

Rapport

CETE de Lyon  
et  
CETE  
Méditerranée

Juillet 2009

# STRATEGIE D'EXPLOITATION VALLEE DU RHONE en Drôme- Ardèche

## Phase 3 : Propositions d'orientations stratégiques



Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques  
Développement durable  
Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**



Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement de Lyon  
Centre d'Etudes Techniques de l'Équipement Méditerranée

# Stratégies d'exploitation Vallée du Rhône en Drôme-Ardèche Phase 3: Propositions d'orientations stratégiques

Date : 15/07/2009

Version : 01

Centre d'Études Techniques de l'Équipement de  
Lyon  
Département Exploitation Sécurité  
25 avenue François Mitterrand, case n°1  
69674 Bron Cedex  
tél : 04 72 14 31 36, fax : 04 74 14 31 20  
EVESQUE Frédéric, PIERREFEU Charlotte

Centre d'Études Techniques de l'Équipement  
Méditerranée  
Département Risques Eau Construction  
30, Avenue Albert Einstein, CS 70499  
13593 Aix-en-Provence Cedex 3  
tél : 04 72 14 31 36, fax : 04 74 14 31 20  
CHANAL Anne, ARBIZZI Sandrine

## Identification du document

### Évolutions

Indice	Date	Objet de l'évolution
01	15/07/2009	Version originale

### Circuit de validation

Rédaction	Vérification	Validation technique	Approbation CETE	Approbation client
Charlotte PIERREFEU Frédéric EVESQUE Sandrine ARBIZZI Anne CHANAL		Frédéric EVESQUE Anne CHANAL		Olivier FOIX Jean-Paul BERNARD

### Équipe projet

- Anne CHANAL, CETE Méditerranée, DREC
- Sandrine ARBIZZI, CETE Méditerranée, DREC
- Frédéric EVESQUE, CETE Lyon, DES
- Charlotte PIERREFEU, CETE Lyon, DES
- Olivier FOIX, DREAL Rhône-Alpes, délégation de zone
- Jean-Paul BERNARD, DREAL Rhône-Alpes, délégation de zone

### Résumé

Ce document présente la réponse apportée aux présidents des conseils généraux de la Drôme et de l'Ardèche qui ont alerté en septembre 2007 le préfet de région Rhône-Alpes de la vulnérabilité de leurs réseaux en cas de coupure de l'autoroute A7.

Ce rapport s'appuie sur un diagnostic préalable décomposé en 2 phases :

- un rapport identifiant les principaux enjeux en Vallée du Rhône au regard de la gestion du trafic
- un rapport « scénarios et réponses sécurité civile » mettant en évidence à partir de 5 scénarios étudiés les enjeux en Vallée du Rhône au regard de la sécurité civile

Les principales orientations stratégiques proposées dans ce rapport sont :

- la généralisation du stockage des PL sur les grands axes de la vallée pour faire face à des coupures,
- le renforcement des échanges entre exploitants et avec les préfetures de département et le CRICR,
- l'intégration dans les documents de gestion de crise locaux ( PPI, PCS) des modalités de mise en œuvre des mesures de sauvegarde.

