

RAPPORTS

Service :
DiR Massif Central

Sous-service :
District Centre

Date : 2013

PROJET

Dossier d'Organisation de la Surveillance et des Interventions

***Routes bidirectionnelles
et à chaussées séparées
du District Centre***

Version provisoire V7 (24/04/2013)



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

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
0	21/02/12	Version initiale du document
1	08/03/12	Reprise après remarques sur V0
2	20/07/12	Prise en compte remarques CT et CODIR
3	23/10/12	Prise en compte remarques Groupes relecture et CP (DF)
4	07/01/13	Prise en compte remarques suite présentations en UT
5	06/03/13	Concertation 22/01 et 05/02 membres CT+ avis Salle VH + CIGT Sud+mise en cohérence avec DOSI 2x2 voies DN et DS
6	03/04/13	Prise en compte des remarques du CHSCT du 27/03/13
7	24/04/13	Prise en compte remarques du CGEDD/MIGT6 et du CHSCT du 19 mars 2013

rédacteur

Alexandre BERAUD - chef UT Velay

Contributeurs

David FAVRE - chef du District-Centre
Gilles Coudour - chef du CEI de St Mamet
Benoît Pratoussy - chef du CEI de Murat
Gilles Trémoulet - chef du CEI de Mende/Florac
Éric Coste - chef du CEI de Langogne/Lanarce
Jacques Coste - chef du CEI d'Aubenas
Alain Pegon - chef du CEI de Brioude/Loudes
Alain Ouillon - chef du CEI de Monistrol/Brives

Max Beaumevieille - chef UT Chaîne des Puys
Pascal Raoux - chef UT Chaîne des Puys
Olivier Grasset - chef UT Vivarais-Cévennes
Patrick Testud - chef du Pôle Ingénierie
Annie Blancher - assistante du District-Centre
Laurence Champin - adjointe CIGT d'Issoire
Jean Michel Sigaud - stagiaire ENTPE

Références

<http://securite-agents.metier.i2/> : sur ce site, tous les textes réglementaires sont cités et les guides mis à disposition.

- Directions interdépartementales des Routes – Cadrage national (octobre 2009)
- Manuel du chef de chantier – volumes 1 et 2 (SETRA 2000 - 2002)
- Les alternats – volume 4 (SETRA 2000)
- Conception et mise en œuvre des déviations – volume 5 (SETRA 2000)
- Choix d'un mode d'exploitation – volume 6 (SETRA 2002)
- Éléments de méthode pour la pose et la dépose de la signalisation. Chantiers sur routes à chaussées séparées - Volume 7 (SETRA 2010)
- Intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées - Volume 8
- Note d'information sur les flèches lumineuses de rabattement (août 2012)
- Instruction ministérielle sur la signalisation routière (notamment 8 et 9ème partie)
- Intervention d'urgence sur routes bidirectionnelles - projet Volume 10 (mars 2013)
- Code du Travail s'appliquant à la Fonction Publique d'Etat en vertu du décret 82-453 modifié.

DOSI-District-Centre_Version-provisoire_V1-7 du 24 avril 13.odt

Remarque liminaire

Toute évolution apportée à l'organisation du District-Centre ne pourra se faire qu'à moyens sensiblement constants (par exemple sur la longueur des circuits de patrouillage, les moyens matériels, ...).

Les schémas d'intervention d'urgence sur routes bidirectionnelles joints en annexe 3-1 sont provisoires, et basés sur le projet de « Volume 10 Signalisation temporaire des interventions d'urgence sur routes bidirectionnelles » (version minute V0.4 de septembre 2012).

La mise en œuvre et l'actualisation du DOSI et PESI fera l'objet d'une information chaque année en CEI.

La DiR Massif Central continuera à engager des actions de formation pour les RDI et agents afin de respecter les consignes des textes généraux sur les interventions d'urgence et celles développées dans le présent DOSI.

SOMMAIRE

REMARQUE LIMINAIRE.....	3
1 - PRÉAMBULE - CONTEXTE.....	7
1.1 - Pourquoi un DOSI.....	7
1.2 - Diagnostic territorial.....	8
1.2.1 -Description du réseau.....	8
1.2.1.1 - Vue d'ensemble du District-Centre.....	8
1.2.1.2 - Zones d'ombre et géométrie des sections à chaussées séparées.....	8
1.2.1.3 - Zones d'ombre et géométrie des sections sur routes bidirectionnelles.....	9
1.2.2 -Trafic.....	10
1.2.3 -Équipements dynamiques.....	11
1.3 - Organisation structurelle du district.....	12
1.3.1 -Localisation des sites et secteurs de compétence.....	12
1.3.2 -Dimensionnement et organisation de travail.....	13
2 - LA SURVEILLANCE DU RÉSEAU.....	14
2.1 - Principes généraux de surveillance.....	14
2.1.1 -Niveau de service.....	14
2.1.2 -Provenance des alertes par type d'interlocuteur.....	14
2.1.3 -Équipements dynamiques de surveillance.....	15
2.2 - Organisation structurelle des CIGT et de la salle VH.....	16
2.2.1 -Localisation des sites.....	16
2.2.2 -Secteur de compétences.....	16
2.2.3 -Dimensionnement et organisation du travail.....	17
2.3 - Traitement de l'alerte.....	18
2.3.1 -La réception de l'alerte et son premier traitement.....	18
2.3.2 -Suites données à l'alerte.....	19
2.3.3 -Main courante CIGT ou salle VH.....	19
3 - LES PATROUILLES.....	20
3.1 - Principes généraux.....	20
3.2 - Principe de la patrouille.....	20
3.2.1 -Niveau de service	22
3.2.2 -Organisation des circuits de patrouillage.....	23

3.2.3 -Moyens matériels de la patrouille.....	23
3.2.3.1 – Equipement et protection individuelle du patrouilleur.....	24
3.2.3.2 - Moyens.....	24
3.2.4 -Principales consignes de patrouillage.....	24
3.2.4.1 - Consignes de patrouillage.....	24
3.2.4.2 - Fiche de patrouille.....	24
3.2.4.3 - Missions du patrouilleur.....	25
4 - INTERVENTIONS.....	26
4.1 - Principes généraux.....	26
4.1.1 -Niveau de service.....	26
4.1.1.1 - Surveillance générale du réseau.....	26
4.1.1.2 - Intervention.....	26
4.1.1.3 - Rappels.....	27
4.1.1.4 - Tâches annexes des équipes d'interventions.....	27
4.1.2 -Objectifs, principes et règles de base.....	28
4.1.2.1 - Les objectifs.....	28
4.1.2.2 - Les principes.....	28
4.1.2.3 - Les règles de base.....	29
4.1.3 -Équipements et matériel.....	29
4.1.3.1 - Équipement et Protection Individuelle (EPI) des intervenants.....	29
4.1.3.2 - Équipement du véhicule d'intervention.....	29
4.1.3.3 - Principes réglementaires d'usage des éléments lumineux de signalisation	31
4.1.3.4 - Équipement de signalisation et principes de mise en œuvre.....	32
4.1.3.5 - Organisation des équipes d'intervention.....	32
4.1.4 -Consignes (hors méthodologie de pose et dépose de la signalisation).....	32
4.1.4.1 - Consignes de piétonnement pour les routes à chaussées séparées.....	32
4.1.4.2 - Consignes de circulation.....	33
4.1.4.3 - Consignes de comportement avec les usagers.....	33
4.1.5 -Relations avec autres intervenants.....	33
4.2 - Schéma général d'intervention.....	37
4.2.1 -Principes.....	37
4.2.2 -Descriptions et actions associées.....	39
4.2.3 -Main courante du RDI et fiche d'intervention.....	40
4.3 - Tableau d'aide à la décision (TAD).....	42
4.3.1 -Principes.....	42
4.3.2 -Conditions spécifiques - préconisations.....	48
5 - CHAÎNE D'INFORMATION DÉCISIONNELLE.....	50
5.1 - Principes généraux.....	50
5.2 - Moyens humains et matériels associés.....	51
5.2.1 -Organisation des astreintes.....	51
5.2.2 -Moyens à disposition.....	52

5.3 - Principales consignes.....	53
6 - INFORMATION ROUTIÈRE.....	54
6.1 - Principes généraux.....	54
6.2 - Moyens du District-Centre.....	56
6.3 - Niveau de service et moyens associés.....	56
7 - LES RELATIONS AVEC LES PARTENAIRES.....	58
7.1 - Les partenaires du District-Centre.....	58
7.2 - Missions des partenaires.....	58
7.3 - Mise en place de protocoles et de conventions.....	59
8 - ANNEXES.....	60
8.1 Information au cadre d'astreinte du District-Centre.....	61
8.2 Sommaire-type des PESI.....	63
8.3 Schémas de signalisation des tableaux d'aide à la décision.....	65
8.3.1.a Routes bidirectionnelles – sections à 2-3-4 voies.....	66
0- niveaux U0.....	66
1- niveaux U1.....	75
2- niveaux U2.....	86
8.3.1.b Routes bidirectionnelles – créneaux de dépassement.....	93
0- niveaux U0.....	93
1- niveaux U1.....	98
2- niveaux U2.....	100
8.3.2 Routes à chaussées séparées.....	105
a- objet manipulable à la main.....	105
b- intervention sur BAU.....	113
c- intervention sur voies circulées.....	116
d- intervention sur 2x3 voies.....	121
e- coupure d'un sens de circulation.....	128
8.4 Tableau d'astreinte du District-Centre.....	134
8.5 Veille qualifiée du District-Centre.....	136
8.6 Patrouillage.....	141
8.7 Nomenclature des signaux utilisés.....	144
8.8 Glossaire.....	148
8.9 Modèles de mains courantes.....	154

1 - Préambule - Contexte

1.1 - Pourquoi un DOSI

Le Dossier d'Organisation de la Surveillance et des Interventions (DOSI) est le document cadre fixant la commande du maître d'ouvrage à l'exploitant pour la surveillance du réseau et les interventions sur incident ou accident. Il prend en compte l'exploitation du réseau, de la réception de l'alerte à son traitement, en mettant en évidence les responsabilités des acteurs au travers des volets décisionnels et informatifs.

A l'instar du dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH), il permet également de communiquer les objectifs du service aux partenaires externes.

Il précise :

- les niveaux de service,
- les principes de surveillance et d'intervention,
- les chaînes d'information et de décision.

Le DOSI est propre au District Centre sur son réseau à chaussées séparées et bidirectionnelles.

Il est décliné dans chaque Unité Territoriale UT ou Centre d'Entretien et d'Intervention CEI au travers des Plans d'Exploitation de la Surveillance et des Interventions (PESI) pour adapter les consignes générales aux spécificités du territoire. Le sommaire type des PESI est présenté en Annexe 2.

Chaque PESI sera validé chaque année par le chef de District ; les PESI et DOSI étant présentés au préalable en CHSCT et CT.

Le DOSI est établi pour une période de plusieurs années (4 à 5 ans) et fera l'objet d'une évaluation régulière.

La DIR MC a engagé, et continuera d'engager, des actions de formations pour les agents d'exploitation et les différents intervenants afin de respecter les consignes des textes généraux et les consignes spécifiques développées dans le présent DOSI.

Outre ses objectifs principaux opérationnels, le DOSI permet aussi de donner un cadre juridique à l'administration et aux agents chargés de son application.

1.2 - Diagnostic territorial

1.2.1 - Description du réseau

1.2.1.1 - Vue d'ensemble du District-Centre

Le réseau routier à la charge du District Centre se répartit dans 5 départements (Lot, Cantal, Haute-Loire, Ardèche et Lozère).

Les sections concernées par le présent DOSI sont :

- La RN 122 de Figeac (Lot) à Massiac (Cantal),
- La RN 9 à Massiac (Cantal),
- La RN 102 de l'A75 au Puy-en-Velay (Haute-Loire) et de Pradelles (Haute-Loire) au Buis d'Aps (Ardèche),
- La RN 88 de la limite entre Loire et la Haute-Loire jusqu'à Romardiès (Haute-Loire, Ardèche puis Lozère),
- La RN 106 de Balsièges au col de Jalcreste (Lozère).

1.2.1.2 - Zones d'ombre et géométrie des sections à chaussées séparées

Les sections concernées sont situées entre le Puy-en-Velay et Firminy et dans le Brivadois. Ces sections présentent ponctuellement des caractéristiques réduites au regard de la géométrie et/ou des zones d'ombre.

Pour l'identification des **zones d'ombre**, les sections sont analysées par rapport aux principes réglementaires décrits dans l'instruction interministérielle sur la signalisation routière 8ème partie. Cette réglementation impose de disposer, selon les limitations de vitesse, de distance minimale de visibilité du premier élément de signalisation rencontré par l'utilisateur lors d'un parcours normal.

Les zones ne répondant pas à ce principe ont été relevées sur l'ensemble du réseau routier à chaussées séparées du District Centre pour les sections entre le Puy en Velay et Firminy dans le cadre de l'étude VISULINE menée par le Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées de Saint-Brieuc (LRPC SB) en 2010 et 2011.

Aucun relevé n'a été fait sur les sections de la RN 102 à chaussées séparées. Mais ne disposant pas de FLR, le CEI de Brioude met en place une signalisation classique.

Ce relevé exhaustif permet de dégager des zones particulières avec accumulation de zones d'ombre. Les événements localisés dans ces zones d'accumulation feront l'objet d'un traitement spécifique en intervention (voir § 4.3.2).

Par ailleurs, les **caractéristiques géométriques** (tracé en plan, profil en long et profil en travers) du réseau concerné sont hétérogènes.

Ces zones à caractéristiques géométriques spécifiques seront analysées lors de la rédaction du PESI correspondant pour l'éventuelle définition de consignes spécifiques dans le cadre des préconisations du paragraphe 4.3.2.

Seule l'unité territoriale Velay dispose de sections à chaussées séparées dont les secteurs concernés sont les suivants :

- RN 88 du PR 0 au PR 31,
- RN88 du PR 36 au PR 38,
- RN88 du PR 47 au PR 56.

1.2.1.3 - Zones d'ombre et géométrie des sections sur routes bidirectionnelles

Les sections les plus sinueuses du réseau feront l'objet d'une vigilance particulière et d'une adaptation des schémas de signalisation notamment sur la pré-signalisation. Ceci faute de disposer des mesures VISULINE sur le réseau bidirectionnel.

1.2.2 - Trafic



1.2.3 - Équipements dynamiques

Le réseau est équipé de divers équipements dynamiques destinés à assurer la sécurité et la gestion du trafic. Concernant les interventions, les fonctionnalités utilisées par type d'équipement sont les suivantes :

Les panneaux à messages variables (PMV) fixes ou mobiles :

Cette signalisation dynamique se différencie du reste de la signalisation routière par son caractère non permanente et évolutive (elle est activée à distance en fonction des circonstances et s'adapte en temps réel).

Les PMV fixes offrent la possibilité d'une information relativement rapide d'un incident. L'efficacité du message repose sur sa lisibilité et donc la compréhension et sa relative proximité.

Les PMV mobiles sur remorque sont destinés à conforter une signalisation spécifique en complétant l'information. Ils sont principalement utilisés dans le cadre d'événements programmés.

Des panneaux à prismes complètent le dispositif d'information mais ne sont pas implantés de manière systématique sur le réseau du District-Centre.

Le Réseau d'Appel d'Urgence (RAU) :

Actuellement, l'ensemble du réseau à chaussée séparées est équipé d'un RAU. Pour le réseau bidirectionnel, les implantations sont liées à certains grands ouvrages ou tunnels ou certains points particuliers de type longue descente. La fréquence est d'un poste tous les deux kilomètres environ sur le réseau à chaussées séparées. Ponctuellement, il permet aux usagers en difficulté de contacter le Centre d'Opérations et de Renseignements de la Gendarmerie (CORG) départemental qui relaye l'alerte auprès des différents intervenants. L'extension de la téléphonie mobile réduit d'autant l'activité du réseau d'appel d'urgence. Des réflexions sont en cours au niveau national à ce sujet.

Les caméras et les dispositifs associés :

Seul le tunnel du Lioran dispose de caméras. Elles sont associées à une Détection Automatique des Incidents (DAI) qui alerte l'opérateur du Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT).

1.3 - Organisation structurelle du district

1.3.1 - Localisation des sites et secteurs de compétence

Le District-Centre est organisé territorialement à partir de trois Unités Territoriales comportant chacune deux à trois Centres d'Entretien et d'Intervention.

L'unité territoriale Chaîne des Puys gère la RN 9 à Massiac et l'ensemble de la RN 122 de Massiac (Cantal) à Figeac (Lot).

Le CEI de St Mamet la Salvetat :

- RN 122 du PR 0 (Figeac) au PR 15+264 dans le Lot,
- RN122 du PR 0 au PR 61+600 (Yolet) dans le Cantal.

Le CEI de Murat :

- RN 122 du PR 61+600 (Yolet) au PR 136+144 (Massiac) dans le Cantal,
- RN 9 du PR 2+000 au PR 4+171 (Massiac).

L'unité territoriale Cévennes-Vivarais gère la RN 102 de Pradelles (43) au giratoire du Buis d'Aps (07), la RN 106 de Balsièges (48) au col de Jalcreste (48) et la RN 88 de Costaros (43) au giratoire de Romardiès (48).

Le CEI de Mende et son point appui de Florac :

- RN 88 du PR 28+600 (Laubert) au PR 84+280 dans la Lozère,
- RN 106 du PR 23+000 (col de Jalcreste) au PR 78+231 (Balsièges),
- RN 1106 viaduc de Rieucros, réalisé par anticipation de la rocade ouest de Mende.

Le CEI de Langogne et son point d'appui de Lanarce :

- RN 88 du PR 83+000 (Costaros) au PR 100+963 dans la Haute-Loire,
- RN88 du PR 0 en Ardèche au PR 28+600 en Lozère,
- RN 102 du PR 69+000 (Mayres) au PR 94+1069 en Ardèche,
- RN102 du PR 0 au PR 2+811 (carrefour avec RN88) en Haute-Loire.

Le CEI d'Aubenas :

- RN 102 du PR 13+000 (giratoire du Buis d'Aps) au PR 69+000 (Mayres) en Ardèche.

L'unité territoriale Velay gère la RN 102 du Puy-en-Velay jusqu'à Lempdes-sur-Alagnon (43) et la RN 88 de Saint-Ferréol d'Auroure à Costaros.

Le CEI de Brioude et son point d'appui de Loudes :

- RN 102 du PR 21+000 (Le Puy-en-Velay) au PR 93+500 (Lempdes-sur-Alagnon) en Haute-Loire.

Le CEI de Monistrol-sur-Loire et son point d'appui de Brives-Charensac (Farnier) :

- RN 88 du PR 0+000 (limite Loire) au PR 83+000 (Costaros) dans la Haute-Loire.

NB : dans le cadre de la construction de la déviation de l'agglomération du Puy-en-Velay, la création d'un troisième CEI altiligérien est prévue au niveau de Cussac-sur-Loire ; à moyen terme (échéance 2014-2015), l'Unité Territoriale Velay comportera ainsi 3 CEI (limites indicatives) :

Le CEI de Brioude :

- RN 102 du PR 39 (giratoire de Coubladour) au PR 93+500 (Lempdes-sur-Alagnon).

Le CEI de Monistrol-sur-Loire :

- RN 88 du PR 0+000 (limite Loire) au PR 44 (Saint-Hostien).

Le CEI de Cussac-sur-Loire :

- RN 102 du PR 21 (Le Puy-en-Velay) au PR 39 (giratoire de Coubladour),
- RN 88 du PR 44 (Saint-Hostien) au PR 83+000 (Costaros).

L'intégration de ce nouveau CEI au sein du District-Centre se traduira par un PESI spécifique et l'adaptation des PESI des deux actuels CEI-PA.

Les missions d'ingénierie de gestion du trafic du District-Centre sont assurées par le **CIGT d'Issoire** et lors des périodes d'activation hivernale, par la salle opérationnelle VH du Puy-en-Velay.

