exerce certains aspects de la police de la circulation dans des conditions fixées aux articles R 411-4, R 411-7 et R 411-8 du code de la route.

Exemple de protocole dédié aux échanges d'informations et à la gestion des crises routières

Protocole relatif:

- aux échanges de données d'exploitation et de sécurité routière

- à la gestion des crises routières dans le département de.....

entre

M....., Préfet du département....., représentant l' État dans ce département
et

La Direction interdépartementale des routes de, représentée par M.....

Le Département d....., représenté par M....., Président du
Conseil Général

La société concessionnaire d'autoroute, représentée par M.....

La Commune de..... , représentée par M....., maire

Ci-après désignés : « les gestionnaires de réseaux routiers »

Textes de référence :

Loi 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

Loi 2004-811 du 13 août 2004 de modernisation de la sécurité civile

Code général des collectivités territoriales

code de la voirie routière

Article 1 – Objet de la convention

Les gestionnaires de réseaux routiers exercent leurs responsabilités au titre des pouvoirs de police dont ils disposent notamment en matière de police de conservation du domaine et de circulation (exploitation, entretien, gestion du trafic, signalisation, information, mise en place de déviations, restriction de circulation, etc.).

L'Etat veille à la cohérence et à l'efficacité du réseau routier dans son ensemble. Le Préfet du département est chargé de l'exercice de missions transversales relatives à l'ordre public, à la sécurité routière, à la police des routes à grande circulation, à la coordination des intervenants, à l'anticipation, à la prévention et à la gestion des situations de crises.

Dans ce cadre, la présente convention a pour objet :

- de préciser les modalités d'échanges entre les signataires, des données et des informations relatives aux réseaux routiers,
- de préciser les modalités du traitement du volet routier des situations de crises.

Article 2 – Échanges de données et informations

Les gestionnaires des réseaux routiers doivent porter à la connaissance du Préfet du département les données relatives aux caractéristiques de leurs réseaux routiers, aux trafics qu'ils supportent, ainsi qu'à leur exploitation.

Par ailleurs, le Préfet du département communique aux gestionnaires des réseaux routiers le suivi de l'accidentologie et des données de sécurité routière, afin que ces derniers mettent en œuvre les mesures ou les aménagements permettant d'optimiser la sécurité de leurs infrastructures.

Chaque signataire s'engage à respecter les modalités d'échange de données telles que décrites dans les articles ci-après, et à utiliser les données concernées uniquement pour les utilisations mentionnées.

2.1 – Connaissance générale des réseaux et des trafics

Les gestionnaires de réseaux routiers et autoroutiers dans le département transmettent à la direction départementale des territoires (et de la mer)- DDT(M)- les éléments suivants :

Domaine	Description des données	Fréquence de transmission
Cartographie	La base de données décrivant les voies avec leurs caractéristiques. L'Etat prend en charge la mise en compatibilité éventuelle avec ses propres logiciels	A chaque mise à jour, sur CD-Rom, format référentiel inter-urbain (RIU)
Domaine	Description des données	Fréquence de transmission
Comptages	Les données de comptage issues de compteurs permanents, des campagnes de comptage tournant et des comptages ponctuels, par -point de comptage, en précisant pour chacun des sens de circulation, la MJA, la MJE (estivale), le pourcentage de PL	Au cours du 1 ^{er} semestre de l'année n+1 (n étant l'année de réalisation des comptages)
Comptages ponctuels	Données de trafic ou de vitesse pour les comptages ponctuels à la demande du Préfet, sous forme de fichiers bruts	2 mois après validation de la demande

La DDT(M) procède annuellement à la diffusion auprès du grand public d'une carte des trafics sur réseau autoroutier et routes à grande circulation dans le département.

2.2 – Suivi de l'accidentologie

La DDT(M) transmet à chaque gestionnaire les éléments suivants concernant le réseau routier dont il a la responsabilité :

Domaine	Description des données	Fréquence de transmission
Accidentologie	Les fichiers accidents / tués / blessés	A déterminer
	Les données annuelles corrigées d'accidentologie, au format BAAC, sur l'ensemble des routes	Annuel
	L'analyse et la mise en évidence des zones d'accumulation	Annuel
	Étude d'accidentologie pour un itinéraire ou une section sur demande ponctuelle formulée par le gestionnaire	15 jours maximum après réception de la demande

Contrôle des forces de l'ordre	Les données des radars automatiques fixes :- nombre d'infractions relevées (en distinguant les usagers étrangers), la répartition par tranche de dépassement de vitesse	Annuel (indiquant les dégradations et réparations des appareils)
--------------------------------	---	--

La DDT(M) diffuse chaque année les données statistiques et cartographiques de l'accidentologie locale et régionale tous réseaux confondus.