## Sommaire

<b>Introduction.....</b>	<b>5</b>
La démarche.....	5
<i>A l'origine, un courrier des Conseils Généraux au Préfet de Région.....</i>	<i>5</i>
<i>La suite donnée par le Préfet de Région.....</i>	<i>5</i>
<i>La réponse apportée par le MEEDDM.....</i>	<i>5</i>
<i>... en plusieurs phases.....</i>	<i>5</i>
Les orientations stratégiques.....	5
<b>Gestion de la circulation sur A7 et les axes parallèles.....</b>	<b>6</b>
Propositions techniques.....	6
<i>Traitement des coupures de l'A7.....</i>	<i>6</i>
<i>Stockage des PL.....</i>	<i>6</i>
<i>Information des usagers.....</i>	<i>7</i>
<i>Utilisation des itinéraires alternatifs.....</i>	<i>8</i>
Propositions organisationnelles.....	9
<i>Modalités de mise en œuvre de mesures d'urgence.....</i>	<i>9</i>
<i>Modalités de mise en œuvre de mesures concertées.....</i>	<i>10</i>
<b>Dispositifs de veille et de prévention des crises.....</b>	<b>11</b>
Propositions d'amélioration.....	11
<i>Renforcer la surveillance du réseau associé.....</i>	<i>11</i>
<i>Faciliter les accès aux portails de service de l'autoroute, aux aires de service et aux zones de regroupement prévues dans les plans de secours.....</i>	<i>11</i>
<i>Pouvoir fluidifier les conditions de circulation sur la LACRA (contournement de Valence).....</i>	<i>12</i>
<i>Compléter la couverture radio.....</i>	<i>12</i>
<i>Avertir les gestionnaires de crises extérieures au réseau routier.....</i>	<i>12</i>
<i>Sensibiliser les gestionnaires aux risques.....</i>	<i>13</i>
<b>« Pour la sécurité civile ».....</b>	<b>14</b>
Propositions d'amélioration.....	14
<i>Intégrer les enseignements de l'étude dans les Plans Communaux de Sauvegarde (PCS).....</i>	<i>14</i>
<i>Tester la mise en œuvre des mesures d'évacuation et circulation préconisées dans les PPI nucléaires.....</i>	<i>14</i>
<i>Réaliser des exercices d'entraînement.....</i>	<i>14</i>
<b>Conclusion – suites à donner.....</b>	<b>15</b>
<b>Annexe.....</b>	<b>17</b>
<b>Cartes regroupant les points durs de circulation, les secteurs sensibles (issus des scénarios étudiés), les équipements de surveillance.....</b>	<b>17</b>

## Introduction

### La démarche

#### **A l'origine, un courrier des Conseils Généraux au Préfet de Région**

Les Présidents des Conseils Généraux de l'Ardèche et de la Drôme ont adressé le 24 septembre 2007 un courrier au Préfet de Région, suite à des perturbations sur les réseaux routiers de leurs départements en septembre 2007.

Les engorgements des voiries de part et d'autre de l'autoroute en cas de fermeture de l'A7, consécutive à un accident, pénalisent l'activité économique de la Vallée du Rhône. De plus, son territoire comporte des sites industriels sensibles (Tricastin, centre de Cruas,...) et les fermetures de l'A7 peuvent avoir des conséquences sur la sécurité en cas de crise.

#### **La suite donnée par le Préfet de Région**

Le 30 novembre 2007, le Préfet de Région demande une réflexion sur cette problématique, rendue complexe par les nombreux partenaires. Il préconise un diagnostic apportant des solutions pénalisant le moins possible le trafic et les contraintes locales, tout en tenant compte du trafic de transit de la vallée du Rhône.

#### **La réponse apportée apportée par le MEEDDM...**

Le Service de Défense, de Sécurité et d'Intelligence économique du MEEDDM a confié aux CETE de Lyon et d'Aix une étude approfondie sur cette problématique susceptible d'altérer la sécurité de la population face aux différents risques majeurs.

La délégation de zone de la DREAL Rhône-Alpes a mené la conduite des études au niveau local alors que les deux préfetures ont organisé les réunions de travail.

#### **... en plusieurs phases**

L'étude a été divisée en plusieurs phases.

	Phase	Objectif
1	Diagnostic circulation	Afin d'identifier les principaux enjeux en Vallée du Rhône au regard de la gestion du trafic.
2	Scénarios et réponses sécurité civile : réseaux stratégiques pour la gestion de crise	Mettre en évidence à partir de 5 scénarios étudiés les enjeux en Vallée du Rhône au regard de la sécurité civile.
3	Propositions d'orientations stratégiques	Proposer des : <ul style="list-style-type: none"><li>– stratégies d'exploitation en vallée du Rhône,</li><li>– réductions de la vulnérabilité</li></ul>