Le tunnel du Lioran est actuellement surveillé par le **CIGT de Clermont-l'Hérault**.

1.3.2 - Dimensionnement et organisation de travail

Chaque centre dispose d'une équipe de sécurité d'astreinte 24h / 24 composée en règle générale de 2 personnels d'exploitation chargés du traitement de l'alerte et de l'intervention. La composition des équipes est précisée à l'article 5.2.1.

La continuité de la mission des CIGT est assurée par des postes de travail en continue toute l'année en 3 x8.

L'organisation de la salle viabilité hivernale du Puy-en-Velay est détaillée dans son PEVH.

2 - La surveillance du réseau

2.1 - Principes généraux de surveillance

2.1.1 - Niveau de service

Aucun document officiel ne définit d'obligations pour les services en charge de l'exploitation du RRN au regard du temps de détection des événements sur le réseau. Pour autant, le Schéma Directeur d'Exploitation de la Route (SDER) ¹ rappelle qu'il est utile pour les services de définir un objectif, non contractuel, afin d'établir les relations avec les autres services partenaires afin de tenir ce délai dans les cas courants.

La DIR n'étant pas un service d'urgence, n'a pas à définir de niveau de service au regard du délai de détection.

Pour autant, le délai de détection des défauts et incidents doit être adapté, d'une part aux moyens humains et matériels qu'il est possible de mobiliser, d'autre part au risque évalué des conséquences de l'événement sur les conditions de sécurité et d'écoulement du trafic.

Ainsi, les zones spécifiques, au regard des perturbations générés par un événement limitant la capacité de trafic du réseau, ou par la dangerosité pour l'usager de la présence d'un ralentissement, font l'objet d'un renforcement des méthodes et outils de surveillance. Les délais de détection associés sont localement raccourcis.

En particulier, pour les tunnels, les dispositifs de surveillance associés à la Gestion Technique Centralisée (GTC) permettent des remontées d'alarme rapides, de l'ordre de la minute. Les Plans d'Intervention et de Sécurité (PIS) validés par les Préfets, définissent spécifiquement pour chaque tunnel les niveaux de service sur incidents et conditions dégradées. Ces documents sont d'application prioritaire au présent DOSI.

2.1.2 - Provenance des alertes par type d'interlocuteur

Tout événement se produisant sur le réseau de la DIR Massif Central est signalé au CIGT ou à la salle VH par :

- le patrouilleur des équipes des centres d'exploitation et d'intervention,
- des Centres d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie (CORG) ou des Centres Opérationnels Départementaux d'Incendie et de Secours (CODIS), des Commissariats de Police (cas des zones urbaines) ou DIR voisines, des Mairies et des Conseils généraux,

¹ Schéma Directeur d'Exploitation de la Route, SETRA, mars 1993, p. 10.

- des agents de la DIR parcourant le réseau dans le cadre des déplacements professionnels.

Les CORG, CODIS et Commissariats de Police sont contactés par les usagers, soit par le RAU, soit directement par téléphone (18 ou 17 ou 112).

2.1.3 - Équipements dynamiques de surveillance

La DIR Massif Central dispose de différents outils d'exploitation pour assurer la surveillance de son réseau routier. Une partie de ces équipements participe à la surveillance du réseau et du trafic, soit directement par observation des événements, soit par observation d'éléments consécutifs aux événements.

Stations de comptage :

Leur vocation première est de pouvoir constater, à des points névralgiques du réseau, les conditions de circulation et d'écoulement de trafic. Leur localisation éparse ne permet pas d'assurer une détection rapide d'événement ponctuel.

Seul le CIGT peut, par l'intermédiaire du système MIVISU, utiliser les mesures des stations de comptages. Mais cela est réservé à des événements programmés.

Cas du tunnel du Lioran :

Un système complet de surveillance (DAI et GTC) permet de faire remonter en temps réel les défauts au CIGT de Clermont l'Hérault. À moyen terme, ce tunnel sera supervisé depuis le CIGT d'Issoire.

Cas du tunnel de Baza :

Les alarmes de la GTC sont renvoyés directement au niveau du CEI, dans l'attente d'une prochaine mise à niveau des équipements de cet ouvrage. À moyen terme, ce tunnel sera supervisé depuis le CIGT de Clermont l'Hérault.

2.2 - Organisation structurelle des CIGT et de la salle VH

2.2.1 - Localisation des sites

La surveillance du réseau du District-Centre est centralisée au niveau du CIGT d'Issoire et de la salle VH du Puy-en-Velay.

Cas particulier du tunnel du Lioran : celle-ci est centralisée au CIGT de Clermont-l'Hérault, avec à moyen terme un transfert de supervision vers le CIGT d'Issoire, dans les suites de la réflexion « interopérabilité ».

2.2.2 - Secteur de compétences

Le CIGT d'Issoire est chargé, en temps réel, de la surveillance et de la gestion de trafic sur le réseau autoroutier et de la veille qualifiée sur le réseau RN suivant :

- le réseau A75 et A711 des CEI du District-Nord,
- et surveillance sur territoire du District-Centre :
 - la RN 102 dans les départements de la Haute-Loire et de l'Ardèche,
 - la RN 88 dans les départements de la Haute-Loire, de l'Ardèche et de la Lozère,
 - la RN 106 dans le département de la Lozère,
 - la RN 122 dans les départements du Cantal et du Lot,
 - la RN 9 dans le département du Cantal entre les échangeurs n° 23 et 24 de l'A75,
- et à moyen terme la supervision des tunnels de Montjézieu (A75 District-Nord) et du Lioran (RN122 District-Centre).

La salle VH est activée pendant la période hivernale (grosso modo du 1er novembre au 31 mars). Pendant celle-ci, elle reprend la main pour le réseau RRN du District-Centre et assure un rôle de diffusion d'information de l'état des routes et de gestion des mesures de restriction ou d'interdiction du réseau géré par le District-Centre.

Le CIGT de Clermont l'Hérault est chargé, en temps réel, de la surveillance et de la gestion de trafic sur le réseau routier suivant :

- le réseau A75 et A750 des CEI du District-Sud,
- dont les tunnels du Pas de l'Escalette et du Rocher de la Vierge (A75 District-Sud),
- dont les tunnels de Montjézieu (A75 District-Nord) et du Lioran (RN122 District-Centre) jusqu'à leur transfert au CIGT d'Issoire,

- et à terme, une fois rénové et doté d'une supervision D4 24h / 24, le tunnel de Baza en Ardèche (RN102 District-Centre).

2.2.3 - Dimensionnement et organisation du travail

Le CIGT est composé d'un chef de CIGT, avec éventuellement un adjoint, responsable du fonctionnement de la salle d'exploitation et de 8 opérateurs travaillant en horaires postés en 3 x 8, 7 jours sur 7. Un opérateur est toujours présent en salle d'exploitation. Des astreintes complémentaires sont organisées pour assurer cette permanence.

La salle VH du Puy-en-Velay est activée entre début novembre et fin mars, avec une période pré-hivernale et une autre postprandiale d'ouverture « à la carte » sur demande du cadre N2 estival. La semaine elle est activée de 6h00 à 18h00, le samedi de 6h00 à 8h00 et de 16h30 à 18h30 et le dimanche de 6h00 à 9h00 et de 16h30 à 18h30. En cas de mauvaises conditions météorologiques générant des conditions dégradées de circulation (C2 a minima), les plages horaires sont élargies pouvant aller jusqu'à fonctionner en 24/24 sur validation du cadre N1 hivernal.

Pendant la période de fonctionnement, un opérateur est présent. 8 opérateurs interviennent parmi l'effectif du pôle ingénierie. L'organisation est décrite dans le PEVH de la salle VH.

L'opérateur est chargé :

- de la surveillance du réseau de son secteur,
- de l'accompagnement à la gestion du trafic,
- de la diffusion de l'information routière par l'intermédiaire de systèmes informatiques,
- du suivi événementiel à travers la tenue d'une main courante papier (salle VH) et/ou informatisée (CIGT),
- de différentes tâches administratives liées à l'activité du CIGT ou salle VH.

Les opérateurs travaillent en étroite collaboration avec les CEI, les forces de l'ordre, les CODIS, les médias (diffusion état des routes et événement particulier), les services préfectoraux, les gestionnaires voisins et le Centre Régional d'Information et de Coordination Routière (CRICR) de compétence.

De plus, pour la maintenance des équipements, le CIGT ou la salle VH s'appuie sur l'unité de maintenance, en particulier pour les équipements de sécurité des tunnels pour lesquels une permanence de fonctionnement doit être assurée. Une astreinte est organisée entre les unités de maintenance des districts Nord et Sud.

Ces équipes interviennent pour le compte des 3 districts.

2.3 - Traitement de l'alerte

2.3.1 - La réception de l'alerte et son premier traitement

L'alerte est réceptionnée au CIGT ou salle VH (si activée) sous différentes formes :

- l'appel interne par un agent de la DIR,
- l'appel des services de sécurité civile : ces derniers, alertés par un usager, transmettent l'appel au CIGT ou salle VH pour lui signaler l'incident. Le CIGT ou salle VH transmet les informations collectées au RDI concerné. Le CIGT ou salle VH assure alors le relais tout au long de la gestion de l'incident entre l'équipe de terrain et les autres partenaires. Tous les échanges téléphoniques sont notés sur la main courante papier pour être saisis dans le logiciel TIPI par le CIGT. En période hivernale et lors de son activation, la salle VH transmet en temps réel toute information hors crise VH (événements notés « TIPI ou BIR » dans les tableaux de l'annexe 5) au CIGT.

Cas spécifique du tunnel du Lioran :

Les alarmes de la GTC remontent directement au CIGT de Clermont l'Hérault. L'opérateur informe le RDI du CEI de Murat, le cadre N1 (ou N2) et le CORG 15. Si une fermeture doit être mise en œuvre, elle s'effectue conformément aux procédures définies dans le PIS.

Cas spécifique du Tunnel de Baza :

- Les alarmes de la GTC remontent directement au RDI du CEI d'Aubenas. En cas d'alarme, ce dernier informe le CIGT d'Issoire ou salle VH et le cadre N1 (ou N2).
- Les équipements de ce tunnel doivent, prochainement, faire l'objet d'une mise à niveau, ce qui permettra de déployer un niveau de surveillance D4 24h / 24 depuis le CIGT de Clermont l'Hérault.

L'alerte fait l'objet d'un premier enregistrement par le CIGT ou la salle VH :

- la prise d'information de l'opérateur doit être structurée de façon à obtenir le maximum d'informations les plus fiables possibles sur l'incident,
- si l'appel provient de l'extérieur, l'opérateur s'appuiera sur une fiche de relevé permettant de questionner l'interlocuteur sur les points essentiels et de structurer la transmission des informations nécessaires au centre,
- si l'alerte provient d'un équipement (cas spécifique du tunnel du Lioran et à terme de Baza), l'opérateur consignera les éléments pour transmission au CEI compétent ou à l'équipe de maintenance.

2.3.2 - Suites données à l'alerte

Une fois l'alerte enregistrée, le CIGT ou la salle VH traite celle-ci :

- si l'information est notablement incomplète ou si elle ne concerne pas la DIRMC, l'opérateur sollicite le service émetteur,
- dans la plupart des cas, celle-ci est transférée au RDI concerné pour traitement,
- le CIGT ou salle VH assure ensuite, selon les consignes de chaque département, l'interface entre les différents intervenants tant en interne qu'en externe ; il remplit au fur et à mesure sa main courante,
- l'opérateur du CIGT renseigne l'outil TIPI sur la base des éléments reçus directement ou via la salle VH, ou l'opérateur de la salle VH transmet une fiche d'événement particulier ; dans tous les cas, l'opérateur active, si besoin, les équipements dynamiques à sa disposition ; ceci jusqu'à la fin de l'événement.

2.3.3 - Main courante CIGT ou salle VH

D'après le guide méthodologique «Élaboration des mains courantes d'exploitation »², la main courante assure un triple rôle, c'est à la fois :

- une base juridique,
- une base historique des actions du service,
- une base statistique.

L'enjeu majeur de la tenue rigoureuse de la main courante, pour les services d'exploitation routière, dont les CIGT ou salle VH, est d'ordre juridique.

La main courante de niveau CIGT ou salle VH retracera obligatoirement et de façon détaillée :

- les conditions d'alerte et d'identification de l'événement,
- la transmission des informations collectées à l'interlocuteur concerné avec l'heure d'appel,
- les échanges constituant le suivi de l'intervention au titre de l'interface entre les intervenants,
- la formalisation de la clôture de l'événement avec l'heure d'appel.

Les mains courantes du CIGT d'Issoire et de la salle VH formaliseront le passage de relais de la ligne de sécurité.

La main courante tenue par le CIGT d'Issoire, pour le compte du district, est séparée de celle d'A75.

La main courante du CIGT de Clermont-l'Hérault est tenue pour tout événement en tunnel du Lioran (et à moyen terme pour tout événement en tunnel de Baza).

² SETRA – juin 2004

3 - Les patrouilles

3.1 - Principes généraux

Les principes et règles évoqués ci-après se basent sur les préconisations du Guide du Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA) « Organisation des patrouilles – Exploitation de la route » de Novembre 1999 et du cadrage national des DIR (octobre 2009). Ces principes donnent un cadre général de définition des patrouilles qui doit être respecté.

Une déclinaison plus fine des consignes de patrouillage devra être réalisée lors de la rédaction des PESI.

3.2 - Principe de la patrouille

« L'exploitation de la route comprend donc l'ensemble des actions destinées à assurer le bon fonctionnement d'une route et comporte 3 grands domaines d'activités :

- *le maintien de la viabilité,*
- *la gestion du trafic (pour les chaussées séparées),*
- *l'aide au déplacement.*

*Les missions de la patrouille concernent les 3 domaines d'exploitation de la route définis ci-dessus »*³

Par déclinaison, la patrouille a pour mission de surveiller l'état du réseau et des équipements routiers ainsi que les conditions d'écoulement du trafic.

Le patrouillage est une mission principale de la surveillance du réseau.

Les enjeux principaux de la patrouille se déclinent sur les trois actions suivantes :

- Surveiller,
- Informer,
- Intervenir.

3 Extrait du Guide « Organisation des patrouilles – Exploitation de la route », SETRA, Novembre 1999.

Ces enjeux sont résumés ci-dessous ⁴:

	Surveiller	Inform	Intervenir
Maintien de la viabilité	Repérage des événements, situations ou dégradations de l'infrastructure et de ses équipements qui peuvent nuire directement à la sécurité des usagers ou à l'écoulement normal du trafic.	Signalement immédiat au RDI, si une action rapide est nécessaire (renfort d'intervention, ...). • Signalisation de l'incident si nécessaire.	Mise en place d'une signalisation d'alerte pour toute situation repérée, présentant une gêne ou un danger pour l'usager.
	Contrôle de l'état d'un balisage de chantier.	Info RDI le cas échéant.	Correction des défauts ou anomalies repérées, selon liste à établir (signalisation fixe, dégradation de chaussée...) par équipe intervention ou tiers si travaux entreprise.
Gestion du trafic	Pas de surveillance spécifique sauf cas particulier.	Info RDI le cas échéant.	Le cas échéant, déclenchement d'une signalisation d'alerte (queue de bouchon, usager immobilisé...).
Aide au déplacement		Le cas échéant, signalement immédiat au RDI de toute anomalie présentant un caractère d'actualité.	Alerte des usagers en situation dangereuse ; éventuellement mise en place d'une signalisation à l'intention des autres usagers.

Sur le réseau concerné par le présent DOSI :

- Sur le réseau à chaussées séparées entre Le Puy-en-Velay et Firminy : le patrouillage est réalisé par 2 agents avec intervention légère (par ex. la collecte des déchets – selon des modalités qui seront précisées dans le PESI).
- Sur le reste du réseau : le patrouillage est réalisé selon les modalités suivantes, qui seront précisées dans le PESI :
 - en patrouillage passif par un chef d'équipe une fois en début de semaine (en principe le lundi matin), qui pourra déclencher une équipe d'intervention si besoin*,
 - en patrouillage actif par un binôme une fois en fin de semaine (en principe le vendredi matin), qui pourra assurer des interventions associées à une autre activité programmée.

*Le patrouilleur seul n'intervient que s'il ne prend aucun risque pour sa propre sécurité et celle des autres (ex : ramassage de petits objets manipulables à la main, constat de dégât au domaine public, ...). Il doit prévenir au préalable le RDI, à défaut le chef de CEI, à défaut le CIGT de son intervention.

4 Adapté du Guide « Organisation des patrouilles – Exploitation de la route », SETRA, Novembre 1999.

L'intervention éventuelle d'une équipe s'inscrit dans les principes d'intervention énoncés au chapitre 4.

3.2.1 - Niveau de service

En cas de phénomène météo prévu de forte importance (vent, pluie, ...), une patrouille spécifique pourra être programmée par le chef de CEI ou le cadre d'astreinte, sur proposition du RDI.

En cas de phénomène météorologique imprévu, une patrouille spécifique pourra être mise en place par le RDI qui en informe le chef de CEI ou le cadre d'astreinte.

En cas de chantier ou d'éboulement ou affaissement réduisant la capacité d'écoulement des voies ou en présence d'un alternat non courant, un contrôle spécifique pourra être programmé par le chef de CEI ou le cadre d'astreinte.

La patrouille de surveillance du réseau et du trafic est maintenue même en période hivernale, sauf en cas d'événements neigeux de plusieurs jours, où la patrouille du lundi matin (sur routes bidirectionnelles) et/ou celle quotidienne (sur routes à chaussées séparées) pourra être supprimée après validation du chef de CEI.

Pour le réseau bidirectionnel :

Les patrouilles sont réalisées les lundis et vendredis matin. L'itinéraire de celles-ci et le compte rendu détaillé des missions seront précisés dans les PESI.

Lors des week-ends de 3 jours consécutifs, associés à une mesure PALOMAR, une patrouille active sera réalisée au matin du 3^e jour.

Pour le réseau à chaussées séparées de la RN88 entre Le Puy-en-Velay et Firminy :

- pour le linéaire, une patrouille programmée par jour (y compris week-end et jour férié),
- pour les échangeurs les plus importants, deux patrouilles par semaine,
- pour les autres échangeurs (Saint-Étienne-Lardeyrol, Bessamorel, Saint-Maurice de Lignon) une patrouille programmée par semaine.

Toute circonstance exceptionnelle (activité d'intervention lourde, viabilité hivernale, ...) conduisant à une réduction du nombre de patrouilles défini au PESI doit être indiquée dans la main courante.

La fréquence de patrouillage sur les aires de repos sera définie dans le cadre de l'élaboration des PESI.

3.2.2 - Organisation des circuits de patrouillage

Dans chaque PESI, les centres définiront :

- le circuit principal de patrouillage sur son linéaire de référence,
- le ou les circuits secondaires de patrouillage sur les aires et diffuseurs pour les sections à chaussées séparées,
- les périodes de réalisation des patrouilles en différenciant le linéaire, les diffuseurs et aires, les jours de semaine et les jours de week-end ou fériés et en précisant les éventuels critères de modulation horaire.

Ces circuits doivent être conçus dans l'optique, à la fois d'assurer une couverture totale du linéaire et des diffuseurs et aires, mais doit également tendre vers une optimisation du parcours et une réduction des kilomètres parcourus (réf. bilan Carbone ; plan de prévention des risques routiers).

Compte tenu de la nature du réseau, du trafic habituellement rencontré et des vitesses réglementaires sur chaque tronçon, la modalité de réalisation de la patrouille doit être précisée dans le PESI (BAU ou voie lente, vitesse de référence, ...).

Cette préconisation doit permettre à la fois, pour le patrouilleur, de pouvoir constater visuellement un maximum d'éléments liés aux principes énoncés précédemment et à la fois de limiter le risque encouru par le personnel de la DIR MC et les usagers.