2.3 – Données liées à l'exploitation routière

Organisation de l'exploitation

Chaque gestionnaire de réseau routier transmet chaque année à la DDT(M) et aux autres gestionnaires son dossier d'organisation de la viabilité hivernale (document général et plan d'exploitation en viabilité hivernale « P.E.V.H. » pour l'État), ainsi que les modalités de veille estivale.

Évènements programmés

Les gestionnaires de réseaux routiers transmettent à la DDT(M) chaque.. (*jeudi*) avant.... (*12h00*) le récapitulatif des événements perturbant de la semaine à venir : chantiers ou manifestations sur réseau à grande circulation impliquant la mise en place de déviation, ou pouvant entraîner des bouchons significatifs. L'échange peut se faire par une mise en ligne sur un site consultable par la DDT(M) ; il porte notamment sur les arrêtés de circulation correspondant aux événements attendus. La DDT(M) transmet la synthèse à l'ensemble des gestionnaires et au CRICR avant le... (*vendredi*) à ... (*12h00*).

Évènements non programmés

La surveillance des conditions de circulation sur un réseau routier est de la responsabilité du gestionnaire du réseau. Le gestionnaire apporte une information routière aux usagers par différents moyens : information du CRICR, information des médias, équipements dynamiques, site Internet. Le tableau suivant liste les informations échangées entre les signataires pour chaque type d'événement.

Évènement	Fréquence / mode de transmission	Expéditeurs	Destinataires
Intempéries hivernales : état des routes, conditions de circulation	Tous les matins avant ... (7).. heures puis mise à jour toute les.. (3)... heures si besoin Par fax ou mail, éventuellement par mise en ligne sur un site internet	chaque gestionnaire de réseau	DDT(M) CRICR Tous les autres gestionnaires
Évènement	Fréquence / mode de transmission	Expéditeurs	Destinataires

<p>Niveau 2</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. accident corporel 2. accident matériel important 3. bouchon significatif 4. événement nécessitant la coupure d'une bretelle 5. événement nécessitant la neutralisation d'au moins une voie de circulation avec restriction importante des capacités 	<p>Information en temps différé par fax ou par mail</p>	<p>Le gestionnaire du réseau</p>	<p>DDT(M) CRICR Le(s) autre(s) gestionnaire(s) impacté(s)</p>
<p>Niveau 3 et 4 (pré-crise, crise)</p> <ol style="list-style-type: none"> 6. événement nécessitant la coupure d'un ou 2 sens de circulation 7. blocage très important de la circulation (intempéries, bouchon inhabituel supérieur à 5h) 8. accident impliquant un transport de matières dangereuses, un VIP, un agent des services, ou pouvant avoir des répercussions médiatiques significatives) 	<p>En temps réel par téléphone,</p>	<p>Le gestionnaire du réseau</p>	<p>DDT(M) CRICR La DDT(M) informe en temps réel le(s) autre(s) gestionnaire(s) impacté(s)</p>

Dès qu'un incident sur un réseau peut interférer avec les conditions d'exploitation d'un autre réseau (perturbation importante, déviation, délestage....), la DDT(M) en informe le gestionnaire de ce dernier.

2.4 - Responsabilité des signataires en matière d'utilisation des données

Les données contenues dans les fichiers mis à disposition sont transmises à titre indicatif et ne peuvent donc engager juridiquement leur gestionnaire.

Le gestionnaire ne peut être tenu pour responsable d'une erreur technique lors de l'utilisation des fichiers mis à disposition.

Les signataires s'engagent à désigner une personne responsable de l'échange de ces données au sein de leur organisme dont le nom sera communiqué à chaque changement.

Les signataires utilisent des données échangées dans le cadre de leurs besoins propres d'étude et d'analyse. Ils s'interdisent toute publication partielle ou totale, gratuite ou payante sous toute forme que ce soit, des fichiers mis à disposition en vue de les transmettre à un autre organisme. Les données reçues peuvent être diffusées à un tiers organisme sous condition d'accord explicite de leur gestionnaire initial.