### Les orientations stratégiques

Le présent document correspond aux propositions d'orientations stratégiques (phase 3). Elles se déclinent selon trois volets portant sur :

- la gestion de la circulation sur l'A7 et les axes parallèles
- les dispositifs de veille et de prévention des crise
- les propositions propres à la sécurité civile

## Gestion de la circulation sur A7 et les axes parallèles

En l'absence ou dans l'attente d'un Plan de Gestion de Trafic en Vallée du Rhône qui définirait l'organisation et les mesures locales à prendre pour gérer la circulation en cas d'évènement sur les réseaux à fort trafic, les propositions techniques et organisationnelles qui ressortent de l'étude sont les suivantes :

### Propositions techniques

#### Traitement des coupures de l'A7

La majorité des coupures de l'A7 a pour origine un accident de PL qui se couche en travers de la chaussée.

La durée moyenne de coupure est actuellement de 4 heures environ pour un camion vide, et entre 6h et 8h s'il est plein.

Le diagnostic circulation (phase 1) a démontré que limiter la durée de la coupure était la stratégie la plus efficace par rapport au temps global perdu par les usagers.

Il est proposé qu'ASF continue à mettre tous les moyens possibles pour limiter la durée de coupure sur autoroute (technique de rippage du PL sur la bande d'arrêt d'urgence, mobilisation de moyens d'enlèvement, etc.) .

#### Stockage des PL

##### Constat :

Actuellement, les stockages PL sont mis en place uniquement dans le cadre du Plan Neige Vallée du Rhône (PNVR) pour faire face à des intempéries hivernales : les zones de stationnement sont situées sur l'autoroute A7 en pleine voie en amont des points durs par rapport à la viabilité hivernale (col du Grand bœuf notamment).

Toujours dans le cadre du PNVR, parallèlement à la mise en place de stockage PL sur A7, le réseau associé (N7 et D86 notamment) est mis à contribution pour stationner ou faire retourner les PL afin qu'ils ne puissent pas contourner le barrage sur l'autoroute (mesure d'accompagnement).

En dehors de ces périodes hivernales, face à une coupure, les PL sont invités à quitter l'autoroute (« sortie obligatoire »), ce qui réduit fortement la capacité du réseau associé et entraîne de fortes perturbations.

Il est proposé les points suivants :

- **généraliser la mise en place de stockages PL face à des coupures dues de tout type de crise et à toute période de l'année** : avec une mise en œuvre semblable à celle du PNVR : stockage sur l'autoroute A7 mais aussi sur le réseau associé en accompagnement.
- redéfinir de nouvelles zones de stockage PL, en s'affranchissant des points durs par rapport à la viabilité hivernale.

## Gestion de la circulation sur A7 et les axes parallèles (suite)

---

### Propositions techniques (suite)

#### **Information des usagers**

Le corridor routier de la vallée du Rhône étant un réseau très sensible, avec un fort trafic de transit les jours de grands départs, il est conseillé les points suivants :

- informer systématiquement et rapidement les usagers le plus en amont possible de toute coupure sur A7 : au niveau de l'agglomération lyonnaise en nord-sud, et au niveau d'Orange en Sud-Nord.
- outre l'information diffusée par France-Bleu sur les deux départements, fournir depuis la radio autoroutière 107.7 **une information sur les conditions de circulation du réseau associé**, notamment en cas d'évènement particulier (inondations, feux de forêts, etc.)
- compléter le cas échéant l'information des usagers par des messages sur les mesures de protection (par exemple : couper la ventilation externe du véhicule en cas de rejet radioactif ou toxique)

## Gestion de la circulation sur A7 et les axes parallèles (suite)

### Propositions techniques (suite)

#### Utilisation des itinéraires alternatifs

Constat :

Le réseau associé de proximité (N7, D86) a une très faible réserve de capacité et il est rapidement saturé dès que l'autoroute A7 est impactée par un évènement :

- pour la N7 : les usagers quittent l'autoroute et empruntent la N7 pour sortir d'échangeur à échangeur (indication « sortie conseillée » par ASF, ou instinct naturel des usagers qui ne souhaitent pas se retrouver bloqués).
- Pour la D86 : elle est conseillée par le plan PALOMAR RA/A via un jalonnement en itinéraire BIS (avec la D538 à l'Est)

Ces axes comportent de nombreuses traversées d'agglomérations qui constituent autant de points durs.