3.2.3 - Moyens matériels de la patrouille

3.2.3.1 - Équipement et Protection individuelle du patrouilleur

Le patrouilleur doit impérativement être doté des équipements de protection individuelle requis. En particulier, le port d'un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 minimum est obligatoire (haut HV de classe 2 minimum et bas HV de classe 2 minimum; les combinaisons HV et Parkas sont considérées comme une tenue complète de classe 3).

3.2.3.2 - Moyens

Le véhicule de patrouille doit être équipé de signalisation embarquée :

- pour les chaussées séparées de type Flèche Lumineuse d'Urgence (FLU) et PMV,
- pour le réseau bidirectionnel d'un PMV et d'un panneau AK 14 ou AK5 lumineux,

pour pouvoir assurer une protection de danger dans le cadre des interventions d'urgence.

Il est équipé d'une radio d'exploitation .

Le matériel embarqué comprend : main courante ou fiche patrouille, pelle, balai, caisse outils, sac poubelle, absorbant, 10 cônes, 2 AK 14 + cartouches (boues et hydrocarbures).

Le patrouilleur utilisera le moyen de communication le mieux adapté (radio d'exploitation ou téléphone portable ou autre système type kit mains libres).

Le matériel embarqué doit permettre les interventions à une personne définie au chapitre 4.

Un module interne de formation de type patrouillage sur l'autoroute et un autre sur route bidirectionnelle (en lien avec la parution du volume 10) doit être mis en place, à l'attention des nouveaux arrivants au sein de la DIR. Cette formation permettra une remise à niveau régulière de tous les agents à une fréquence définie par la cellule Formation.

3.2.4 - Principales consignes de patrouillage

Les éléments présentés dans cette partie sont des éléments de cadrage qui doivent être respectés dans le cadre de la rédaction des PESI.

3.2.4.1 - Consignes de patrouillage

Chaque CEI mettra à la disposition des agents la fiche de patrouille.

3.2.4.2 - Fiche de patrouille

Elle permet de détailler chacune des anomalies relevées sur le réseau routier, puis les actions particulières déclenchées en réponse, ainsi que leurs éventuels prolongements (travaux complémentaires, indemnisation des dégâts sur le domaine public, etc.).

La forme juridique retenue est le cahier de type Manifold auto-copiant et numéroté en continu.

Leur exploitation thématique et chronologique (temporelle et spatiale) peut amener à renforcer la surveillance de certains secteurs ou à proposer des améliorations ponctuelles (signalisation permanente ou temporaire, adhérence, ...).

La fiche de patrouille doit être remplie systématiquement après la réalisation de la patrouille. Elle est obligatoirement visée par les agents ayant assuré la patrouille.

La fiche de patrouille comprendra obligatoirement :

- l'identification du ou des agents effectuant la patrouille,
- l'identification formelle du circuit parcouru,
- les horaires précis de départ et de retour au centre,
- la consignation des observations sans intervention, avec indication du lieu et de l'heure précise des constats,
- la consignation des interventions et éventuelles suites à donner,
- en l'absence de toute observation, la mention explicite « RAS ».

En complément de la fiche de patrouille, la main courante, tenue par le RDI, contient divers renseignements concernant l'événement et son exploitation, depuis l'origine de l'événement jusqu'aux éventuelles mesures à prendre ultérieurement, en passant par la description des actions effectuées par la patrouille :

- date, heure, origine de l'information,
- diffusion de cette information,
- consignes particulières reçues par la patrouille,
- lieu d'intervention et actions spécifiques de la patrouille,
- heure de fin d'intervention de la patrouille,

- mesures éventuelles restant à prendre.

Le chef de CEI assure un suivi mensuel de la saisie des fiches de patrouille. Il formalise ce contrôle en contresignant ce document.

Le développement de solutions technologiques innovantes sera mis en œuvre chaque fois que possible après avis du CHSCT et CT.

L'enjeu majeur de la tenue rigoureuse du rapport de patrouille et de son renvoi dans la main courante est d'ordre juridique. En conséquence, l'information de réalisation de la patrouille au travers des heures de départ et de retour doit être formalisée dans les mains courantes.

3.2.4.3 - Missions du patrouilleur

- Respecter les consignes (consignes générales de sécurité, modes opératoires, fiches réflexes, ...),
- Tenir informée sa hiérarchie et rendre compte de ses actions,
- Respecter les règles du code de la route,
- Identifier les situations à risques et les responsabilités,
- Coordonner son action avec celles des autres agents.

4 - Interventions

4.1 - Principes généraux

4.1.1 - Niveau de service

La RN 88 entre Le Puy-en-Velay et Firminy et la RN 122 entre Massiac et Aurillac sont de niveau 3b et le reste du réseau du district est de niveau 4 dans le SDER. Néanmoins, compte tenu des niveaux de trafic la RN 122 est traitée comme toutes les sections bidirectionnelles.

Les niveaux de services sont ainsi définis au regard des délais de détection et d'intervention :

4.1.1.1 - Surveillance générale du réseau

RN 88 entre le Puy en Velay et Firminy :

- surveillance systématique et permanente pendant les heures de services et autant que besoin en dehors lors des déplacements pour interventions.

Reste du réseau :

- surveillance non systématique et donc occasionnelle lors des déplacements pour interventions.

4.1.1.2 - Intervention

Organisée 24/24h, avec personnels en astreinte avec des délais d'intervention (sous réserve de disponibilité des moyens) :

- pendant les heures de service inférieur à 45 minutes si le départ se fait depuis le CEI ou le point d'appui ,
- en dehors des heures de service le délai est variable.

- l'équipe susceptible d'être appelée en intervention pourra participer à des travaux programmés pendant et en dehors des heures de service sous réserve des conditions suivantes :

Pendant les heures de service :

- intervention légère et très rapidement repliable et de nature à permettre aux agents d'entendre le téléphone et/ou la radio.

En dehors des heures de services :

- intervention légère et très rapidement repliable et de nature à permettre aux agents d'entendre le téléphone et/ou la radio, tel que le patrouillage, la mise en place ou la suppression de déviation.,
- une validation du chef de CEI est nécessaire.
- En dehors de ces conditions, les interventions sur travaux programmés seront réalisées par une équipe spécifique.

4.1.1.3 - Rappels

- La DIR a pour rôle d'apporter ses moyens pour assurer la sécurité des intervenants et des usagers, de rétablir la viabilité, de gérer le trafic en coordination avec les forces de l'ordre et d'informer les usagers, via notamment les PMV fixes ou sur véhicules.
- La DIR n'est pas un service d'urgence mais participe, d'une part au traitement des situations d'urgence et d'autre part, à la protection et à la signalisation de la zone de l'accident en fonction des moyens disponibles.
- Le code de la route doit être respecté en toute circonstance.

4.1.1.4 - Tâches annexes des équipes d'interventions

Les missions de la DIRMC consistent en l'entretien et l'exploitation sur son réseau routier de compétence. À ce titre, les équipes d'interventions des Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI), en dehors des interventions, peuvent être amenées à intervenir sur des activités d'entretien facilement repliables répondant aux objectifs et conditions suivants :

Objectif :

- S'organiser afin d'être, si nécessaire, en capacité d'intervenir à 2.
- Ne pas mettre en danger les agents de la DIR, les autres intervenants sur le réseau, les usagers.

Conditions :

- Intervenir dans les meilleurs délais.
- Capacité à entendre et répondre au téléphone et à la radio.
- Afin de ne pas laisser de danger pour la circulation sur les voies ou la BAU, le cas échéant.
- Rendre le réseau viable.
- Rendre compte au RDI.

NB sur les activités NON facilement repliables : à titre d'exemple :

- cas de travaux en régie : les chantiers mobiles et les ateliers de fauchage mécanique sur routes à chaussées séparées,
- cas des travaux à l'entreprise : les mises en place et repliements de balisage lourds réalisés par la DIR (en coactivité).

4.1.2 - Objectifs, principes et règles de base de signalisation**4.1.2.1 - Les objectifs****Alerter les usagers**

- attirer l'attention à distance des usagers de façon à les mettre en condition d'adapter leur conduite en temps voulu ;
- éventuellement, donner aux usagers les indications utiles pour préparer et exécuter les manœuvres nécessaires.

Assurer la sécurité des usagers et des intervenants

- en assurant une bonne lisibilité de la situation par les conducteurs,
- en les mettant en mesure d'effectuer les manœuvres appropriées prescrites par les forces de l'ordre,
- en minimisant, autant que faire, l'exposition des intervenants.

4.1.2.2 - Les principes**Le principe d'adaptation**

La signalisation mise en place doit être adaptée aux circonstances qui l'imposent. Les dispositions de signalisation d'urgence sont fonctions, au cas par cas, de nombreux facteurs qui ont un impact sur les principes ou la méthode de mise en œuvre, notamment :

- des caractéristiques du site et de celles du réseau (visibilité et lisibilité),
- de la nature et de l'importance de l'entrave à la circulation (choix de schéma de signalisation),
- de la durée prévisible du danger ou de l'intervention (niveau de signalisation),
- des conditions de visibilité liées au tracé et à la météorologie (visibilité),
- de l'importance et de la composition du trafic,
- de la vitesse des véhicules (distance de visibilité),
- du niveau de service à assurer,
- des équipes ou moyens disponibles ou mobilisables.

Le principe de lisibilité

La signalisation mise en place doit être lisible, ce qui implique qu'elle soit simple et visible :

- La signalisation, même provisoirement allégée, sera visible par tous les conducteurs dans la mesure du possible. Notamment, les signaux ne seront pas masqués par des obstacles fixes, par le trafic ou par les véhicules d'intervention.
- Les conducteurs doivent être alertés, suffisamment à l'avance, lorsqu'un danger est situé sur les voies. Ceci implique, soit de mettre en place une signalisation d'approche plusieurs centaines de mètres en amont, soit d'utiliser des signaux lumineux visibles et clairement compréhensibles à une distance suffisante. Les éventuelles remontées de bouchons (sur routes à chaussées séparées) doivent être prises en considération.

4.1.2.3 - Les règles de base

- La signalisation doit être proportionnée au danger.
- **L'implantation de la signalisation ne doit pas occasionner un danger supérieur à celui qu'elle vise à éviter ou à réduire.**

4.1.3 - Équipements et matériel

4.1.3.1 - Équipement et Protection Individuelle (EPI) des intervenants

Les personnels de la DIR Massif central doivent être vêtus entièrement en haute visibilité de classe 2⁵ minimum lorsqu'ils interviennent sur le domaine routier (haut en haute visibilité de classe 2 minimum, et bas en haute visibilité de classe 2 minimum). Les combinaisons ou la parka haute visibilité sont considérées comme une tenue complète.

4.1.3.2 - Équipement du véhicule d'intervention

« **Matériels mobiles** : Le matériel routier mobile constitue un obstacle qui doit être particulièrement apparent. Il est préférable qu'il soit peint en orange ou en une couleur claire.

Les véhicules d'intervention et de travaux, à l'arrêt ou en progression lente sur une chaussée ouverte à la circulation publique ou sur bande d'arrêt d'urgence, doivent être équipés de feux spéciaux répondant aux prescriptions de l'arrêté du 4 juillet 1972 et d'une signalisation complémentaire conforme aux dispositions de l'arrêté du 20 janvier 1987.

Ces règles sont également applicables aux véhicules assurant la signalisation de chantiers ou de dangers temporaires.

Les véhicules légers banalisés, non affectés à des missions d'intervention, de travaux ou de signalisation, mais qui peuvent être amenés, par nécessité de service, à s'arrêter en cas d'urgence sur la bande d'arrêt d'urgence pour les routes à chaussées séparées ou sur la chaussée pour les routes bidirectionnelles, ou à pénétrer dans une zone de travaux, peuvent n'être équipés que de feux spéciaux conformes à l'arrêté du 4 juillet 1972. L'usage de ces feux doit toutefois être réservé aux situations d'urgence, lors de l'accès ou de la sortie d'une zone balisée ou en cas d'utilisation de la bande d'arrêt d'urgence ».

Pour le District Centre, les véhicules d'intervention doivent être dotés :

- d'une FLU (pour les routes à chaussées séparées),
- d'un PMV,
- de deux gyrophares oranges,
- d'un (ou deux selon configurations) feu(x) bleu(s) à éclats sur le toit + deux feux bleus à éclats dits de pénétration fixés sur la calandre avant + un dispositif sonore adapté dans la mesure du possible (pour la RN88 entre Le Puy-en-Velay et Firminy),
- d'un AK 14 + 3 KR2 sur le toit,
- d'un dispositif de communication autonome
- d'un cahier reprenant l'ensemble des schémas de signalisation susceptibles d'être utilisés sur le CEI concerné.

Les véhicules d'interventions sont de couleur orange. Ils sont balisés par des bandes blanches rouges et blanches réflectorisées sur les côtés et sur l'avant du véhicule.

L'équipement de base souhaitable en matière de signalisation embarquée et matériels dans les véhicules d'intervention est :

* Pour les fourgons d'intervention (type MASTER) :

- éclairage d'appoint,
- 4 AK chaussée glissante + panneau Boue et hydrocarbure, 2 AK danger particulier (dont 1 avec un tri-flash R2), 2 AK accident,
- 2 panneaux K10,
- balai,
- pelle,
- pioche,
- caisse à outil,
- tronçonneuse ,
- répandeur absorbant,
- 4 sacs absorbant,
- 10 cônes,
- 10 piquets de chantier.
- sacs poubelle,
- rubalise.

* Pour les véhicules de type KANGOO :

- PMV + tri flash,
- éclairage d'appoint,
- 2 AK danger particulier,
- 2 AK chaussée glissante,
- balai,
- pelle,
- caisse à outil,
- 2 sacs absorbant,
- 4 cônes,
- 5 piquets de chantier,
- sacs poubelle,
- rubalise.

Tous les panneaux doivent être adaptés aux itinéraires empruntés (gamme normale sur bidirectionnelle et grande gamme sur chaussée séparée).

Les PESI préciseront, pour chaque site, le matériel qui sera embarqué.

4.1.3.3 - Principes réglementaires d'usage des éléments lumineux de signalisation ⁶

L'utilité des feux à éclats bleus (RN 88 entre Le Puy-en-Velay et Firminy)

Le fait d'actionner les feux à éclats bleus permet aux véhicules d'intervention de se frayer un passage *«dans tous les cas où l'insuffisance de la largeur libre de la chaussée, son profil ou son état ne permettent pas le dépassement avec facilité et en toute sécurité»*. En effet, *«tout usager doit réduire sa vitesse et, au besoin s'arrêter ou se garer pour faciliter le passage d'un véhicule d'intérêt général faisant usage de ses avertisseurs spéciaux autorisés pour sa catégorie »*. ⁷

Conditions d'utilisation des feux à éclats bleus

Il ne doit être fait usage des feux à éclats bleus qu'à l'occasion d'interventions nécessaires.

Il s'agit des situations suivantes :

- Progression dans un bouchon : si nécessaire les feux bleus pourront être activés pour arriver plus rapidement sur les lieux de l'incident ou de l'accident. Si la remontée se fait sans difficulté sur la BAU, les feux bleus ne seront pas activés.
- Intervention sur un accident qui présente un danger imminent pour les usagers, si la signalisation embarquée ne paraît pas suffisante. Dans ce cas les feux bleus seront allumés à proximité du lieu de l'accident et non systématiquement dès le départ du CEI.
- Sur les lieux de l'intervention, les feux bleus peuvent rester allumés jusqu'à l'arrivée des forces de l'ordre ou avant la mise en place de la signalisation d'urgence.
- Recul sur BAU : en fin de bouchon, les feux bleus renforceront la lisibilité de la manœuvre de recul, le gyrophare orange sera alors éteint.

⁶ Chapitre composé de l'extrait de la note de service signée en date du 11 janvier 2010.

⁷ Article R 414-9 du code de la route.

- Les véhicules de la DIRMC sont tenus de respecter les limitations de vitesse et les règles de priorité aux intersections tout au long du trajet, y compris lorsque les feux et les avertisseurs sont activés.
- L'utilisation simultanée des feux bleus et feux oranges est interdite.
- L'utilisation simultanée des feux bleus et FLU est interdite.
- L'utilisation des feux est interdite sur le trajet compris entre le CEI et l'entrée sur le réseau à chaussées séparées, lors du déplacement vers le lieu de l'intervention.
- L'utilisation des feux est interdite pour les interventions liées à un chantier ou à l'activité de patrouillage.

4.1.3.4 - Équipement de signalisation et principes de mise en œuvre

L'ensemble des éléments de signalisations sont définis, suivant leurs normes, leurs dimensions et leurs usages dans la huitième partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière ⁸.

Ces principes sont repris et explicités dans le cadre des formations sur la signalisation temporaire des agents au sein de la DIRMC.

4.1.3.5 - Organisation des équipes d'intervention

Afin d'améliorer les conditions d'intervention, tous les RDI et les agents d'intervention, en astreinte, pourront utiliser un véhicule de service pour effectuer le trajet domicile travail pendant leur période d'astreinte en fonction des organisations et des moyens disponibles.

4.1.4 - Consignes (hors méthodologie de pose et dépose de la signalisation)

4.1.4.1 - Consignes de piétonnement pour les routes à chaussées séparées

Les consignes de piétonnement visent à assurer lors des interventions d'urgence sur les voies circulées et BAU une sécurité optimale des agents en intervention. De nombreux facteurs entrant en ligne de compte dans la prise de connaissance de l'événement et les prises de décision nécessaires, il est nécessaire que ces principes soient connus et inclus dans les modules de formation spécifique des agents, en particulier la Formation Initiale des Agents d'Exploitation (FIAE).

Le danger majeur est généré par le flux de circulation en amont de la zone d'événement auprès de laquelle l'agent intervient. Il doit en permanence s'assurer de la nature du trafic en approche et de sa visibilité de la part des usagers. L'agent doit, en fonction des conditions qu'il rencontre, être en mesure de faire face au flux de circulation lors des actions de piétonnement sur la chaussée. Ces déplacements sur les voies circulées doivent être limités aux seuls déplacements nécessaires à la réalisation de sa tâche. Tout autre déplacement doit se faire en dehors des voies circulées derrière les éléments de protection latéraux ou à une distance suffisante des voies circulées.

⁸ l'instruction interministérielle sur la signalisation routière 8ème partie , SETRA, août 2009.

Lors de l'arrivée sur la zone d'événement, les agents ne doivent pas prendre de risques pour leur sécurité et celle des usagers.

En particulier, la longueur de la zone tampon entre le véhicule de positionnement et la zone d'événement pourra être adaptée afin d'assurer à la fois une bonne sécurisation de la zone d'événement et minimiser l'exposition et la distance de piétonnement de l'équipe d'intervention.

Les règles correspondantes seront rappelées dans le PESI correspondant.

4.1.4.2 - Consignes de circulation

Lors de tout déplacement effectué dans le cadre des missions d'un agent d'exploitation, et en particulier lors d'intervention d'urgence, l'agent doit respecter le code de la route et en particulier la réglementation sur les vitesses.

L'usage de feux bleus (cf chapitre 4.1.3.3) n'autorise en aucun cas de contrevenir à cette réglementation, sauf dans le cas spécifiquement autorisé hors VH par arrêté préfectoral.

Sur route à chaussées séparées, il est cependant admis qu'à l'approche de la zone d'événement, les vitesses de circulation soient adaptées et réduites, pouvant aller en deçà du seuil autorisé de vitesse sur la voie rapide (80 km/h). Cette réduction de vitesse, concomitante avec la mise en œuvre des équipements de signalisation lumineuse, vise à permettre aux usagers circulant en amont du véhicule et de la zone d'événement, de pouvoir adapter leurs comportements, évitant ainsi toutes manœuvres brusques pouvant engager la sécurité de l'utilisateur et/ ou des agents en intervention.

4.1.4.3 - Consignes de comportement avec les usagers

En cas de présence de piéton à proximité des voies circulées sur routes à chaussées séparées, l'agent doit inviter ces personnes à se positionner dans un espace protégé en dehors des voies de circulation.