Lors de toute utilisation des données contenues dans les fichiers mis à disposition, le destinataire s'engage à mentionner clairement la source et les droits d'utilisation éventuels.

Article 3 – Traitement des situations de crises

3.1 – L'organisation de la cellule de coordination des gestionnaires

Il est nécessaire que l'État et l'ensemble des exploitants de réseaux disposent d'une vision actualisée et partagée des vulnérabilités des différents réseaux et des conséquences qu'un incident peut avoir sur l'écoulement du trafic des différents réseaux.

Par ailleurs, il est nécessaire de maintenir une capacité collective d'anticipation face aux crises en élaborant et en actualisant collectivement le volet routier des différents plans d'urgence.

Pour ce faire et sous la direction du Préfet, la DDT(M) est chargée d'animer une cellule de coordination qui associe les services techniques des différents gestionnaires routiers du département. Les signataires s'engagent à y participer activement, sans nécessairement y être représentés par une présence physique en utilisant au besoin d'autres modalités du type vidéo-conférence, ou conférence téléphonique, ainsi que des liaisons par messagerie (*en effet, ces mesures alternatives à une présence physique peuvent se révéler tout aussi efficaces, voire plus efficaces du fait que les représentants des services techniques restés au plus près du terrain peuvent ainsi exercer leur rôle de manager auprès de leurs agents respectifs*).

Cette cellule a un rôle de prévention. Elle prépare par avance les mesures de gestion de la circulation et évalue les moyens humains et matériels nécessaires à la mise en œuvre des plans de gestion de trafic et du volet routier des plans ORSEC. Après la crise, elle analyse son déroulement et propose les améliorations à apporter.

La cellule de coordination peut également être activée au titre de la veille opérationnelle, en préparation d'un événement ou à l'occasion d'une situation de pré-crise. Ne sont alors mobilisés que les gestionnaires routiers concernés par les événements.

La cellule de coordination des gestionnaires routiers travaille en liaison étroite avec les forces de police et de gendarmerie.

Son champ d'action est limité au département. Si une perturbation interfère avec un département voisin, la DDT(M) assure l'interface avec la DDT(M) correspondante, qui coordonne les exploitants routiers de l'autre département, en liaison avec le CRICR et le PC de zone s'il est activé.

La DDT(M) réunit la cellule de coordination régulièrement pour faire le point sur l'état des réseaux (aménagements, mesures d'exploitation permanentes) et des organisations (mise à jour des coordonnées...), les difficultés rencontrées (retour d'expérience des crises, bilan global, corrections à apporter aux plans, ...), les évolutions législatives ou réglementaires et les actions envisagées dans le département (programmation de l'élaboration et de la révision des plans notamment, calendrier des événements majeurs, etc.). De telles réunions peuvent notamment être programmées chaque année, à l'automne, avant la mise en place du service hivernal.

3.2 – Les modalités de gestion de crise

Lorsqu'un événement de niveau 3 ou 4 intervient, selon la nomenclature de l'article 2 alinéa 2.3 ci-dessus, la DDT(M) est informée par le gestionnaire routier dès qu'il en a connaissance.

Les services de la préfecture et la DDT(M) sont également informés dans les mêmes conditions de tout événement de type crue, épizootie, météo, manifestation, alerte provenant des services de secours, des forces de l'ordre, de la zone de défense, des ministères, etc.

Dans ce cas, la DDT(M) alerte immédiatement tous les gestionnaires routiers concernés.

A ce stade, les services de la préfecture et la DDT(M) synthétisent les informations, contacte et assiste le Préfet, lequel décide soit de l'activation simple de la cellule de coordination des gestionnaires de réseaux routiers, soit de l'activation du centre opérationnel départemental (COD).

1. Activation de la cellule de coordination (pré-crise)

La DDT(M) assure le suivi de la situation et la coordination entre les différents exploitants à travers la cellule de coordination, et en liaison étroite avec les forces de l'ordre et la préfecture.

La DDT(M) assure les échanges d'informations en continu entre tous les acteurs concernés et surveille l'évolution des perturbations.

La cellule de coordination élabore ainsi les propositions de mesures de gestion de trafic qui sont soumises au préfet ou à son représentant, puis les met en œuvre et les évalue.

Chaque gestionnaire routier coordonne ses moyens d'intervention mobilisés pour l'occasion en matière de circulation routière.

2. Activation du COD (crise)

Le centre opérationnel départemental est une cellule de crise activée par le Préfet et constituée physiquement en préfecture.