**Seuls les itinéraires autoroutiers « grande mailles » sont à même d'absorber une part non négligeable du trafic.**

Il est proposé :

- **de ne plus gérer systématiquement les coupures de l'A7 avec une sortie obligatoire**, notamment pour les PL qu'il est préférable de conserver sur l'autoroute, même coupée.
- pour améliorer la capacité des itinéraires sur N7, D86 et D538, de mettre aux carrefours générant des points durs, les feux à l'orange clignotant, avec une régulation manuelle du carrefour si nécessaire.
- suspendre le conseil d'itinéraire alternatif ou la déviation vers l'axe saturé dès que :
  - la saturation de l'itinéraire est constatée.
  - l'évènement nécessite une circulation fluide sur une portion d'axe du réseau associé (afin de garantir l'acheminement des secours ou l'évacuation d'un site sensible).
- Proposer systématiquement et rapidement les conseils de délestage grande maille par le réseau autoroutier (mesures du plan PALOMAR RA/A) :
  - pour un évènement situé entre Lyon et Valence, proposer l'itinéraire le délestage autoroutier par Grenoble (A43-A48-A49) qui est très concurrentiel.
  - pour un évènement entre Valence et Orange, proposer l'A75 par le massif central pour les usagers en direction de Montpellier et l'A51 par les Alpes pour les usagers en direction de Marseille.  
Rajouter une mesure dans le plan PALOMAR permettant depuis Valence à destination du Sud de conseiller aux usagers de prendre l'A49 jusqu'à Grenoble pour rejoindre l'A51<sup>1</sup>.

1 Mesure PALOMAR rajoutée pour les PL dans la mise à jour 2009



## Gestion de la circulation sur A7 et les axes parallèles (suite)

### Propositions organisationnelles

**Modalités de mise en œuvre de mesures d'urgence** Afin d'être le plus réactif possible face à une coupure de l'autoroute, il est nécessaire que les circuits de décision soient prédéfinis, et que la décision puisse être obtenue rapidement.

Conformément aux propositions techniques qui visent à abandonner le principe de la sortie obligatoire au profit des stockages PL sur autoroute, il est souhaitable :

- qu'ASF avertisse directement l'ensemble des gestionnaires susceptibles d'être impactés (DIRCE, CG26, CG07), le CRICR.
- de définir un acte administratif permettant de prendre les mesures de stockage le plus rapidement possible, sur l'autoroute A7, et éventuellement sur le réseau associé.

Par exemple, au cours de la première heure qui suit la coupure, ASF obtiendrait délégation auprès de la préfecture 26 pour s'accorder avec les forces de l'ordre pour stocker les PL sur autoroute (arrêté permanent ?), puis au delà, ASF recevrait confirmation du maintien de la mesure par un arrêté préfectoral spécifique à l'évènement. Cet arrêté préciserait le périmètre d'interdiction de circulation des PL sur autoroute et sur le réseau associé.

Ces mesures d'urgence pourraient être qualifiées de mesures en mode réflexe avec un circuit de décision spécifique.

## Gestion de la circulation sur A7 et les axes parallèles (suite)

### Propositions organisationnelles

(suite)

#### **Modalités de mise en œuvre de mesures concertées**

Afin de pouvoir prendre en considération les conditions de circulation sur l'ensemble du corridor routier, il est nécessaire de mettre en place des **conférences téléphoniques interdépartementales entre gestionnaires** (ASF, DIRCE, CG26, CG07, ...)

Ces conférences téléphoniques pourraient être décidées et animées par le CRICR Rhône-Alpes Auvergne suite aux remontées d'information

- d'ASF en cas d'évènement sur A7,
- ou des gestionnaires du réseau associé
- ou des DDE(A) en cas d'évènement local important.