Le Ministère a édité un guide multilingue permettant des échanges standardisés avec les personnes non francophones. Ce guide a été largement diffusé et mis à disposition dans chaque véhicule d'intervention.

Les missions de la DIR Massif Central, comprenant l'information pour la mise en sécurité des personnes, les équipes d'intervention se limiteront à des échanges verbaux avec les usagers. Aucune intervention sur les véhicules des usagers ne doit être réalisée, même minime.

En cas de comportement agressif, l'équipe alertera le RDI qui appellera les forces de l'ordre pour intervention si besoin et le CIGT ou salle VH pour inscription à la main courante des faits. Le RDI informera sans délai sa hiérarchie (chef de CEI, à défaut chef d'UT) qui, selon la gravité, rédigera un rapport au chef de district avec copie au Secrétariat Général de la DIR afin d'apprécier les suites à donner (soutien psychologique, dépôt de plainte, etc.) .

4.1.5 - Relations avec autres intervenants

Sur un incident, la DIR Massif Central intervient en coordination avec différents intervenants externes sous la responsabilité de la Préfecture concernée (COS, commandant des opérations de secours, en cas de blessé ou d'incendie ou de pollution) :

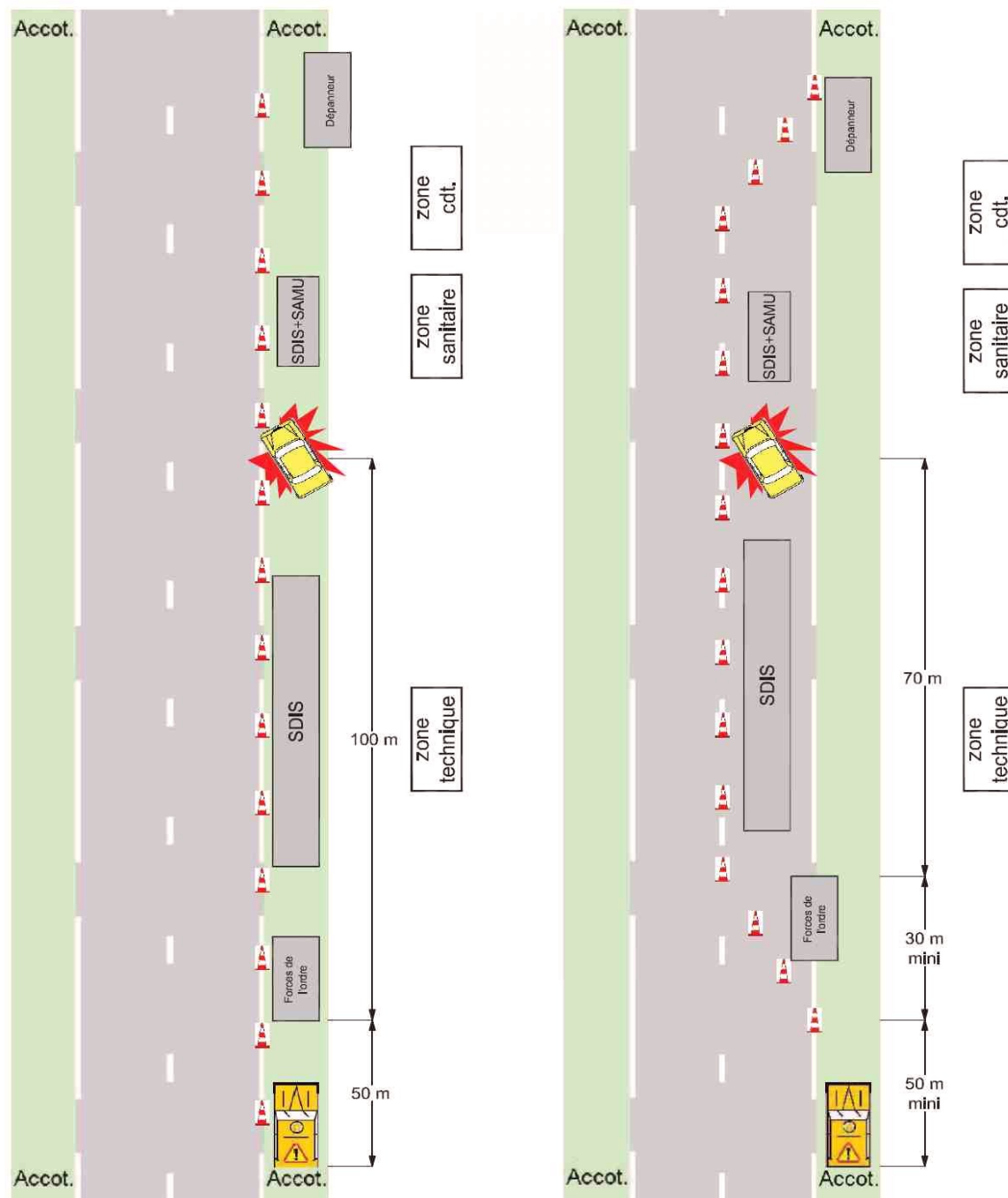
- les forces de l'ordre,
- les services de secours,
- les dépanneurs.

A ce jour, il n'existe aucun document lié à la coordination inter-service sur incident dans les départements traversés par le réseau du District-Centre. Néanmoins, les principes de positionnement de chaque intervenant sont les suivants :

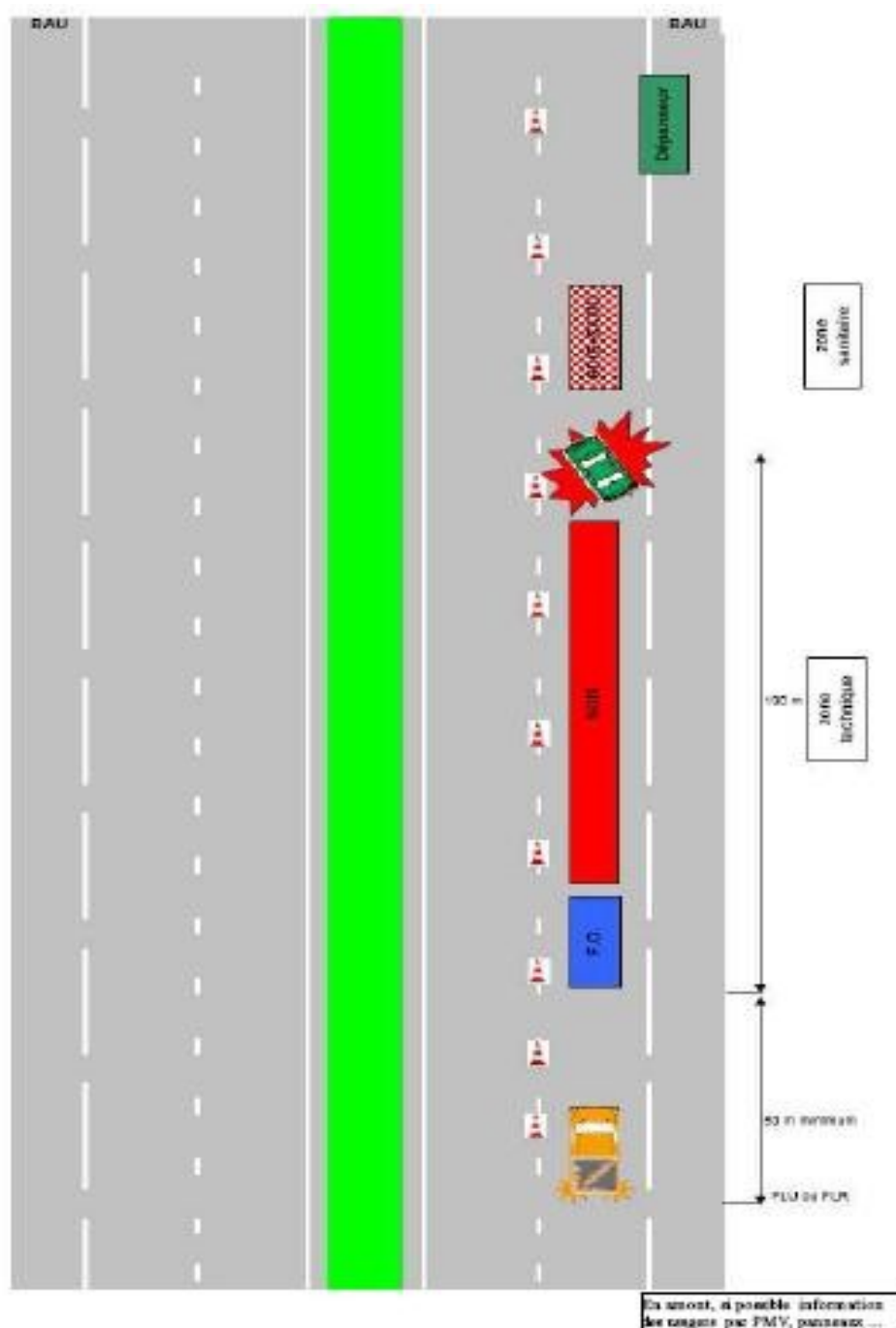
- Le **gestionnaire de voirie** se positionne en amont de la zone d'intervention pour informer les usagers de l'événement. Il remettra les lieux en état après l'intervention.
- Les **forces de l'ordre** (gendarmerie nationale ou police nationale) assurent la protection des intervenants et régulent le trafic pendant toute l'intervention.
- **Les services de secours** (SDIS, SAMU, ...), au plus près des victimes, encadrent l'accident afin d'assurer la prise en charge et médicaliser les blessés.
- Enfin **le dépanneur**, une fois les opérations de secours achevées, évacue les véhicules accidentés et leur chargement, sous la responsabilité et la protection des forces de l'ordre.

Les dispositifs pratiques sur chaque intervention seront précisés dans des conventions inter-services à mettre au point. En l'absence de ces dernières, il sera fait référence aux schémas énoncés dans les annexes.

Néanmoins, le(s) personnel(s) d'intervention veillera(ont) à respecter une zone tampon suffisamment étendue et de 50 m minimum, entre le véhicule de signalisation et l'événement.

Schéma de principe sur route bidirectionnelle :

Nota : Dans ce cas, un alternat ou une déviation d'un des sens de circulation est à mettre en place sans délai.

Schéma de principe sur chaussées séparées :

L'équipe de sécurité veillera en particulier à ce que la zone tampon de 50 m entre son véhicule DIR et les intervenants soit respectée par tous.

La zone technique force de l'ordre et SDIS doit être de 100 mètres en amont de l'événement.

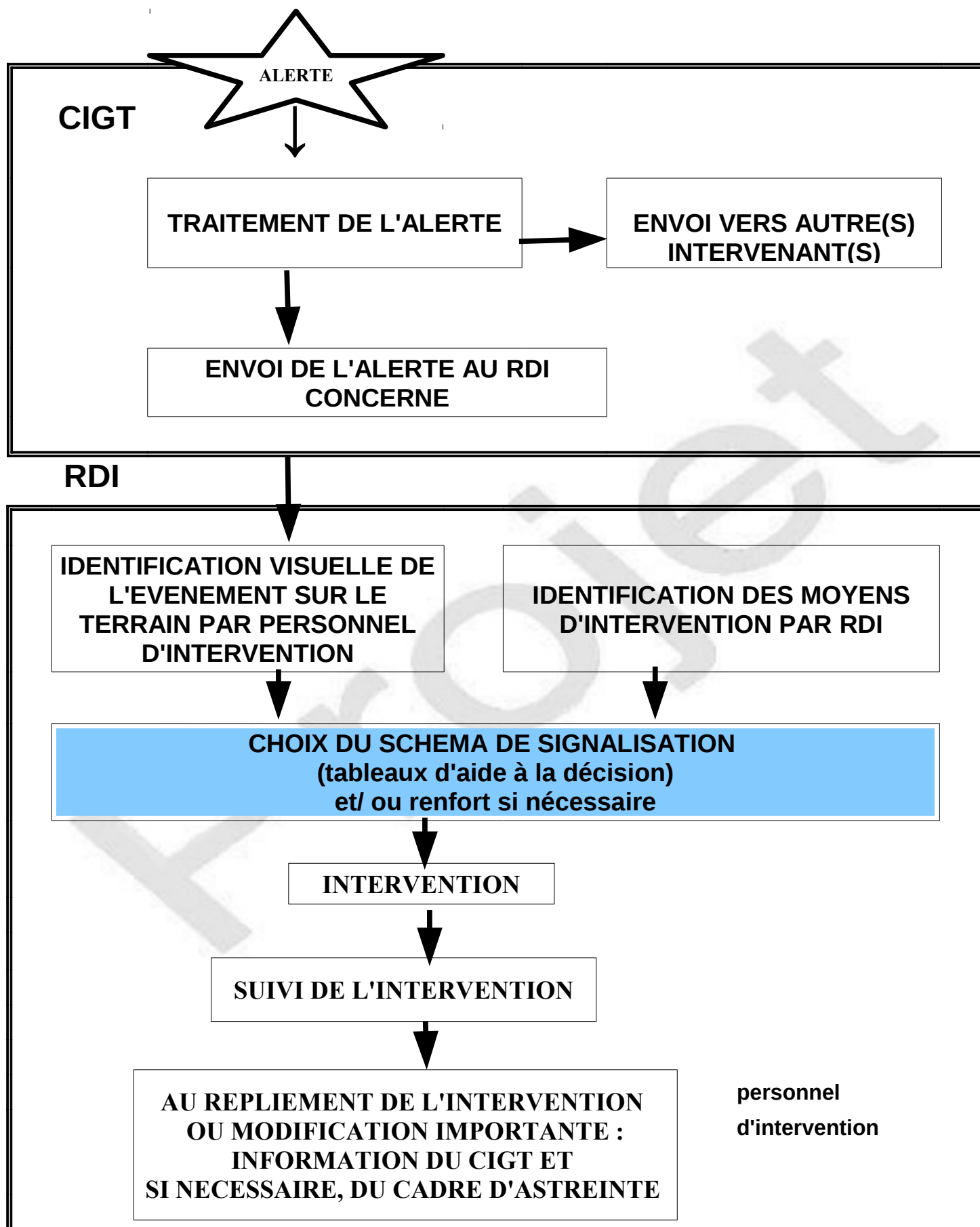
4.2 - Schéma général d'intervention

4.2.1 - Principes

Chaque alerte est réceptionnée par le CIGT ou la salle VH, même si elle émane d'un CEI. En fonction de la nature de cette alerte, le CIGT ou la salle VH, la transmet au RDI concerné dans les plus brefs délais, et/ou la transfère à d'autres intervenants concernés.

Les RDI doivent être identifiés dans chaque CEI et précisés dans le PESI. Leurs noms figureront obligatoirement sur les mains courantes utilisées.

Dans le respect des délégations reçues, le réceptionnaire de l'appel met en œuvre les actions présentées dans le schéma général de traitement de l'alerte suivant :



4.2.2 - Descriptions et actions associées

Dans l'ensemble du descriptif il est fait référence au RDI. Ce rôle, assuré par un chef d'équipe, sera précisé dans les PESI.

Le schéma d'alerte s'applique pour l'essentiel par les éléments suivants :

Alerte :

- L'alerte doit être systématiquement enregistrée au CIGT ou à la salle VH.
- Si l'événement concerne une action sous la responsabilité de la DIR, le CIGT ou la salle VH transmet toutes les informations utiles au RDI concerné pour intervention.
- Si l'événement concerne une action relevant de la responsabilité d'un service autre que la DIR, le CIGT ou la salle VH informe le service extérieur et le RDI concerné. Les procédures de coordination entre la DIRM C et le service extérieur départemental (force de l'ordre, etc.) définissent (ou définiront) les rôles et modalités d'interventions de chacun pour chaque type d'événements . A défaut de procédures définies, l'équipe de sécurité du CEI concerné intervient sans délai dans un souci d'information (notamment par diffusion de messages sur PMV embarqué si disponible) et de protection des usagers; une fois l'événement constaté. Si des situations similaires se déroulent dans les tunnels, les procédures du PIS correspondantes seront alors mises en œuvre.
- Après le transfert de l'information par l'opérateur, ce dernier enregistre sur sa main courante l'ensemble des renseignements relatifs à l'événement, d'une part, et relatif au transfert d'information, d'autre part.

Identification de l'événement et des moyens :

- Suite à réception de l'alerte par le RDI, celui-ci prend les dispositions nécessaires à l'identification de l'événement (envoi de personnel d'intervention, déplacement sur place du RDI, si nécessaire).
- L'identification de l'événement consiste à fournir les informations nécessaires à l'analyse de la situation dans le cadre du Tableau d'Aide à la Décision (TAD), à savoir la nature de l'événement, sa localisation dans le profil en travers, la nature du profil en travers et les éventuelles conditions spécifiques ⁹, et de déclencher les moyens d'intervention.
- Arrivé sur l'incident, le personnel d'intervention assure la signalisation de première urgence (U0) et porte à la connaissance du RDI le résultat de son identification ainsi que toute information susceptible de la parfaire. Sur le réseau bi-directionnel le départ se fait à un seul véhicule, le deuxième véhicule intervient si le RDI le juge nécessaire.
- En fonction des informations fournies, le RDI évalue les moyens humains et matériels à engager (moyens de base et complémentaires si besoin). Il peut être amené à intervenir sur le terrain en renfort si l'événement le nécessite.
- En fonction de la gravité de l'incident et de son impact sur les conditions de circulation (manque de moyens internes au CEI) ou si l'équipe est déjà mobilisée sur un ou plusieurs incidents, le RDI sollicite un renfort d'agent non d'astreinte de son CEI après validation du cadre d'astreinte.

⁹ Conditions spécifiques définies au paragraphe 4.3.3

Si cette recherche s'avère infructueuse, le RDI sollicite le cadre d'astreinte pour une recherche de moyens sur les CEI adjacents. Dans certains cas, l'exploitant du réseau contiguë peut être sollicité.

- Les agents sollicités en renfort seront rémunérés conformément aux règles des interventions non programmées.

Intervention :

- Si l'agent ou l'équipe d'intervention arrivé le premier sur les lieux dispose des ressources nécessaires à l'établissement du schéma de signalisation, il le met en œuvre immédiatement. Il rend compte au RDI de l'incident, ce dernier rendant compte au CIGT ou à la salle VH. En cas d'intervention d'un seul agent, ce dernier n'intervient que s'il ne prend aucun risque pour sa propre sécurité et celle des autres (ex : ramassage de petits objets manipulables à la main, constat de dégât au domaine public, ...).
- Si le personnel d'intervention ne dispose pas des éléments nécessaires à la mise en œuvre du schéma de signalisation, le RDI complète les moyens matériels ou humains de l'intervention.
- Si le personnel d'intervention ne dispose pas des éléments nécessaires à l'établissement du schéma, et dans l'attente du renfort, il met en œuvre un schéma correspondant à un niveau d'intervention inférieur, en réalisant au minima le schéma de pré-information d'événement à destination des usagers. Le choix du schéma de signalisation relève de la compétence du RDI.
- Le RDI consigne ses décisions dans la main courante, la fiche d'intervention complétera les renseignements sur l'intervention.

Suivi de l'intervention :

- A chaque modification de la situation notable et ou en cas d'intervention de longue durée, une actualisation de l'information doit être faite auprès du RDI. Celui-ci en fonction de la nature de l'événement transmet cette info au CIGT ou salle VH et au cadre d'astreinte.

Repliement de l'intervention ou modification importante :

- Au repliement de l'intervention, le personnel d'intervention informe le RDI qui transmet au CIGT ou salle VH. En cas d'événement grave, le cadre d'astreinte aura été informé des mesures d'exploitation prises.

4.2.3 - Main courante du RDI et fiche d'intervention

D'après le guide méthodologique «Élaboration des mains courantes d'exploitation»¹⁰, la main courante assure un triple rôle, c'est à la fois :

- une base juridique,
- une base historique des actions du service,
- une base statistique.

L'enjeu majeur de la tenue rigoureuse de la main courante, pour les services d'exploitation routière, est d'ordre juridique.