Un cadre du Conseil Général est présent au COD. La DDT(M) assure l'interface entre le COD et les gestionnaires non présents au COD (DIR, société concessionnaire.....).

Sous pilotage direct du Préfet, le COD évalue la situation, définit les mesures de gestion de trafic nécessaire, les met en œuvre et les évalue. Il assure les échanges d'informations en continu entre tous les acteurs concernés.

Chaque gestionnaire routier coordonne ses moyens d'intervention mobilisés pour l'occasion en matière de circulation routière.

Article 4 – Permanence téléphonique

Chacun des signataires s'engage à organiser une veille du réseau qu'il gère et à être joignable en permanence, 24h sur 24 et 365 jours par an.

Les numéros à contacter et les adresses électroniques relatives aux échanges définies ci-dessus sont joints en annexe. Ils sont tenus à jour en temps réel selon les modalités suivantes : *(par exemple chaque signataire envoie les informations de mise à jour à la DDT (M), service centralisateur qui les diffuse à tous les signataires).*

Article 5 - Durée de la convention

Cette convention est conclue pour une durée d'un an à compter de la date de sa signature.

Article 6 – Reconduction

Sauf dénonciation par l'une des parties par lettre recommandée avec accusé de réception 2 mois avant son échéance, la convention est reconduite tacitement par période d'un an.

Article 7 - Procédure modificative

Toute modification des conditions ou modalités d'exécution de la présente convention, définie d'un commun accord entre les parties, fera l'objet d'un avenant. Celui-ci précisera les éléments modifiés de la convention, sans que ceux-ci puissent conduire à remettre en cause les objectifs généraux définis dans la première convention.

Fait enexemplaires

A, le.....

Le Préfet

Le Président du Conseil Général

Le DIR

Le directeur régional de (SCA)

Le Maire

Annexe IV

Liste des DIR de Zone

Les DIR de zone sont les suivantes :

- DIR Atlantique pour la zone de défense Sud-ouest (DIR coordonnées : Centre ouest, Massif central, Sud ouest) ;
- DIR Centre-Est pour la zone de défense Sud-est (DIR coordonnées : Massif central, Méditerranée, Centre ouest) ;
- DIR Est pour la zone de défense Est (DIR coordonnées : Centre est, Nord) ;
- DiR Ile-de-France de la DRIEA-IF pour la zone de défense de Paris (DIR coordonnée : Nord ouest) ;
- DIR Méditerranée pour la zone de défense Sud (DIR coordonnées : Massif central, Sud-ouest) ;
- DIR Nord pour la zone de défense Nord (DIR coordonnées : Nord ouest, Ile de France) ;
- DIR Ouest pour la zone de défense Ouest (DIR coordonnées : Centre ouest, Nord ouest).

Arrêté-type (zonal) d'interdiction temporaire de circulation

Le préfet de la zone de défense et de sécurité de

Vu, notamment :

- le code de la route;
- le code de la voirie routière;
- le code général des collectivités territoriales;
- le code de la défense, notamment ses articles R 1311-3 et R 1311-7 relatifs aux pouvoirs des préfets de zone;
- la loi n° 2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile;
- le décret n° 2005-1499 du 5 décembre 2005 relatif à la consistance du réseau routier national;
- l'arrêté interministériel du 22 décembre 1994 modifié relatif aux restrictions de circulation des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 7,5 tonnes;
- l'arrêté du 1^{er} janvier 2001 relatif aux transports de matières dangereuses par route;
- l'arrêté du 28 mars 2006 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes;
- l'arrêté portant création du PC de Circulation de la Zone de Défense et de sécurité ;
- l'arrêté instituant le plan Intempéries :

Considérant que les difficultés de circulation en cours, liées aux conditions météorologiques dans l'ensemble de la zone de défense et de sécurité sont susceptibles d'entraîner une forte dégradation des conditions de circulation, particulièrement pour les poids lourds, et que la sécurité routière nécessite temporairement la prescription de mesures particulières ;

Considérant que le plan intempérie a été déclenché

Sur proposition du préfet délégué pour la sécurité et la défense;

arrête :

Article....

Véhicules soumis à interdiction, par catégories et par type de transport (Marchandises voyageurs, cars, bus...).

Heure de début d'interdiction et, si possible, heure prévisible de fin.

Article....

Réseaux concernés par les interdictions.

Article....

Conditions d'interception et de stockage des véhicules soumis à interdiction, matérialisation de l'interdiction (signalisation).