Elles pourraient aboutir à la proposition de :

- mise en place de conseil d'itinéraire alternatif (plan PALOMAR), ou de déviation
- prise d'arrêté préfectoral interdisant la circulation des PL sur certains axes des départements 26 et éventuellement 07 (qui peut entraîner d'étendre les zones de stockage PL sur le réseau associé)

Pour ce dernier point, des modèles d'arrêtés doivent être pré-établis. Les préfetures 26 et 07, ainsi que les DDE, doivent être associées (conférences téléphoniques de décision). En cas de crise locale importante, les COD 26 et 07 sont activés et ce sont eux qui sont directement sollicités.

Les conférences téléphoniques permettront aussi en situation de crise exceptionnelle de valider des propositions de mesures de gestion spécifiques :

- réservation de voies pour acheminer des moyens de secours
- dissociation des itinéraires de délestage en fonction des flux (flux nord/sud et sud-nord, flux VL et PL)
- voire une utilisation des six voies de circulation de l'A7 en un seul sens pour favoriser l'évacuation massive de la population d'une zone dangereuse (cas d'un accident nucléaire)

## Dispositifs de veille et de prévention des crises

### Propositions d'amélioration

#### **Renforcer la surveillance du réseau associé**

Pour pouvoir à la fois :

- connaître en temps réel les conditions de circulation sur le réseau associé,
- décider éventuellement de mettre en place des itinéraires alternatifs (délestage, déviation) sur ce réseau,
- suspendre les mesures mises en place en cas de saturation

Il est nécessaire de **renforcer les moyens de surveillance des gestionnaires à la fois au niveau des secteurs sensibles et des points durs de circulation.**

Il peut d'agir de rajouter des stations de comptage, des caméras, ou de renforcer les fréquences des patrouilles.

Il s'agit pour chaque gestionnaire d'intégrer dans sa politique d'équipement ces problématiques.

Des cartes en annexe regroupent :

- les points durs de circulation constatés lors des jours de fort trafic (phase 1)
- les secteurs sensibles et les axes à préserver identifiés dans le cadre des scénarios étudiés (phase 2)
- les équipements (caméras, PMV, stations de comptage) relevés

#### **Faciliter les accès aux portails de service de l'autoroute, aux aires de service et aux zones de regroupement prévues dans les plans de secours**

Pour permettre en situation de crise :

- l'évacuation des usagers bloqués sur autoroute,
- l'acheminement des secours,
- l'évacuation de la population d'une zone dangereuse,

il sera nécessaire de faciliter les accès aux portails de service de l'autoroute (portails de sortie ou d'entrée suivant les cas) et aux zones de regroupement des secours et de la population à évacuer prévues dans les plans de secours

Les mesures à mettre en œuvre porteront sur :

- l'amélioration de la signalisation et du balisage,
- des aménagements physiques améliorant la praticabilité et les accès routiers aux aires de service,
- la surveillance de ces accès, l'accompagnement par les gestionnaires routiers, la coordination entre gestionnaires routiers, services de secours et autorités locales.

Pour ce qui concerne les abords des sites nucléaires et industriels de Tricastin, une attention particulière est requise et des procédures spécifiques sont à établir pour les accès aux aires de services autoroutières dites de Tricastin et du Bois des lots et aux portails d'accès à l'A7 voisins.