La main courante du RDI retracera obligatoirement de façon détaillée :

- les conditions d'alerte et d'identification de l'événement,
- la consignation de l'identification visuelle de l'événement et sa caractérisation,
- l'identification des moyens d'intervention et le choix du schéma de signalisation,
- les échanges constituant le suivi de l'intervention au titre de l'interface entre les intervenants, dont le CIGT ou salle VH,
- la formalisation de la clôture de l'événement après information du CIGT ou salle VH,
- les horaires des événements qui jalonnent l'intervention : réception de l'appel, arrivée sur site du premier intervenant, le départ du site du dernier intervenant, retour au centre.

Elle est individuelle, donc chaque agent remplissant le rôle de RDI en détiendra une personnelle.

En complément à la main courante de RDI, la fiche d'intervention assure la traçabilité des actions du personnel d'intervention, suite au signalement d'un événement, en précisant la nature des mesures prises en réponse.

La forme juridique retenue est le cahier de type Manifold auto-copiant et numéroté en continu.

La fiche d'intervention précise obligatoirement et de façon détaillée :

- l'identité du personnel d'intervention,
- les conditions d'alerte et l'objet de l'intervention,
- la localisation précise de l'événement,
- l'heure d'arrivée sur place,
- les consignes reçues, les constats sur site, le déroulement de l'intervention et les services tenus informés,
- l'heure de départ du site,
- les éventuelles mesures à prendre,
- le cas échéant, une description des dégâts au domaine public, avec identification des tiers en cause.

La fiche d'intervention est visée par les agents intervenus sur le site (ou par le RDI si présent lors de l'intervention), immédiatement après sa rédaction lors du retour au CEI.

Si le RDI doit intervenir, sa main courante sera uniquement renseignée en faisant référence à la fiche d'intervention. La fiche d'intervention sera obligatoirement renseignée.

Le chef de CEI assure un suivi mensuel de la saisie des mains courantes du RDI et des fiches d'intervention. Il formalise ce contrôle en contresignant ces documents.

4.3 - Tableau d'aide à la décision (TAD)

4.3.1 - Principes

« Les trois niveaux de signalisation U0, U1 et U2 correspondent à un déploiement plus ou moins important de signalisation, en fonction notamment de la durée de l'intervention. Dans chaque niveau, différentes situations sont envisagées (neutralisation de la voie de droite, de gauche, etc.) pour chaque type de signalisation (signalisation « traditionnelle », signalisation lumineuse) » (extrait du volume 8 - interventions d'urgence sur 2x2 voies).

Niveau U0 : Le niveau U0 correspond à une signalisation minimale pour des interventions de très courte durée. L'agent ou les agents interviennent à pied en veillant à ce que les conditions d'intervention n'entraînent pas une aggravation du risque.

La décision d'intervenir avec une signalisation de niveau U0 doit être considérée au cas par cas par l'exploitant qui devra prendre en compte la visibilité, le trafic et la nature de la tâche à réaliser.

Ce niveau correspond, par exemple, au ramassage d'un objet léger et de taille raisonnable ou à une traversée de chaussée dans des conditions de bonne visibilité et pour un trafic présentant des intervalles suffisants.

En général, le niveau U0 ne donne pas lieu à la mise en place d'une signalisation de type U1 ou U2.

En signalisation des interventions d'urgence sur routes bidirectionnelles, le niveau U0 est généralement réalisé à l'aide d'un véhicule de signalisation et d'intervention.

Niveau U1 : Le niveau U1 correspond à une signalisation allégée qui peut être mise en œuvre rapidement (cf. IISR – 8e partie [1]- article 130A-2a).

Cette signalisation allégée est constituée **sur les routes à chaussées séparées** :

- soit d'une signalisation de position (dispositifs K5), complétée par une signalisation d'approche (véhicule porteur de signalisation disposé suffisamment en amont de l'événement à signaler et en dehors de la chaussée, ou panneaux du type AK14, AK30 (bouchon), AK31 (accident), KD10a ou, exceptionnellement, KD10b sur routes à chaussées séparées),
- soit d'une flèche lumineuse de rabattement ou flèche lumineuse d'urgence positionnée sur la ou les voies à neutraliser (cf. IISR – 8e partie - article 133).

Pour les routes bidirectionnelles, trois méthodes de réalisation de la signalisation d'approche sont possibles en niveau U1 (§ 6-2 projet de volume 10) :

1° Méthode traditionnelle par panneaux posés au sol :

- La signalisation d'approche est constituée d'un signal de danger et d'un signal de modification du régime de circulation.
- Le signal de danger est un panneau de type AK14 (ou AK30, AK31). Le signal de modification du régime de circulation est, selon la position de l'événement (chaussée ou accotement) et son empiètement sur la chaussée : un barrage K2, un panneau de danger de type AK3, un panneau de type KD8 ou KD10, ou un panneau d'indication KC1 « circulation alternée ».
- La signalisation de position comprend un balisage frontal par barrière K8 ou un biseau de raccordement par dispositifs K5, ainsi qu'un balisage longitudinal par dispositifs K5.

2° Méthode par véhicule de signalisation :

- La signalisation d'approche et la matérialisation du biseau de raccordement (ou du balisage frontal), peuvent être remplacées par un véhicule de signalisation pour la neutralisation partielle d'une voie de circulation.
- Dans les cas où la circulation à double sens reste possible, le véhicule de signalisation doit être équipé d'un signal lumineux directif (KR41, KR42 ou KR44) ou à message littéral variable (KXC50).
- Lorsque le signal KXC50 est utilisé, le message littéral donne selon les cas une indication du côté vers lequel l'utilisateur doit se déplacer ou d'une circulation alternée, un conseil de sécurité ou de prudence, une information sur la nature de l'événement.

3° Méthode mixte :

- Le véhicule de signalisation et d'intervention est positionné dans la zone événement pour une intervention de viabilité.
- Dans ce cas, le véhicule est précédé d'une signalisation d'approche constituée d'un signal de danger de type AK14.
- Lorsque la circulation à double sens reste possible, le véhicule de signalisation doit activer un signal lumineux directif (KR41, KR42 ou KR44).

Compte tenu de cet allègement, il faut rester particulièrement vigilant lors d'interventions dans ces conditions.

La durée de la signalisation allégée doit être aussi réduite que possible, notamment en fonction de l'importance du danger pour les usagers et les intervenants, du trafic et de la visibilité.

La durée maximale de la signalisation allégée est de quatre heures quand elle est réalisée avec une signalisation traditionnelle posée au sol.

Au-delà, la signalisation allégée est complétée pour être analogue à celle d'un chantier fixe.

Niveau U2 : Le niveau U2 correspond à une signalisation analogue à celle d'une intervention programmable et devient nécessaire si la situation d'urgence se prolonge. Sa mise en œuvre demande davantage de moyens et de temps que le niveau U1.

Dans certains cas, on peut être conduit à mettre directement en œuvre une signalisation de niveau U2, sans passer par le niveau U1. C'est le cas, par exemple, lorsque l'intervention est déjà signalée partiellement par d'autres intervenants et qu'il paraît probable que la durée de l'événement dépassera les limites du niveau de signalisation U1 citées précédemment.

Cas des routes bidirectionnelles

Les schémas de signalisation mis en œuvre sont issus du projet de Guide « Signalisation temporaire – Intervention d'urgence sur routes bidirectionnelles -volume 10 » en cours d'élaboration sous l'égide du SETRA/CETE Ouest, dans l'attente de la parution du document officiel.

Caractéristiques et consignes générales ¹¹

Caractéristiques et consignes générales ¹²

	Niveau d'intervention (sens guide du SETRA)	Chaussée faible empiètement	Chaussée fort empiètement	Accotement	Délaissé
Objet manipulable à la main par un seul agent	U0	3 à 5	3 à 5	1 ou 2	Aucune signalisation
Objet non manipulable à la main par un seul agent	U0	3 à 5	3 à 7 selon visibilité	1 ou 2	Néant
Panne VL	puis U1	20 ou 21	22 à 29	Schéma à créer	Néant
Panne PL					
Panne transport de personne(s) non vide)	puis U2	CF13	CF22 ou 23 ou 24 *	CF12	CF11
Accident ou incendie					
Événement nécessitant coupure des 2 sens de circulation	U0	Schéma à créer et/ou blocage de la circulation			
	U1	Schéma à créer (K8 + B0) ou signalisation par force de l'ordre et/ou blocage de la circulation			
	U2	Schéma à créer (K8 + B0) + déviation à adapter selon le cas sur l'ensemble de l'itinéraire et selon prescription du PGT			
Bouchons		Schéma à créer			

¹¹ Voir en annexe 2 les schémas du TAD.

¹² Voir en annexe 2 les schémas du TAD.

Cas des créneaux de dépassement :

	Niveau d'intervention (sens guide du SETRA)	Accotement voie unique	Voie unique	Voie médiane/voie rapide	Voie droite/voie lente	Accotement
Objet manipulable à la main par un seul agent	U0	1 ou 2	8.3	9.2	8.1 ou 8.2	1 ou 2
Objet non manipulable à la main par un seul agent	U0	1 ou 2	8.3	9.2	8.1 ou 8.2	1 ou 2
Panne VL	U1	Schéma à créer	Schéma à créer	Schéma à créer	Schéma à créer	Schéma à créer
Panne PL						
Panne transport de personne(s) (si non vide)						
Accident ou incendie	puis U2	CF11***	CF 16	CF25b	CF15	CF 11**
Événement nécessitant coupure des 2 sens de circulation	U0	Schéma à créer et/ou blocage de la circulation				
	U1	Schéma à créer (K8 + B0) ou signalisation par force de l'ordre et/ou blocage de la circulation				
	U2	Schéma à créer (K8 + B0) + déviation à adapter selon le cas sur l'ensemble de l'itinéraire et selon prescription du PGT				
Bouchons		Schéma à créer				

U2 fait référence au manuel du chef de chantier

* selon le cas

** CF 15 si empiètement chaussée par services de secours.

*** CF16 si empiètement chaussée par services de secours

NB : sur créneau de dépassement :

- en cas d'incident sur voie médiane, deux voies sont systématiquement neutralisées avec mise en place d'un alternat.
- Si empiètement sur une voie, celle-ci est systématiquement neutralisée.

Cas des routes à chaussées séparées :

Le tableau d'aide à la décision est établi sur des conditions courantes de visibilité. Il permet, grâce au positionnement de l'incident sur la voirie et la nature de l'incident, de déterminer un schéma de signalisation par référence au guide d'intervention sur 2X2 du SETRA .

Différentes conditions spécifiques nécessitent une adaptation de ce tableau pour assurer les interventions dans un niveau de sécurité adapté (cf § 4.3.2).

Caractéristiques et consignes générales ¹³

Caractéristiques et consignes générales

Conditions courantes sur routes à chaussées séparées et avec une distance de visibilité réglementaire

Cas des 2x2 voies

Localisation de l'incident	Niveau d'intervention (sens guide du SETRA)	VG	VD	BAU	REFUGE
Objet manipulable à la main par un seul agent	U0	UR 410 *** ou 420	UR 210 *** ou 220	UR 110 ***	Sans signalisation
Objet non manipulable à la main par un seul agent	U1 (vers U2 si objet sur voies circulées et si temps d'intervention trop long)	UR 450 (1 fourgon) vers UR 480 (2 fourgons)	UR 250 (1 fourgon) vers UR 280 (2 fourgons)	UR 130 UR 140*	Sans signalisation
Panne VL					
Panne PL	U1 (rapidement U2 si panne sur voies circulées)	UR 450 (1 fourgon) vers UR 280 (2 fourgons)	UR 250 (1 fourgon) vers UR 280 (2 fourgons)	UR 130 UR 140*	Sans signalisation
Panne transport de personnes (si non vide)	U2	UR 480	UR 280	UR 130	UR 130
Accident ou incendie	U2	UR 480	UR 280	UR 130	UR 130
Événement nécessitant coupure d'1 sens de circulation	U1 rapidement U2 (sachant qu'une intervention sur l'événement en amont de l'incident se rajoute au dispositif)	UR 1010 (1 fourgon pré-signalisation) et UR 1021 (2 fourgons en fermeture d'échangeur) puis UR 1022 (3 fourgons)			
Bouchons		UR 1000			

* évolution de la protection en cas de concomitance d'événements

** évolution de la protection si dépannage lent

*** A privilégier mais schéma interdit si localisation en zone d'ombre ou si trafic trop important

13 Voir en annexe 2 les schémas du TAD.

Cas des 2x3 voies

Localisation de l'incident	Niveau d'intervention (sens guide du SETRA)	VG	VM****	VD	BAU	REFUGE
Objet manipulable à la main par un seul agent	U0	UR 510 *** ou UR 520	UR 650	UR 310 *** ou 320	UR 110 ***	Sans signalisation
Objet non manipulable à la main par un seul agent	U1 (vers U2 si objet sur voies circulées et si temps d'intervention trop long)	UR 450 (1 fourgon) vers UR 480 (2 fourgons)	UR 650 (1 fourgon) vers UR 680 (2 fourgons)	UR 350 (1 fourgon) vers UR 380 (2 fourgons)	UR 130 UR 140*	Sans signalisation
Panne VL						
Panne PL	U1 (rapidement U2 si panne sur voies circulées)	UR 550 (1 fourgon) vers UR 580 (2 fourgons)	UR 650 (1 fourgon) vers UR 680 (2 fourgons)	UR 350 (1 fourgon) vers UR 380 (2 fourgons)	UR 130 UR 140*	Sans signalisation
Panne transport de personnes (si non vide)	U2	UR 580	UR 650 (1 fourgon) vers UR 680 (2 fourgons)	UR 380	UR 130	UR 130
Accident ou incendie	U2	UR 580	UR 650 (1 fourgon) vers UR 680 (2 fourgons)	UR 380	UR 130	UR 130
Événement nécessitant coupure d'1 sens de circulation	U1 rapidement U2 (sachant qu'une intervention sur l'événement en amont de l'incident se rajoute au dispositif)	UR 1010 (1 fourgon pré-signalisation) et UR 1021 (2 fourgons en fermeture d'échangeur) puis UR 1023 (3 fourgons)				
Bouchons		UR 1000				

* évolution de la protection en cas de concomitance d'événements

** évolution de la protection si dépannage lent

*** schéma interdit si localisation en zone d'ombre ou si trafic trop important

**** Si voie de droite et voie médiane impactée.

Si Voie de gauche et voie médiane impactées : les schémas 750 et 780 se substituent respectivement aux 650 et 680.

Les schémas de signalisation mis en œuvre sont conformes au Guide « Signalisation temporaire – Intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées » élaboré par le SETRA et publié dans sa version validée en décembre 2010.

D'une manière générale, et particulièrement pour les signalisations renforcées, le 2ème fourgon d'intervention, s'il est prévu, doit partir avec un décalage dans le temps par rapport au 1er intervenant.

Ce laps de temps doit être suffisant pour permettre au 1er intervenant d'apprécier l'événement, de se positionner et de communiquer des directives au 2ème fourgon.

Dès que la présence sur les lieux de l'intervention du 2ème intervenant n'est plus nécessaire, il doit quitter les lieux de l'intervention sans délai pour reprendre son activité ou rentrer au CEI.

Effectivement, « les procédures employées doivent minimiser l'exposition des agents ; en conséquence, il faut limiter au strict nécessaire le personnel et le nombre de véhicules présents sur les lieux ». ¹⁴

14 Guide « Signalisation temporaire – Intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées », § 2 p 10, SETRA, décembre 2010.

4.3.2 - Conditions spécifiques - préconisations

Les schémas de signalisation, visés dans le tableau d'aide à la décision, doivent être complétés ou amendés dès lors que des conditions spécifiques de visibilité, de trafic, de viabilité et de sécurité sont considérées comme atypiques. Dans ces conditions « *compte tenu des risques accrus, tant pour les usagers que pour les intervenants, la signalisation d'urgence doit être renforcée ou adaptée* ». ¹⁵

1- Situation nocturne :

Dans un objectif de sécurité du personnel et des usagers, un renforcement de la signalisation, pour assurer une meilleure perception et localisation de l'événement et pour faciliter le positionnement des intervenants, doit être pris en compte.

Sur bidirectionnelle, le premier panneau rencontré doit obligatoirement être :

- soit de classe 2,
- soit doté de 3 feux synchronisés type R2.

Les schémas du tableau d'aide à la décision des niveaux d'intervention U0 et U1 sont adaptés ou modifiés, soit par utilisation du schéma de niveau d'intervention supérieur, soit par complément de la signalisation par 3 feux R2.

2- Visibilité réduite permanente du fait de la géométrie de l'infrastructure :

Sur bidirectionnelle :

Si la géométrie de l'infrastructure et le positionnement de l'événement ne permettent pas la mise en œuvre d'un schéma de signalisation défini alors celui-ci sera adapté aux caractéristiques du site. Ce sera particulièrement le cas sur les zones sinueuses, en absence d'accotement, profil en travers réduit, ... Le principe d'adaptabilité de la signalisation sera alors mis en œuvre.

Le cas spécifique des tunnels est traité dans les PIS correspondants.

Sur route à chaussées séparées : ces dispositifs seront précisés dans le PESI correspondant.

3- Viabilité réduite temporaire du fait de conditions météorologiques particulières :

En cas d'événement lors de conditions météorologiques défavorables brouillard ou pluie intense, neige, verglas, chaussée inondée : si le personnel d'intervention s'expose à un risque supérieur à celui encouru par les usagers, alors il met en œuvre un schéma correspondant à un niveau d'intervention U0.

¹⁵ Guide « Signalisation temporaire – Intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées », § 3 p XX, SETRA, décembre 2010.

4- Profils-en-travers particuliers des sections à chaussées séparées :

- bande d'arrêt d'urgence BAU de largeur < 2,50 m ou bande dérasée de droite BDD < 2,00m,
- ouvrages d'art,
- 2x3 voies,
- trafic important (> 25.000 véh. / jour) associé à des caractéristiques difficiles.

Ces cas seront traités dans le PESI de Monistrol-sur-Loire.

5- Trafic fort ou faible sur routes bidirectionnelles :

Le projet de « volume 10 » prévoit, dans son § 4.2, de distinguer les schémas d'intervention d'urgence selon le niveau de trafic :

- trafic fort,
- trafic faible.

Les PESI du réseau bidirectionnel définiront, par axe ou tronçon homogène, la classe de trafic correspondante, et donc directement les schémas d'intervention d'urgence à appliquer.

5 - Chaîne d'information décisionnelle

5.1 - Principes généraux

Il est rappelé que le respect des processus de décision en situation d'événements non programmés (surtout d'une gravité avérée, avec une multiplicité d'intervenants) est essentiel à la bonne gestion de ce type d'événement.

Les rôles de chacun sont pour l'essentiel :

- Le RDI reçoit l'alerte par le CIGT ou la salle VH. Il déclenche une intervention en fonction des informations dont il dispose. Il se rend éventuellement sur place pour encadrer, coordonner les moyens DIRMC ou prendre part à leur mise en œuvre et tient informé, selon la nature et l'importance de l'événement, le CIGT ou la salle VH et le cadre d'astreinte,
- Le personnel d'intervention intervient sur site sous l'autorité du RDI,
- Le cadre d'astreinte (niveau N1 en hiver ou niveau N2 hors hiver) est éventuellement mobilisé pour évaluer la gravité et les conséquences de l'événement, proposer des mesures en coordination avec les autres services intervenant au niveau départemental. Dès que le cadre d'astreinte a la visibilité de la gravité de la situation. Il informe le cadre de niveau supérieur selon l'annexe 5 relatif à la veille qualifiée.
- Le cadre N3 assure l'information institutionnelle.

L'organisation du District Centre, en cas d'événement fortuit sur son réseau, repose donc sur les quatre niveaux d'action et de décision suivants :

- Niveau CEI : RDI et intervention : agents et chef d'équipe CEI,
- Niveau District – chef de district ou cadres en astreinte (en période estivale, un seul niveau N2 ; en période hivernale, un niveau N1 et un niveau N2),
- Niveau Direction – directeurs ou cadres en astreinte de niveau N3.