Conditions de levée de l'interdiction.

Article....

Catégories de véhicules non soumis à interdiction.

Article

Publication

Adaptation du déneigement de la voirie routière aux priorités de circulation des services de transport routier de voyageurs

La gestion des situations de crise routière doit tenir compte des besoins de la population en termes de transport collectif routier et de moyens mobilisables par les gestionnaires de voirie. Elle implique donc de renforcer la coopération entre, d'une part, les autorités organisatrices de transport collectif routier et d'autre part, l'État et les collectivités locales, gestionnaires des voiries et de ce fait, chargés du déneigement.

Pour assurer une meilleure continuité des services, il appartient au représentant de l'État de veiller à ce que les différents intervenants compétents engagent des actions de coordination en fonction de l'exposition de chaque département aux risques climatiques hivernaux.

A cette fin, le représentant de l'État compétent mène une action incitative visant à la définition concertée entre l'État, les collectivités locales chargés de la gestion de la voirie et les opérateurs de transports, d'un plan définissant un réseau de transports collectifs prioritaire. Ce réseau est constitué en fonction des besoins des usagers et des spécificités locales : liaisons à fort trafic assurant des déplacements domicile-travail et domicile-études, dessertes des pôles d'échange et des gares stratégiques pour les déplacements locaux ou nationaux, desserte des quartiers fortement urbanisés.... La taille du réseau et sa configuration tiennent compte des moyens mobilisables par les gestionnaires de voirie.

En cas de chutes de neige susceptibles d'interrompre le trafic, ce réseau fait l'objet de la part des gestionnaires de voirie d'un déneigement prioritaire.

Avant le début de chaque période de viabilité hivernale le représentant de l'État invite par courrier les autorités organisatrices de transport¹ collectif routier à établir, avant, en coordination avec les gestionnaires de voirie, ce réseau de transports collectifs routiers prioritaire. Ce réseau est transmis au représentant de l'État et fait l'objet d'une communication auprès des usagers.

Les autorités organisatrices de transport collectif routier sont associées aux réunions prévues par la présente circulaire ayant pour objectif de procéder à l'actualisation des dispositifs de préparation et de gestion des crises routières et au rappel des réflexes et procédures associées.

¹Les autorités organisatrices de transport (AOT)

L'organisation des services de transport collectif routier relève des collectivités territoriales ou de leurs groupements :

- les départements en ce qui concerne les transports interurbains, y compris les transports scolaires ;
- les communes, les établissements publics de coopération intercommunale ou les syndicats mixtes de transport en ce qui concerne les transports urbains ;
- les régions en ce qui concerne les transports routiers d'intérêt régional ;
- le Syndicat des transports d'Ile-de-France pour l'ensemble des services de transports collectifs routiers réalisés en Ile-de-France.

Annexe VII

Textes de référence

Code de la défense, notamment

L1142-9	Responsabilité du ministre chargé des transports en matière de défense
R*1311-3, 5°c	Réquisition des moyens publics et privés à l'échelle de la zone, par le préfet de zone de défense et de sécurité
R*1311-3 11°	Coordination de l'information et de la circulation routières
R*1311-7	Mesures de police administrative nécessaires à l'exercice du pouvoir de coordination du préfet de zone – Coordination de la communication de l'État
R*1311-8	Mesures de police administrative nécessaires en cas de crise supra-zonale
R1311-21-1	Veille permanente assurée par CRICR, placé sous l'autorité du préfet de zone de défense et de sécurité
R*1311-24	Mission d'expertise et de conseil technique des délégués ministériels de zone auprès du préfet de zone de défense et de sécurité
R1312-1	Délégué ministériel de zone de défense et de sécurité

Code général des collectivités territoriales, notamment

L1424-2	Champ de compétence des services d'incendie et de secours cité à l'article 27 de la loi n°2004-811 du 13 août 2004 relatif à la charge des dépenses de secours
L2122-21	Pouvoirs de police du maire sur le domaine public routier communal
L2212-2	Pouvoirs du maire en matière de police de la circulation hors agglomération
L2213-1	Police de la circulation à l'intérieur des agglomérations
L2215-1	Pouvoirs de police administrative générale du préfet
L2512-14	Pouvoirs de police de la circulation à Paris
L3221-4	Pouvoirs de police de la circulation du Président du conseil général
L3221-5	Pouvoirs de substitution du préfet aux pouvoirs prévus à l'article L3221-4
L5211-9-2	Transfert possible des maires vers les présidents d'établissements publics de coopération à fiscalité propre de leurs prérogatives en matière de police de la circulation et du stationnement