## Dispositifs de veille et de prévention des crises (suite)

### Propositions d'amélioration (suite)

**Pouvoir fluidifier les conditions de circulation sur la LACRA (contournement de Valence)** Le scénario 1 de la phase 2 qui étudiait le cas d'un accident de TMD sur l'autoroute A7 à Valence, a mis en évidence, qu'en cas de crise routière à Valence, il était nécessaire de fluidifier les conditions de circulation sur la LACRA du contournement de Valence. Celle-ci jouerait le rôle de déviation locale. Pour que la LACRA puisse jouer ce rôle, il est nécessaire :

- d'améliorer la signalisation directionnelle (problème de balisage)
- d'étudier son « fonctionnement en tube » en cas de crise (au niveau du giratoire des Couleures), qui consiste à limiter ou filtrer les échanges avec la ville de Valence et la N532
- l'étude d'un aménagement apte à fluidifier le fonctionnement de ce carrefour contribuerait à renforcer l'efficacité des secours

**Compléter la couverture radio** La radio autoroutière 107.7 a une couverture liée à la proximité de l'utilisateur par rapport à l'autoroute. Afin de pouvoir diffuser l'information sur les conditions de circulation en vallée du Rhône par ce média très efficace, il est proposé d'élargir la couverture radio 107.7 sur l'ensemble de la N7 où il subsiste quelques zones d'ombre.

De plus, il est nécessaire que la radio France-Bleu Drôme-Ardèche continue à diffuser de l'information relative aux crises routières sur l'ensemble des départements

**Avertir les gestionnaires de crises extérieures au réseau routier** L'analyse des scénarios de la phase 2 a montré que des crises d'origine extérieure au réseau routier pouvaient avoir des conséquences sur le mode d'exploitation des infrastructures.

C'est pourquoi, il est important de définir, lorsque cela n'est pas déjà fait, un circuit de remontées d'information vers les gestionnaires sur des crises d'origine extérieure au réseau routier qui peuvent les concerner (feux de forêt, inondations par exemple).

Les circuits d'information pourront passer par :

- l'alerte directe par la préfecture ou les services de secours
- l'accès en mode consultation des gestionnaires à la main courante SYNERGI

Ils devront concerner également les communes et avoir un caractère interdépartemental.

## Dispositifs de veille et de prévention des crises (suite)

---

### Propositions d'amélioration (suite)

#### **Sensibiliser les gestionnaires aux risques**

Il paraît utile de sensibiliser les gestionnaires pour qu'ils soient conscients des risques qui menacent leur réseau, et qu'ils l'intègrent dans leur politique d'exploitation.

La sensibilisation pourra porter sur :

- la connaissance des zones à risques (zones inondables, massifs à risques feu de forêt, sites industriels, ...) et des périodes nécessitant une vigilance accrue (saison « feu de forêt », période propice aux crues du Rhône, par exemple),
- les enjeux particuliers des territoires traversés par leur infrastructure (sorte de diagnostic territorial),
- le positionnement des principaux centres de rassemblement et d'accueil de la population prévus par les autorités et services de secours,
- les mesures prévues dans les principaux plans de secours (en particulier dans les PPI nucléaires).

Sur la base de ces connaissances, les gestionnaires routiers sont invités à mesurer la vulnérabilité de leur réseau vis à vis des différents aléas et pourront s'appuyer si besoin sur des outils de gestion de la connaissance et d'analyse du territoire comme par exemple les SIG.

## « Pour la sécurité civile »

### Propositions d'amélioration

#### **Intégrer les enseignements de l'étude dans les Plans Communaux de Sauvegarde (PCS)**

Le Plan Communal de Sauvegarde (PCS) est obligatoire dans les communes dotées d'un PPRN approuvé ou comprises dans le champ d'application d'un plan particulier d'intervention.

C'est notamment le cas en vallée du Rhône pour les communes placées dans le périmètre de danger immédiat des sites nucléaires de Tricastin et de Cruas :

- Pierrelatte (26), St Paul-trois-Châteaux (26), Bollène (84), Lapallud (84)
- Cruas (07), Meysse (07), La Coucourde (26) , Savasse (26).

Le cas des communes de Valence et Portes-lès-Valence est également notable, du fait des enjeux importants présents dans cette agglomération en terme de population et d'activités, avec une concentration de réseaux routiers.

Les éléments apportés dans les scénarios de la phase 2 pourront être mis à profit dans le cadre du diagnostic des risques et vulnérabilités locales à conduire dans les PCS.