Les missions de chaque intervenant potentiel sont les suivantes :

Pour tous les niveaux :

L'indispensable continuité de réalisation des missions impose de définir les consignes de permanence d'actions pendant et en dehors des horaires travaillés, ainsi que les passages de consignes intermédiaires. Les PESI fixeront l'ensemble de ces consignes.

Niveau CEI :

Le RDI en charge du traitement de l'alerte :

- pilote et coordonne les moyens d'interventions DIRMC mis en œuvre sur le terrain en relation avec le CIGT (ou salle VH) et le cadre astreinte,
- intervient éventuellement sur le terrain,
- rend compte autant que de besoin au CIGT (ou salle VH) et au cadre d'astreinte N2 (N1 l'hiver).

Niveau District :

Le cadre d'astreinte N2 (N1 l'hiver) doit :

- assurer la coordination avec les services de niveau départemental,
- évaluer les conséquences de l'événement notamment sur l'infrastructure,
- proposer au coordonnateur des gestionnaires routiers les mesures de gestion du trafic appropriées,
- rendre compte autant que de besoin au niveau Direction.

Niveau Direction :

Le cadre N3 doit :

- tenir informé le préfet coordonnateur et selon enjeux, le cadre de permanence DIT, de l'importance, conséquences, et évolution de l'événement,
- assurer la coordination avec les services de niveau supra-départemental (préfet coordonnateur, ministère, réseau Défense...).

5.2 - Moyens humains et matériels associés

5.2.1 - Organisation des astreintes

Afin d'assurer la continuité du service, en cas d'un événement fortuit en dehors des heures ouvrables, la DIRMC a mis en place un dispositif de veille qualifiée permanente avec des personnels mis en astreinte pour chaque niveau hiérarchique. Leurs missions ont été précisées au paragraphe 5.1.

Un tableau de permanence est joint en annexe 4 afin d'illustrer ces différents niveaux d'astreinte sur le District-Centre.

A noter, une astreinte maintenance commune avec les Districts Nord et Sud (tunnel) a été mise en place. Elle est composée d'un technicien des pôles de maintenance aux fins de diagnostic et intervention, si nécessaire, pour réparation des équipements dynamiques d'exploitation.

Les astreintes du District-Centre sont organisées de la façon suivante :

- cadre N1 hivernal : 1 cadre en permanence parmi les chefs de CEI.
- cadre N2 hivernal : 1 cadre en permanence parmi le chef de district, les chefs d'UT, le chef du PI et le chef de projets ingénierie.
- cadre N2 estival (sans N1 estival) : 1 cadre en permanence parmi le chef de district, les chefs d'UT, le chef du PI, le chef de projets ingénierie et les chefs de CEI.

Dans les CEI :

CEI	RDI	Agent(s)
Saint-Mamet la Salvetat	1 ***	1-2 si période de circulation très difficile Bison Futé
Murat	1 *	2
Brioude / Loudes	1 **	3
Monistrol / Brives	1	4
Langogne / Lanarce	1 **	2
Mende / Florac	1 **	2-3 si période de circulation très difficile Bison Futé
Aubenas	1 ***	1-2 si période de circulation très difficile Bison Futé

* en période hivernal, un second RDI est dédié au tunnel du Lioran et intervient en rang 2

** intervention du RDI privilégiée si l'événement se produit sur le réseau de son implantation géographique (CEI ou PA de rattachement)

*** intervention du RDI en renfort si l'événement le nécessite (St Mamet et Aubenas).

CEI de St Mamet : pour respecter un taux de retour de 1 semaine sur 4 en moyenne pour les RDI, un chef d'équipe "en fin de carrière" pourra si besoin assumer ces fonctions.

Nota : à la mise en service du CEI de Cussac-sur-Loire, les équipes d'astreinte de chacun des 3 CEI de l'unité territoriale du Velay seront composées d'1 RDI et de 2 agents.

5.2.2 - Moyens à disposition

Les outils nécessaires pour assurer la mission d'astreinte sont :

- la valise d'astreinte (cadre district),
- les mains courantes par niveau à renseigner aux fins de traçabilité des actions réalisées,
- le téléphone portable professionnel.

Chaque niveau d'astreinte doit tenir une main courante (ou fiche d'intervention) retraçant le contenu/motif (demande d'intervention, ...) et la nature de la réponse apportée (départ pour intervention, alerte d'un autre intervenant, ...) : intervention, RDI, cadre astreinte, CIGT, maintenance.

Afin de respecter les préconisations juridiques et de protéger le service de contentieux, les mains courantes doivent être reliées avec des pages numérotées.

Lors d'une période d'astreinte, en cas d'absence d'événement ou d'intervention, la mention RAS accompagnée des dates et signature de l'agent sont nécessaires.

5.3 - Principales consignes

Les tableaux de veille qualifiée joints en annexe 5 définissent les chaînes d'information décisionnelle en fonction des événements. Sont joints un tableau pour la période hivernale (avec intervention de la salle VH du Puy et un cadre N1) et un autre tableau pour la période estivale (sans intervention de la salle VH du Puy et sans cadre N1).

Ces tableaux reposent sur le principe général d'augmentation de saisine du niveau d'astreinte en fonction de la gravité et/ou de la gêne à la circulation.

Le RDI conserve à son niveau les interventions permettant une condition de circulation de type C1 (panne, objet sur chaussée, ...) ou dès lors que les conditions de circulation sont légèrement altérées de type C2 (empiétement de voies) ou lorsque l'incident présente une gravité moyenne.

L'astreinte cadre district est sollicitée sur situation de circulation très dégradée voire coupée, C3 et C4, ou lorsque la gravité est importante.

Ces prescriptions ne s'appliquent pas aux tunnels pour lesquels les PIS définissent spécifiquement les chaînes de décision.

6 - Information routière

6.1 - Principes généraux

L'information routière est définie par la décision du Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) du 25 octobre 2000 dans un Schéma Directeur d'Information Routière. L'information routière a pour but d'améliorer la gestion du trafic, la sécurité routière et permet de disposer d'une information en temps réel sur les conditions de circulation sur le Réseau Routier National (RRN).

Événements routiers devant faire l'objet d'une information routière :

Par définition, tout phénomène pouvant occasionner un danger ou une perturbation des conditions de circulation, qu'ils soient subis (accidents, bouchons, état des routes...) ou provoqués (mesures d'exploitation) doit faire l'objet d'une information.

Sont ainsi concernés : les accidents, les bouchons et ralentissements, les obstacles et incidents, les manifestations, les intempéries et la pollution, l'état des routes, les chantiers et les restrictions et mesures de gestion de trafic qui en découlent.

L'information routière permet :

- de renseigner l'usager de la route sur les conditions de circulation et de conduite, conformément aux niveaux de service définis dans le SDER et de manière prévisionnelle, afin d'agir sur son comportement pour améliorer sa sécurité, la sécurité des personnels intervenants sur les routes, la fluidité du trafic et le confort de l'usager,
- de renseigner les autorités locales, régionales ou nationales, des informations susceptibles de les intéresser dans le cadre de la gestion des crises routières ou dans le cadre de la mise en œuvre de politiques de sécurité routière.

Diffusion de l'information routière : l'information routière est diffusée depuis le CIGT ou la salle VH vers :

- Les Panneaux à Messages Variables (PMV) :

Les PMV fixes ou mobiles (si disponibles) permettent la diffusion de messages en liaison directe avec l'usager à l'initiative des RDI et en coordination avec le CIGT, y compris si l'information doit être mise à disposition des usagers sur les équipements des réseaux adjacents. Dans ce cas, la sollicitation des autres gestionnaires se fait par le CIGT.

L'affichage des messages sur PMV se fait conformément au guide méthodologique du SETRA «Panneaux à messages variables : composition des messages d'exploitation» de septembre 2009 ».

Ces panneaux complètent/précisent au choix la signalisation permanente et doivent donc être en cohérence avec cette dernière.

Les PMV sont utilisés hors exploitation lors des semaines de communication nationales (sécurité routière/développement durable et mobilité/sécurité aux abords des chantiers). L'affichage de ces messages hors exploitation désormais admis, est néanmoins explicitement restreint (cf. 5ème partie de l'IISR) : ne doit pas être affiché sur 2 panneaux consécutifs et ne doit pas être affiché sur un panneau précédant un panneau diffusant un message d'exploitation.

- Le logiciel TIPI et le site Internet dédié «Bison Futé» :

Le logiciel TIPI permet la saisie d'événements et ainsi de donner des informations rafraîchies sur les conditions de circulation du réseau à nos partenaires (autorités locales et nationales). Tous les événements saisis sur TIPI apparaissent sur le site internet «BISON FUTE» (www.bison-fute.equipement.gouv.fr) de façon à informer le grand public.

Les messages comprennent :

- la localisation de l'événement,
- la durée,
- le type d'événement,
- la gêne à l'utilisateur (condition de circulation).

Les niveaux d'astreinte communiqueront les éléments d'information correspondants à l'opérateur.

- Les Panneaux Intempéries :

Les panneaux intempéries permettent de renseigner l'utilisateur sur les destinations et les conditions de circulation, surtout en période hivernale, vers les principales agglomérations situées sur le réseau de la DIRMC. Ils sont pilotés depuis les CIGT.

Ces panneaux sont implantés sur l'A75 indiquent les directions :

- Sens Nord/Sud : MONTPELLIER, ST-FLOUR, RODEZ, MENDE, AURILLAC et LE PUY-EN-VELAY,
- Sens Sud/Nord : CLERMONT-FD, ST-FLOUR, RODEZ, MILLAU, AURILLAC et MENDE,

avec les mentions possibles :

- 1er prisme : OUVERT, FERME ou LIMITE 7,5T,
- 2ème prisme : Équipements obligatoires, Neige ou Neutre.

Ces panneaux sont utilisés en période d'activation PIMAC ou PIAM ou PIRAA et par l'opérateur en poste de chaque CIGT selon les consignes de l'opérateur de la salle VH ou des cadres d'Astreinte N2.

- Les CRICR :

Les CRICR sont des partenaires importants pour le CIGT et la salle VH avec des missions complémentaires en information routière, d'une part, en compilant les informations des différents gestionnaires de voirie et, d'autre part, en relayant éventuellement les messages vers les médias nationaux.

Les CRICR ont également un rôle de coordination sur les crises routières, ayant un impact zonal, au cours desquelles il délivre au CIGT ou salle VH les instructions pour mise en place des mesures décidées par le préfet de la zone défense.

Tous les événements susceptibles d'entraîner une perturbation du trafic sont adressés aux CRICR via TIPI ou autre moyen par le CIGT ou salle VH.

- Les radios locales :

Elles restent à ce jour (avec les PMV), le meilleur moyen d'informer le plus grand nombre d'utilisateurs de la route sur notre réseau. Des informations prévisionnelles sur les chantiers ou autres événements programmés peuvent être diffusés. Ces informations sont transmises aux radios par l'intermédiaire de TIPI (CIGT) ou fiche événement particulier (salle VH). Les compléments (du type interviews) sont gérés par l'astreinte cadre district (qui sollicite en tant que besoin le niveau N3).

- Le site internet de la DIRMC - INFOROUTE :

Les utilisateurs sont renseignés sur les conditions de circulation sur le site www.dir-mc.fr. Ce site est actualisé par la salle VH pour les conditions de circulation en hiver, conformément à son PEVH.

L'information routière prévisionnelle est diffusée vers les utilisateurs et nos partenaires par le site www.dir-mc.fr à l'initiative du service communication et sur la base des dossiers d'exploitation sous chantier.

6.2 - Moyens du District-Centre

Le District-Centre dispose de différents outils d'exploitation, listés ci-après, pour informer les utilisateurs sur les conditions de circulations :

- 17 PMV fixes,
- 4 PMV mobiles sur remorques (1 à Brioude, 1 à Monistrol-sur-Loire et 2 à Murat),
- 9 webcams,
- 6 panneaux intempéries implantés sur l'A75,
- logiciel TIPI (CIGT),
- sites internet Info-Route pour les conditions de circulations pendant la période de viabilité hivernale (départements 43, 15 et 48).

6.3 - Niveau de service et moyens associés

Le niveau de service du district concernant l'information routière est le suivant :

- Entre Le Puy-en-Velay et Firminy, si au moins une voie est obstruée ou neutralisée, affichage sur PMV accompagné d'une info TIPI ou fiche événement.

- Sur le reste du réseau, si route bloquée, info par PMV si possible, envoi fiche événement ou info TIPI.

L'information est relayée dans un délai inférieur à une heure, dès connaissance de l'événement ou de son évolution.

Les outils de diffusion de l'information routière sont TIPI (CIGT) ou la messagerie électronique (salle VH). Ces outils permettent la diffusion aux différents partenaires, institutionnels ou médias ou autres exploitants, des perturbations sur le réseau. Les saisies des informations dans ces outils sont assurées par les opérateurs en poste au CIGT ou salle VH conformément au délai défini ci-avant.

7 - Les relations avec les partenaires

7.1 - Les partenaires du District-Centre

Le district est en relation avec de très nombreux partenaires :

- les préfectures,
- les forces de l'ordre,
- les CRICR,
- les pompiers,
- les SAMU,
- les coordonnateurs des gestionnaires routiers en gestion de crise (services DDT ou préfectoraux selon les départements),
- les gestionnaires de voirie voisins (Conseils généraux, DIR, mairies, ...),
- les médias (radios locales, ...) et autres prestataires de services (information, ...),
- les services de transports en commun, y compris les transports scolaires,
- les professionnels de la route (FNTR, syndicats de transporteurs et sociétés de transports disposant d'une importante flotte de poids lourds, ...).

Le Préfet du département est responsable de la police de « notre » réseau et, à ce titre, le coordonnateur et éventuellement arbitre de ces partenaires.

7.2 - Missions des partenaires

Il est impératif de respecter les rôles et légitimités de chaque partenaire. D'une façon générale :

Forces de l'ordre (gendarmes ou policiers) :

- Mettre en place une signalisation d'urgence (si arrivés en premier sur les lieux) dans l'attente de l'arrivée des autres intervenants.
- Participer à la protection de tous les intervenants pendant le temps où la présence des forces de l'ordre est strictement nécessaire.
- Porter secours et assistance aux usagers de la voie publique, si nécessaire.
- Réguler localement le trafic pendant toute l'intervention.
- Faciliter la progression des véhicules de secours et de dépannage.
- Assurer le maintien de l'ordre.
- Mobiliser les dépanneurs et les éventuels moyens de remorquage, levage et évacuation des marchandises nécessaires en cas d'événement grave.
- Veiller au respect du positionnement de chaque intervenant et si besoin, pour des raisons de sécurité, proposer les adaptations nécessaires en coordination avec l'exploitant et le SDIS.
- Décider de la mise en place des mesures restrictives et de remise en circulation, en coordination avec l'exploitant et l'autorité administrative (Préfecture).
- Procéder, en tant que de besoin, au recueil des éléments pour enquête.

Les services d'incendie et de secours (SDIS) :

- Coordonner les opérations de secours (rôle assuré par le Commandant des Opérations de Secours) sous l'autorité du Directeur des Opérations de Secours (Préfet ou Maire).
- Mettre en place une signalisation d'urgence (si arrivés en premier sur les lieux).
- Porter secours aux victimes si besoin après désincarcération.
- Lutter contre les incendies et les effets secondaires.
- Protéger le public et l'environnement en cas de déversement de produits dangereux.
- Communiquer aux Forces de l'Ordre tous renseignements nécessaires à l'enquête.

Les gestionnaires de réseau voisin :

Les gestionnaires sont sollicités en fonction des éventuels conventions ou protocoles ou plans de gestion de trafic mis en place dans chaque département. Il reste impératif de les solliciter dès qu'un événement est susceptible d'engendrer une déviation ou une perturbation sur leur réseau par l'intermédiaire du coordonnateur routier départemental.

7.3 - Mise en place de protocoles et de conventions

Dans certains départements , la DIRMC est associée à d'autres partenaires :

- remontées et échanges d'information sur événements (conformément à la circulaire gestion de crise de décembre 2011),
- plans de gestion de trafic,
- conventions spécifiques de gestion avec les conseils généraux ou DDT (RNIL),
- convention avec la radio France Bleu.

Des protocoles relatifs à la coordination des interventions sur routes bidirectionnelles sont envisagées à l'instar de ce qui a été fait dans le département du Puy de Dôme. A ce jour aucun protocole avec SDIS et gendarmerie n'est établi.

8 - Annexes

- 1 Information au cadre d'astreinte du District-Centre**
- 2 Sommaire-type des PESI**
- 3 Schémas de signalisation des tableaux d'aide à la décision**
 - 1- Routes bidirectionnelles**
 - a- routes à 2, 3 ou 4 voies
 - b- créneaux de dépassement
 - 2- Routes à chaussées séparées**
 - a- objet manipulable à la main
 - b- intervention sur BAU
 - c- interventions sur voie circulée
 - d- intervention sur 2x3 voies
 - e- coupure d'un sens de circulation
- 4 Tableau d'astreinte du District-Centre**
- 5 Veille qualifiée du District-Centre**
- 6 Patrouillage**
- 7 Nomenclature des signaux utilisés**
- 8 Travail isolé**
- 9 Glossaire**
- 10 Modèles de mains courantes**

Annexe 1 – Information au cadre d'astreinte du District-Centre

DEFINITION D'UN EVENEMENT MAJEUR:**1-MISE EN ALERTE**

- 1.1-Situation où l'évolution des conditions météorologiques ou de trafic laisse présager des perturbations majeures de la circulation

2-RESTRICTION IMPORTANTES A LA CIRCULATION

- 2.1-RN coupée à la circulation de manière durable (plus de 30 mn) suite à un événement imprévu: accident, neige, inondation, coulée de boue ...

3-ACCIDENT DE LA CIRCULATION

- 3.1-Accident mortel.
3.2-Accident impliquant au moins 3 blessés graves.
3.3-Accident impliquant des transport en commun, quelle que soit la gravité de l'accident.
3.4-Accident impliquant une personnalité locale ou nationale.

4-INCIDENT MAJEUR METTANT EVENTUELLEMENT EN JEU LA SECURITE DES PERSONNES

- 4.1-Accident impliquant un transport de matières dangereuses.
4.2-Eboulement ou chute de blocs importants pouvant, même après leur déblaiement, par leur ampleur, mettre en jeu la sécurité des usagers ou des riverains.
4.3-Risque avéré d'éboulement important.
4.4-Inondation ou menace d'inondation de chaussée.

5-EVENEMENT SUSCEPTIBLE DE RETOMBÉES MEDIATIQUES

- 5.1-Tout événement qui paraît de nature à faire l'objet de retombées médiatiques importantes de la circulation niveau départemental ou régionale.

6-ACCIDENT GRAVE DU TRAVAIL IMPLIQUANT UN AGENT DE L'ETAT (mis à disposition ou détaché).

Annexe 2 – Sommaire-type des PESI (Plans d'Exploitation de la Surveillance et des Interventions)

NB : l'élaboration des PESI des CIGT d'Issoire et de Clermont l'Hérault est de la responsabilité des Districts Nord et Sud.