Code de la voirie routière, notamment

L111-1	Rôle de l'État en matière de cohérence et d'efficacité du réseau routier dans son ensemble (article 18 de la loi n°2004-809 relative aux libertés et responsabilités locales)
--------	---

Code de la route, notamment

R 411-4	Voies à grande circulation : délimitation de certaines zones
R411-7	Voies à grande circulation : signalisation des intersections
R411-8	Voies à grande circulation : mesures particulières

R411-9	Pouvoirs de police de la circulation sur les autoroutes
R411-18	Interdictions temporaires de circulation

Loi n°2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales

Loi n°2004-811 du 13 août 2004 relative à la modernisation de la sécurité civile

Décret n°2005-1157 du 13 septembre 2005 précisant notamment les principes communs des dispositifs ORSEC et les éléments constitutifs ORSEC départemental et de zone

Décret n°2006-304 du 16 mars 2006 portant création et organisation des directions interdépartementales des routes

Décret n°2009-235 du 27 février 2009 relatif à l'organisation et aux missions des directions régionales de l'environnement, de l'aménagement et du logement

Décret n°2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation

Décret n°2009-1484 du 3 décembre 2009 relatif aux directions départementales interministérielles

Décret n°2010-224 du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets des zones de défense et de sécurité

Décret n°2010-687 du 24 juin 2010 relatif à l'organisation et aux missions des services de l'État dans la région et les départements d'Ile-de-France

Annexe VIII

Lexique

A.S.D.	Adjoint « sécurité-défense »
B.A.A.C.	Bordereau d'Analyse des Accidents Corporels
C.E.I.	Centre d'Entretien et d'Intervention
C.G.C.T.	Code Général des Collectivités Territoriales
C.I.C.	Cellule Interministérielle de Crise
C.I.G.T.	Centre d'information et de gestion du trafic
C.I.S.G.T.	Centre d'Ingénierie, de Sécurité et de Gestion du Trafic
C.M.V.O.A.	Centre Ministériel de Veille Opérationnelle et d'Alerte
C.M.I.R.	Centre Météorologique Inter-Régional
C.N.I.R.	Centre National d'Information Routière
C.O.D.	Centre Opérationnel Départemental
C.O.G.I.C.	Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle de Crises
C.O.Z.	Centre Opérationnel de Zone
C.R.I.C.R.	Centre Régional d'Information et de Coordination Routière
D.D.T.	Direction Départementale des Territoires
D.D.T.M.	Direction Départementale des Territoires et de la Mer
D.G.S.C.G.C	Direction Générale de la Sécurité Civile et de la Gestion des Crises
D.G.I.T.M.	Direction Générale des Infrastructures, des Transports et de la Mer
D.i.R.I.F.	Direction des Routes d'Ile-de-France
D.I.R.	Direction Interdépartementale des Routes
D.R.E.A.L.	Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
D.R.I.E.A.-I.F.	Direction Régionale et Interdépartementale de l'Equipeement et de l'Aménagement d'Ile-de-France
E.M.I.Z.	Etat-Major Interministériel de Zone
M.J.A.	Moyenne Journalière Annuelle
M.J.E.	Moyenne Journalière Estivale
O.R.S.E.C.	Organisation de la Réponse de Sécurité Civile
P.A.L.O.M.A.R.	Paris-Lyon-Marseille
P.C.	Poste de Commandement
P.E.V.H.	Plan d'Exploitation de Viabilité Hivernale
P.G.T.	Plan de Gestion de Trafic
P.L.	Poids Lourds
R.I.U.	Référentiel Inter Urbain
R.N.	Routes Nationales
R.R.D.	Réseau Routier Départemental
R.R.N.	Réseau Routier National
R.S.D.	Responsable « sécurité-défense »
S.C.A.	Société Concessionnaire d'Autoroutes
S.D.I.S.	Service Départemental d'Incendie et de Secours
S.D.S.I.E.	Service de Défense, de Sécurité et d'Intelligence Economique
S.I.D.P.C.	Service Interministériel de Défense et de Protection Civile
S.T.D.	Service Technique Départemental
S.Y.N.E.R.G.I.	Système Numérique d'Echange, de Remontée et de Gestion d'Informations
V.C.	Voie Communale