#### **Tester la mise en œuvre des mesures d'évacuation et de circulation préconisées dans les PPI nucléaires**

La faisabilité et l'appropriation des mesures de sauvegarde de la population pourrait être évaluée via :

- des exercices grandeur réelle basés sur les scénarios construits dans la phase 2
- des modélisations de comportement et de trafic pour ce qui concerne le regroupement et l'évacuation des personnes vers les centres d'accueil

#### **Réaliser des exercices d'entraînement**

La participation des acteurs opérationnels de la crise à la présente démarche a montré leur très bon niveau de préparation et leur habitude à travailler collégialement pour la préparation des crises.

Des exercices sont réalisés fréquemment dans les deux départements et les enseignements de l'étude confirment l'utilité de ces pratiques d'entraînement : il serait opportun de tester lors des prochains exercices les propositions issues de la présente démarche en impliquant tous les acteurs (services de secours, collectivités, gestionnaires routiers).

## Conclusion – suites à donner

	Propositions d'actions	Pilote de l'action	Rendu
<i>Gestion de la circulation sur A7</i>	Traitement des coupures de l'A7	ASF	Procédure interne ASF
	Stockage des PL	Chaque gestionnaire de réseau (ASF, DIR, CG)	Fiches de stockage PL Mesures à intégrer dans un PGT local
	Information des usagers	CRICR, ASF	« Protocoles » de diffusion d'informations entre gestionnaire
	Utilisation d'itinéraires alternatifs	CRICR, DIRCE, CG26, CG07, ASF	Mesures à intégrer dans un PGT local et dans le plan PALOMAR
	Modalités de mise en œuvre de mesures d'urgence	Préfectures 26 et 07	Arrêté permanent ou modèles d'arrêté
<i>Dispositifs de veille et de prévention des crises</i>	Modalités de mise en œuvre de mesures concertées	DREAL avec le CRICR, Préfectures 26 et 07	Organisation à intégrer dans un PGT local et dans le schéma directeur zonal
	Renforcer la surveillance du réseau associé	DIRCE, CG26, CG07	Politique d'équipement et d'exploitation
	Faciliter les accès aux portails de service de l'autoroute	ASF, DIRCE, CG26, CG07, communes	Amélioration signalisation Procédure d'exploitation et protocole avec les services de secours Aménagements physiques
	Pouvoir fluidifier les conditions de circulation sur la LACRA	DIRCE, CG26	Amélioration signalisation Procédure d'exploitation
	Compléter la couverture radio	DIRCE	Couverture 107.7 sur l'ensemble de la N7
	Avertir les gestionnaires de crises extérieures au réseau routier	Préfectures 26 et 07, en liaison avec les SDIS	Protocole d'alerte et d'information droit d'accès des gestionnaires à SYNERGI
	Sensibiliser les gestionnaires aux risques	DREAL avec les SIDPC	Action-formation sur les risques, les enjeux du territoire

## Conclusion – suites à donner (suite)

	Propositions d'actions	Pilote de l'action	Rendu
<i>Sécurité civile</i>	Intégrer les enseignements de l'étude dans les Plans Communaux de Sauvegarde (PCS)	Préfectures Maires	Révision ou élaboration des PCS
	Tester la mise en œuvre des mesures d'évacuation et circulation préconisées dans les PPI nucléaires	Préfectures 07 et 26, DREAL de zone, en liaison avec l'ASN)	Réalisation d'exercices études de modélisation
	Réaliser des exercices d'entraînement	Préfectures	Réalisation d'exercices



## Annexe

### Cartes regroupant les points durs de circulation, les secteurs sensibles (issus des scénarios étudiés), les équipements de surveillance

Les trois cartes suivantes regroupent :

- les points durs de circulation constatés lors des jours de fort trafic (phase 1)
- les secteurs sensibles et les axes à préserver identifiés dans le cadre des scénarios étudiés (phase 2)
- les équipements (caméras, PMV, stations de comptage) relevés

Cependant, le recensement des ces données n'est pas exhaustif.