Le sommaire-type des PESI destinés au caractère opérationnel sur le terrain pour le personnel d'exploitation est le suivant :

Plan d'Exploitation de la Surveillance et des Interventions pour le District Centre

Unité Territoriale de XXX – CEI de XXX

Structuration des PESI

- 1 pour l'UT Chaîne des Puys (CEI Murat et Saint-Mamet) – totalité RN 122
- 1 pour le CEI de Monistrol-sur-Loire / Brives-Charensac – tronçons 2x1 et 2x2 voies
- 1 pour le CEI de Brioude / Loudes – reste secteur Haute-Loire
- 1 pour l'UT Cévennes-Vivarais (CEI Langogne-Lanarce, Mende-Florac et Aubenas) – caractéristiques proches

A - Diagnostic territorial

- zones d'ombre
concerne uniquement le PESI du CEI de Monistrol-sur-Loire / Brives-Charensac
- caractéristiques spécifiques de l'infrastructure
distingue sections à 2x2 voire 2x3 voies, 2x1 voie, créneaux, zones sensibles
- identification des échangeurs importants
concerne uniquement le PESI du CEI de Monistrol-sur-Loire / Brives-Charensac
- niveaux de trafic pour le choix des schémas d'intervention sur routes bidirectionnelles
classement par tronçons homogènes en fort ou faible trafic

B– Patrouillage

- déclinaison des niveaux de service
normalement définies dans le DOSI
- circuits de patrouillage
propre à chaque CEI
- consignes spécifiques
contenu ?
- rapport de patrouille
copie cahier « main courante patrouillage » - DC août 2012

C – Interventions

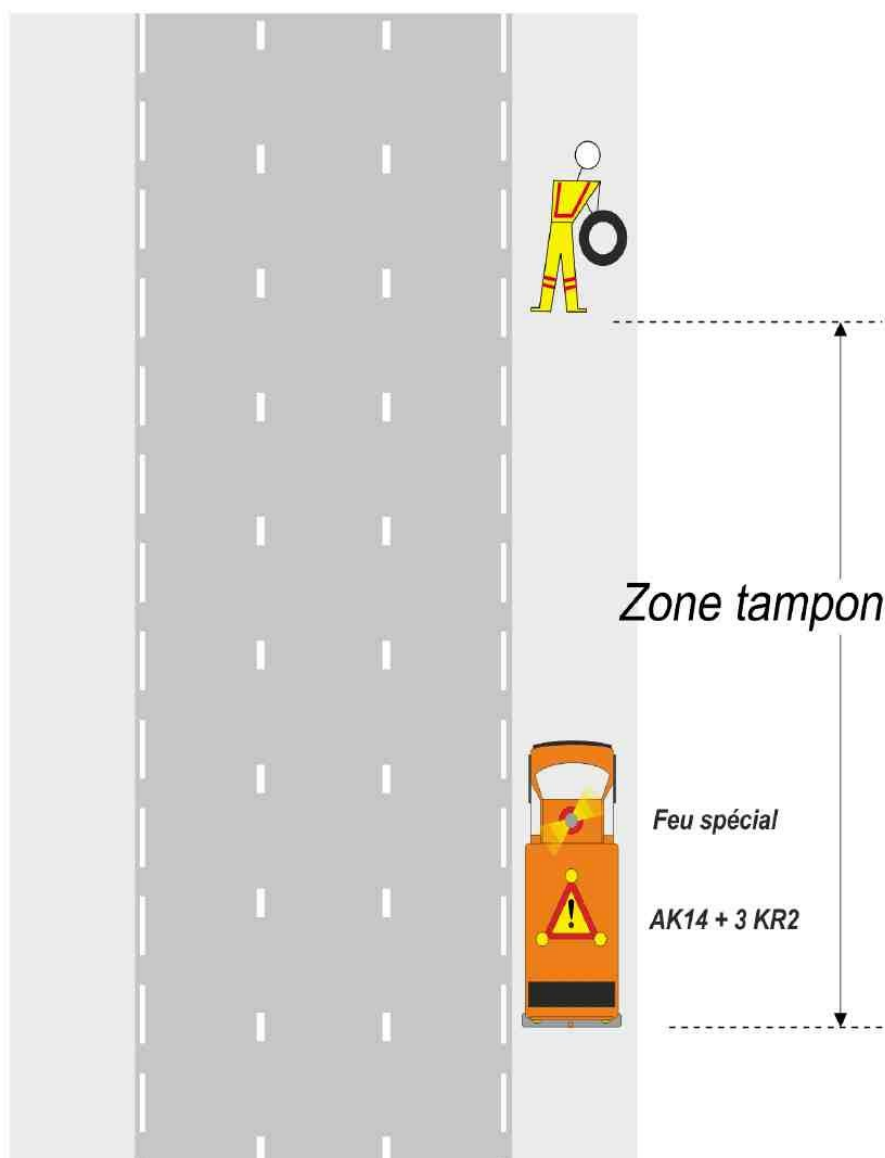
- main courante et fiches d'intervention
copie cahiers « main courante RDI + cadre » et « fiche d'intervention » - DC août 2012
- répertoire téléphonique et radio interne
propre à chaque CEI
- consignes spécifiques
 - communication avec le CIGT (et la salle VH si activée ?)
 - niveau de responsabilité selon nature événement
tableaux veille qualifiée événementielle (hiver et été)
 - schémas d'intervention
ceux applicables au CEI ou UT considéré

Annexe 3 – Schémas de signalisation des Tableaux d'Aide à la Décision

PROJET

Annexe 3-1
Schémas de signalisation
Routes bidirectionnelles
a- routes à 2, 3 ou 4 voies
(niveaux U0)

N° 1	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur l'accotement	Route à 2, 3 et 4 voies Accotement large
-------------	--	--

**Commentaires :**

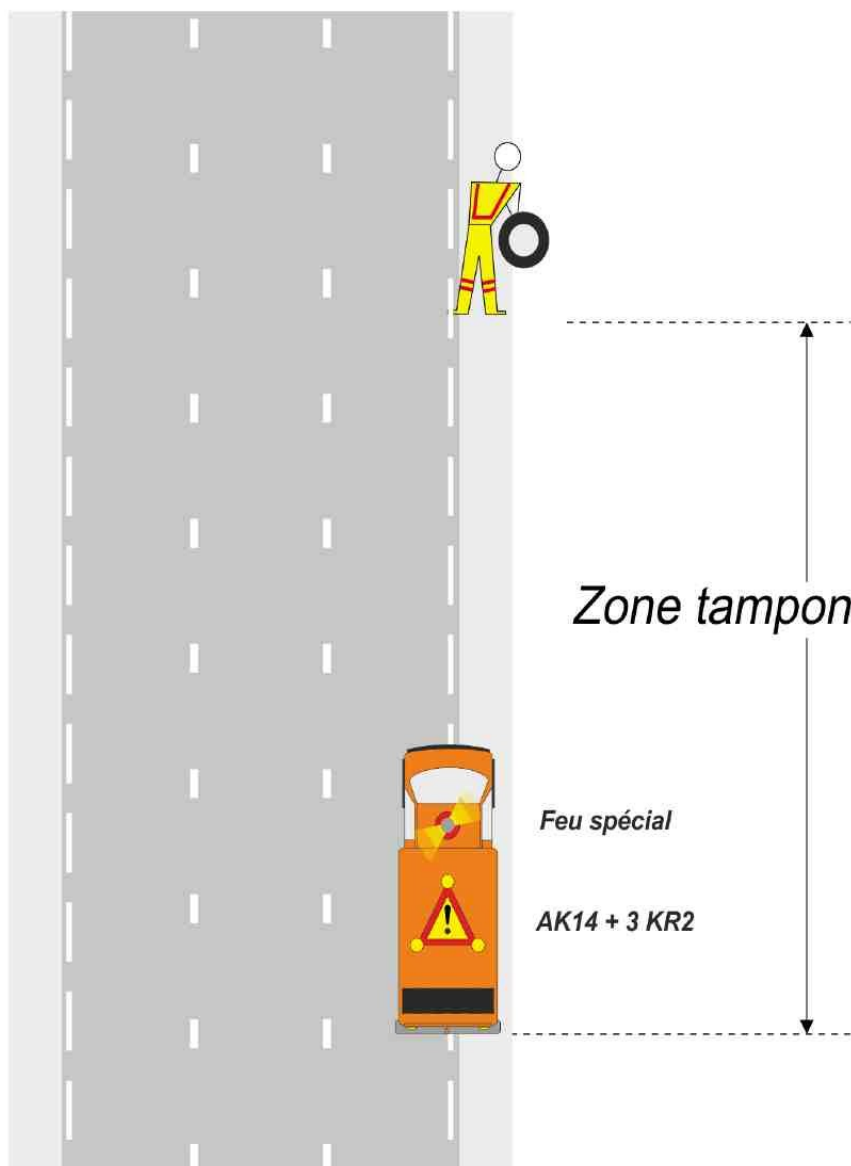
Le schéma représente une configuration sur une route à 3 voies.

Le véhicule de signalisation est positionné sur l'accotement. Ce dispositif est utilisé quelles que soient les conditions de visibilité.

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Le signal lumineux directif n'est pas activé. En cas d'utilisation d'un signal KXC50, un message littéral incitant les usagers à la prudence peut être activé.

N° 2	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur l'accotement	Route à 2, 3 et 4 voies Accotement faible largeur
------	---	--

**Commentaires :**

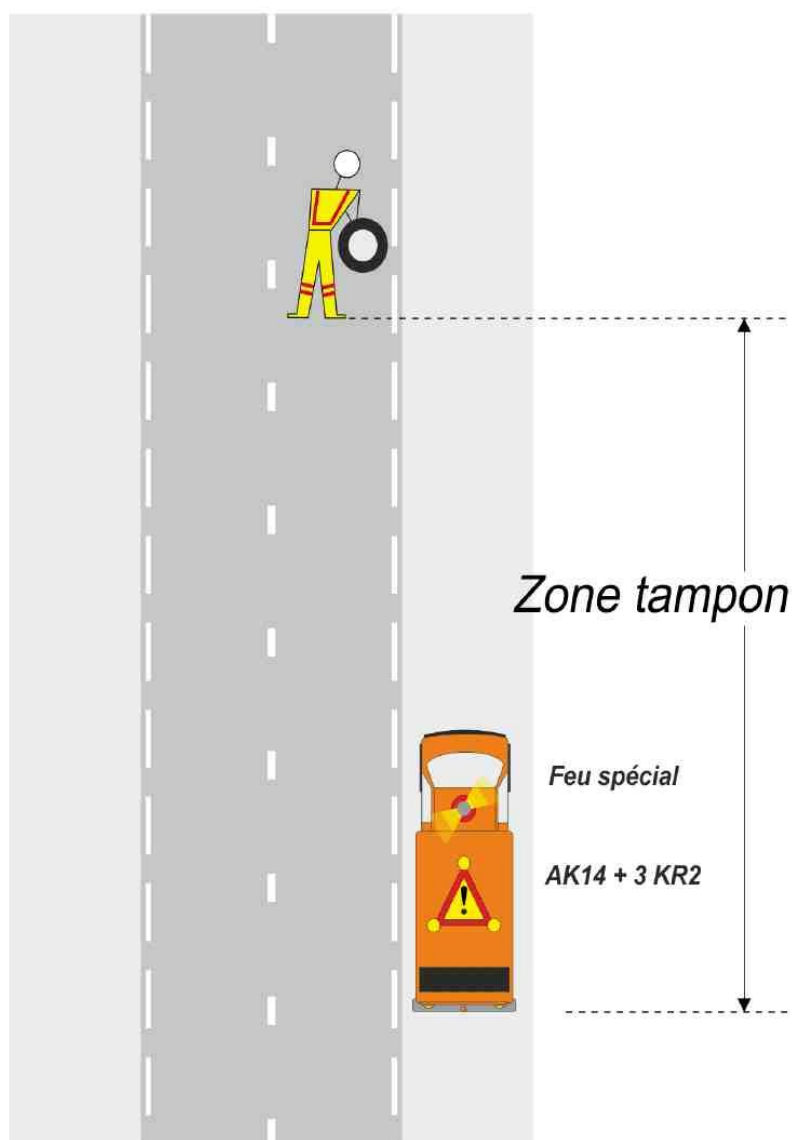
Le schéma représente une configuration sur une route à 3 voies.

Le véhicule de signalisation est positionné à cheval sur la bande de rive. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Le signal lumineux directif n'est pas activé. En cas d'utilisation d'un signal KXC50, un message littéral incitant les usagers à la prudence peut être activé.

N° 3	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur la chaussée	Route à 2 voies Accotement large
------	--	-------------------------------------

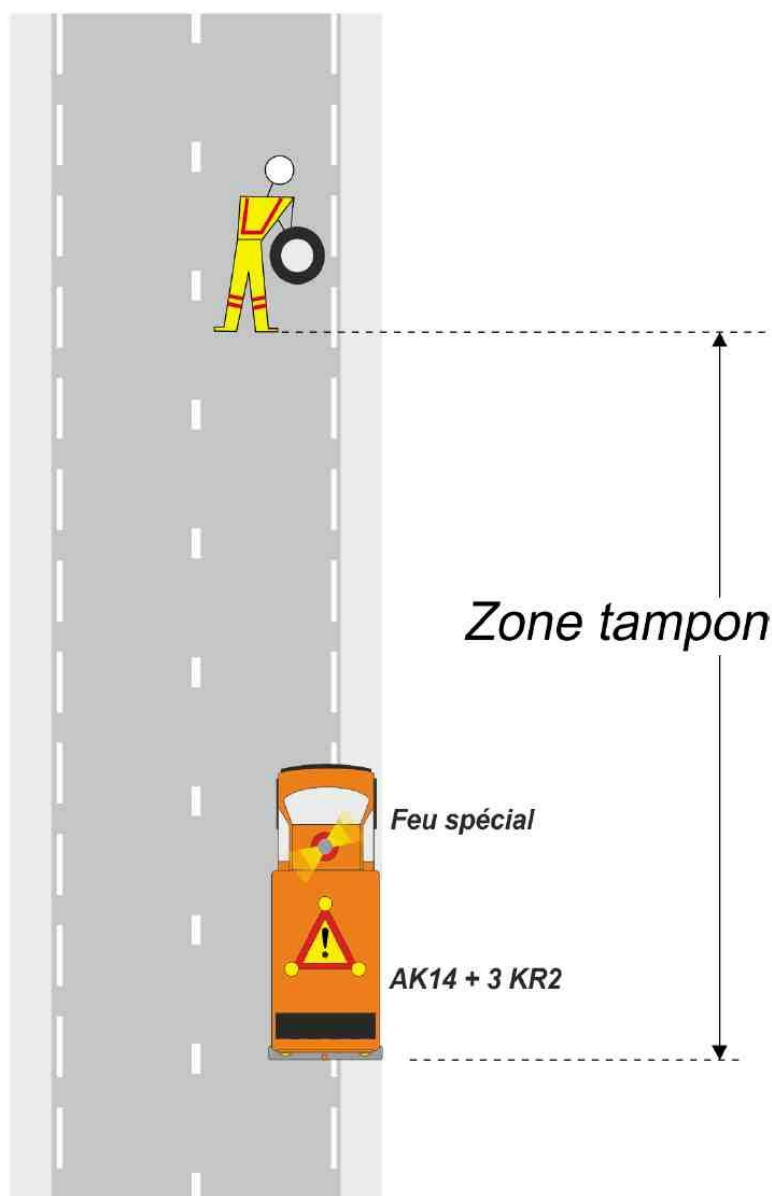
**Commentaires :**

Le véhicule de signalisation est positionné sur l'accotement. Ce dispositif est utilisé quelles que soient les conditions de visibilité.

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Le signal lumineux directif n'est pas activé. En cas d'utilisation d'un signal KXC50, un message littéral incitant les usagers à la prudence peut être activé.

N° 4	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur la chaussée	Route à 2 voies Accotement faible largeur
------	--	--

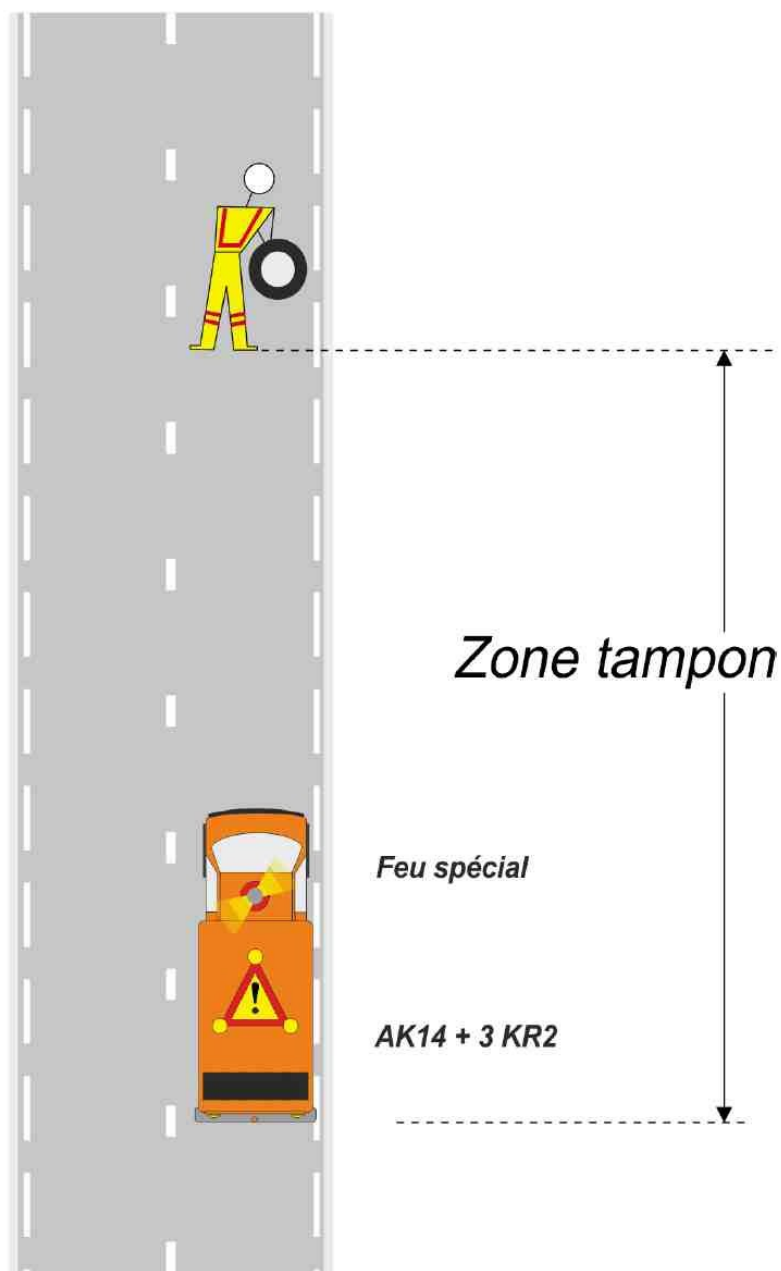
**Commentaires :**

Le véhicule de signalisation est positionné à cheval sur la bande de rive. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Le signal lumineux directif n'est pas activé. En cas d'utilisation d'un signal KXC50, un message littéral incitant les usagers à la prudence peut être activé.

N°5	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur la chaussée	Route à 2 voies Sans accotement
-----	--	------------------------------------

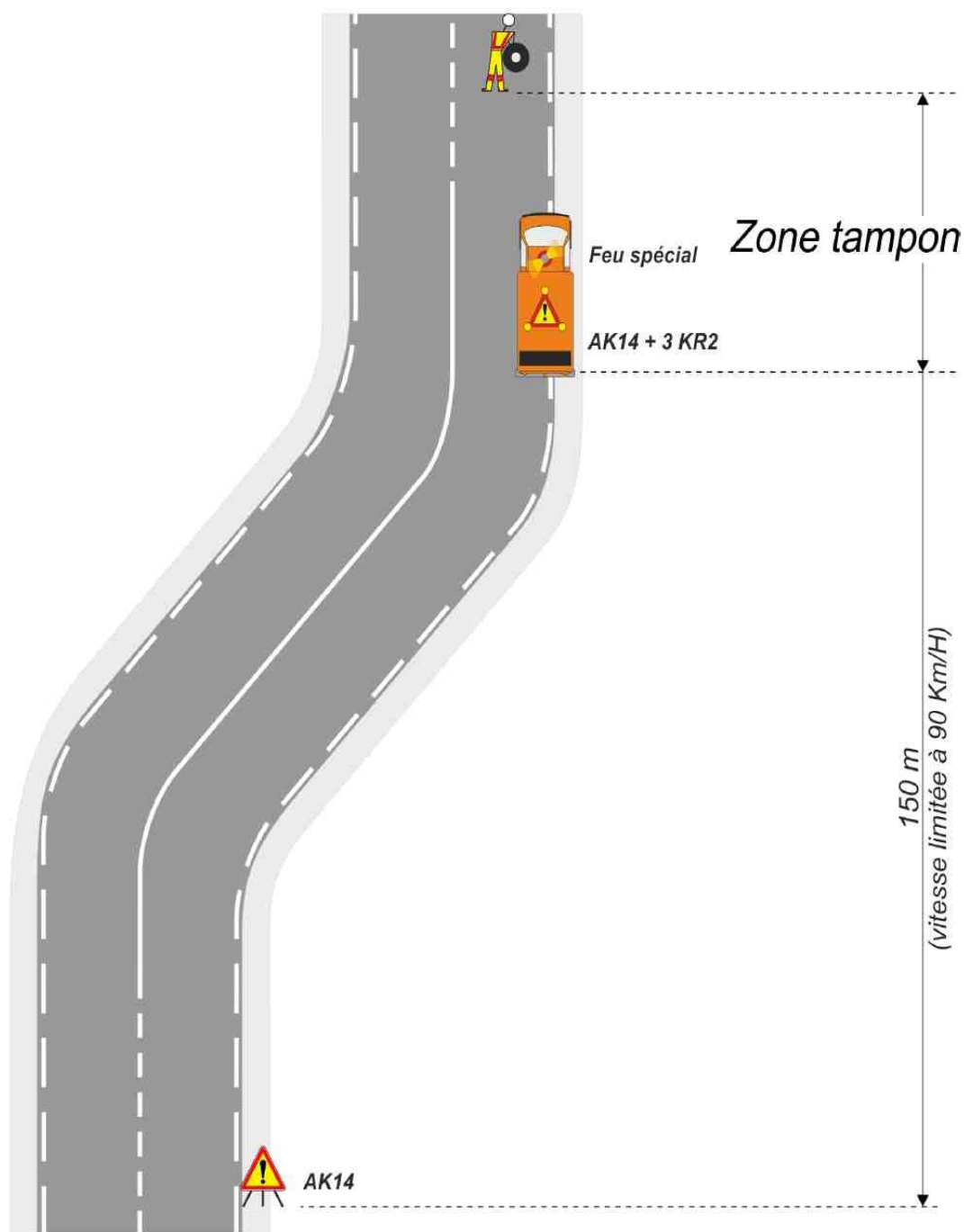
**Commentaires :**

Le véhicule de signalisation est positionné sur la voie de circulation. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Le signal lumineux directif n'est pas activé. En cas d'utilisation d'un signal KXC50, un message littéral incitant les usagers à la prudence peut être activé.

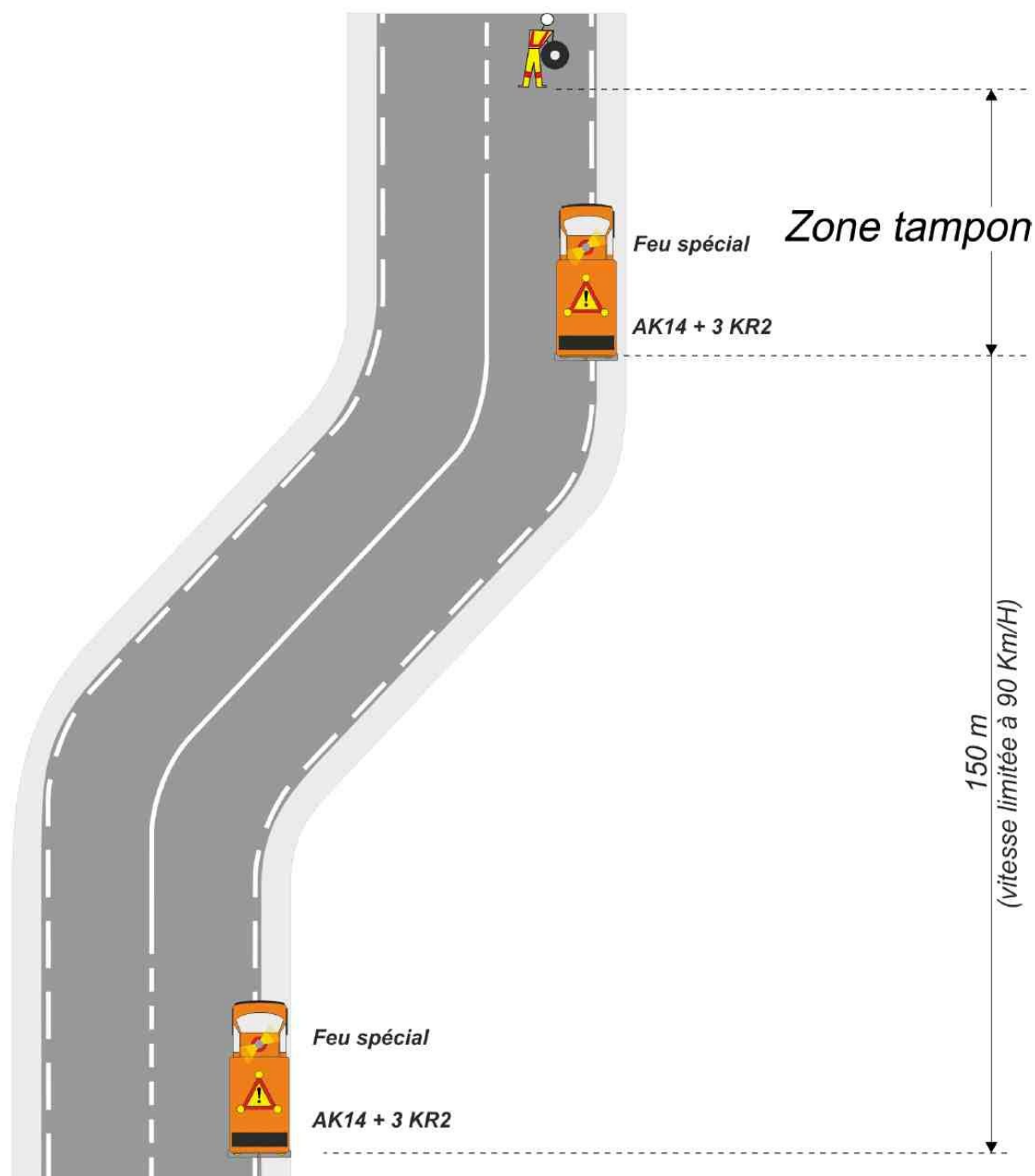
N° 7.1	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur la chaussée	Route à 2, 3 et 4 voies Visibilité insuffisante
---------------	---	---

**Commentaires :**

Selon la largeur de l'accotement, le véhicule de signalisation est positionné sur l'accotement, à cheval sur la bande de rive ou sur la voie de circulation.

Ce dispositif est utilisé lorsque la distance de visibilité est insuffisante. Une signalisation d'approche (ici AK14 posé au sol) est placée en amont du véhicule de signalisation à 150 mètres pour une vitesse limitée à 90km/h, 100 mètres pour une vitesse limitée à 70 km/h et 60 mètres pour une vitesse limitée à 50 km/h.

N° 7.2	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur la chaussée	Route à 2, 3 et 4 voies Visibilité insuffisante
---------------	---	---

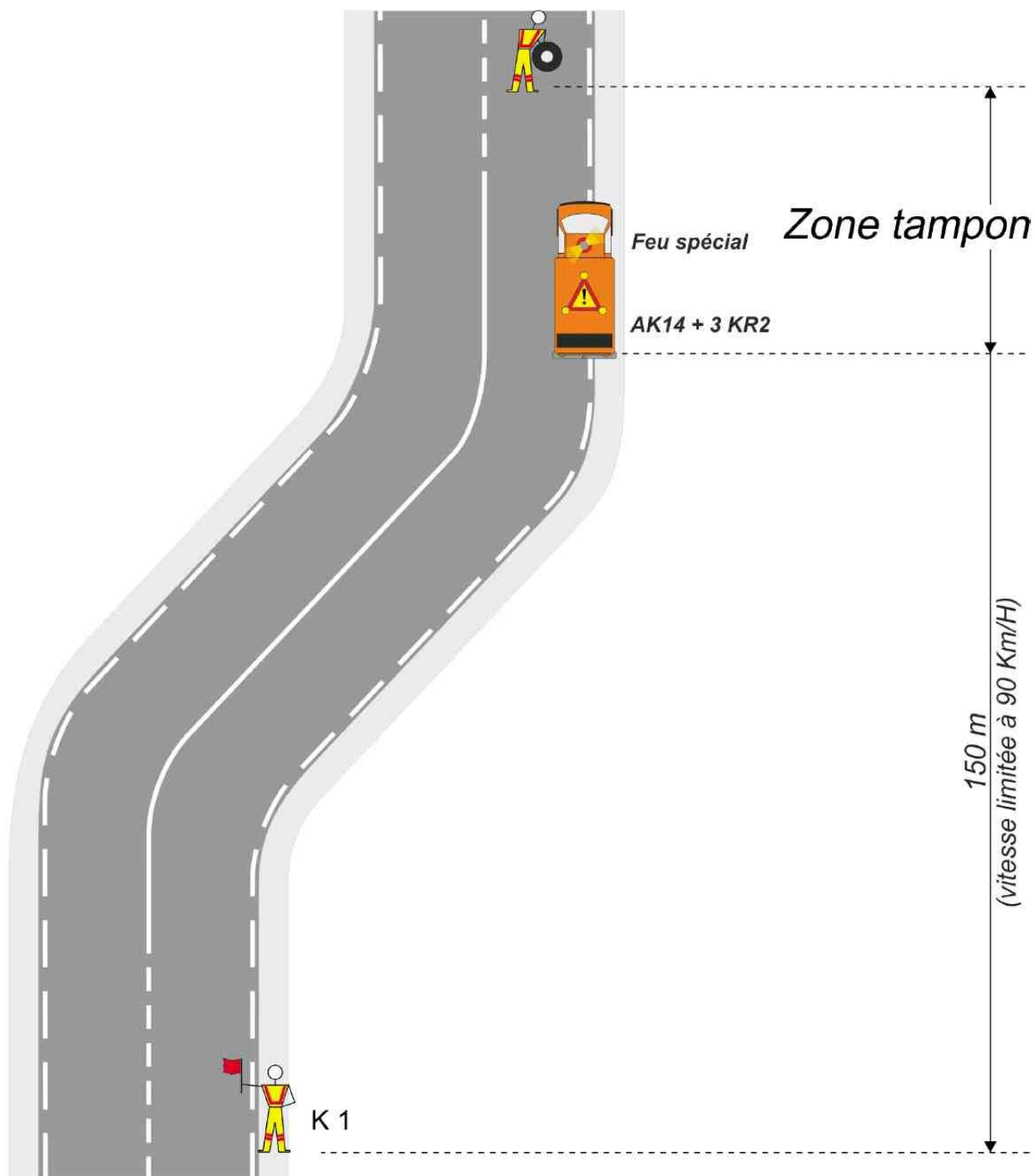
**Commentaires :**

Selon la largeur de l'accotement, le véhicule de signalisation est positionné sur l'accotement, à cheval sur la bande de rive ou sur la voie de circulation.

Ce dispositif est utilisé lorsque la distance de visibilité est insuffisante. Une signalisation d'approche (ici AK14 porté par un véhicule) est placée en amont du véhicule de signalisation à 150 mètres pour une vitesse limitée à 90km/h, 100 mètres pour une vitesse limitée à 70 km/h et 60 mètres pour une vitesse limitée à 50 km/h.

Le signal lumineux directif n'est pas activé. En cas d'utilisation d'un signal KXC50, un message littéral incitant les usagers à la prudence peut être activé.

N° 7.3	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur la chaussée	Route à 2, 3 et 4 voies Visibilité insuffisante
--------	---	---

**Commentaires :**

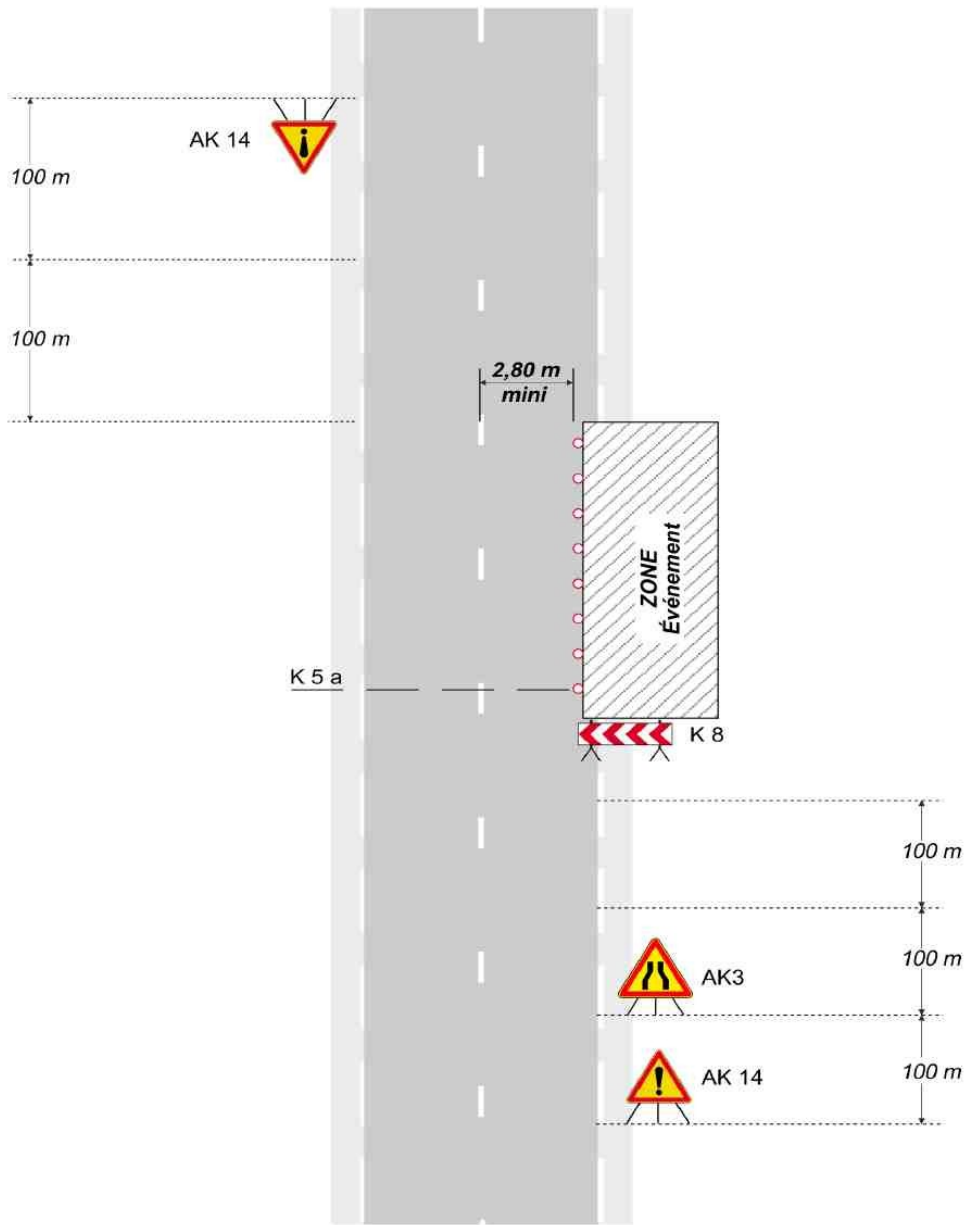
Selon la largeur de l'accotement, le véhicule de signalisation est positionné sur l'accotement, à cheval sur la bande de rive ou sur la voie de circulation.

Ce dispositif est utilisé lorsque la distance de visibilité est insuffisante. Une signalisation d'approche (ici fanion K1 porté par un agent) est placée en amont du véhicule de signalisation à 150 mètres pour une vitesse limitée à 90km/h, 100 mètres pour une vitesse limitée à 70 km/h et 60 mètres pour une vitesse limitée à 50 km/h.

PROJET

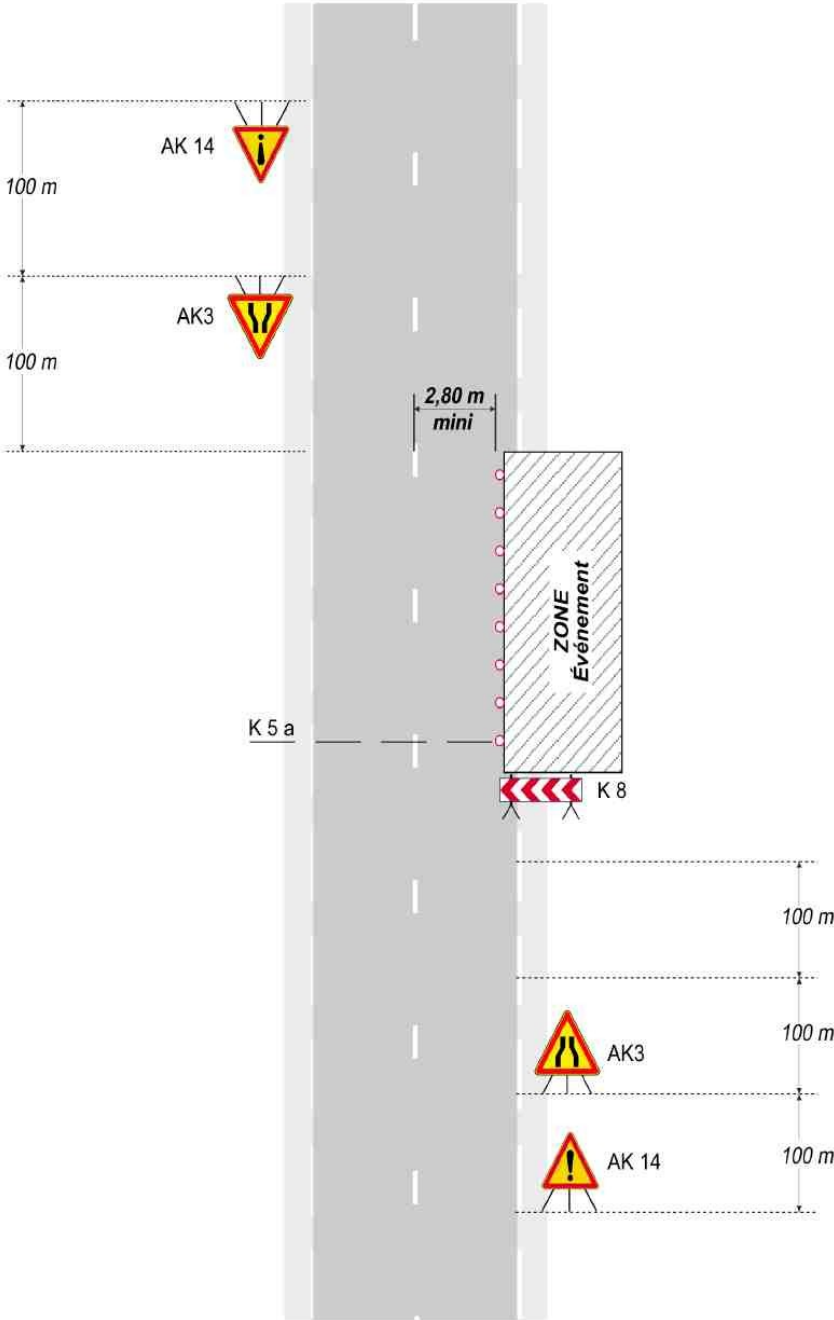
Annexe 3-1
Schémas de signalisation
Routes bidirectionnelles
a- routes à 2, 3 ou 4 voies
(niveaux U1)

N° 20	Niveau U1 – Signalisation traditionnelle Léger empiètement	Route à 2 voies Trafic PL faible
-------	---	-------------------------------------



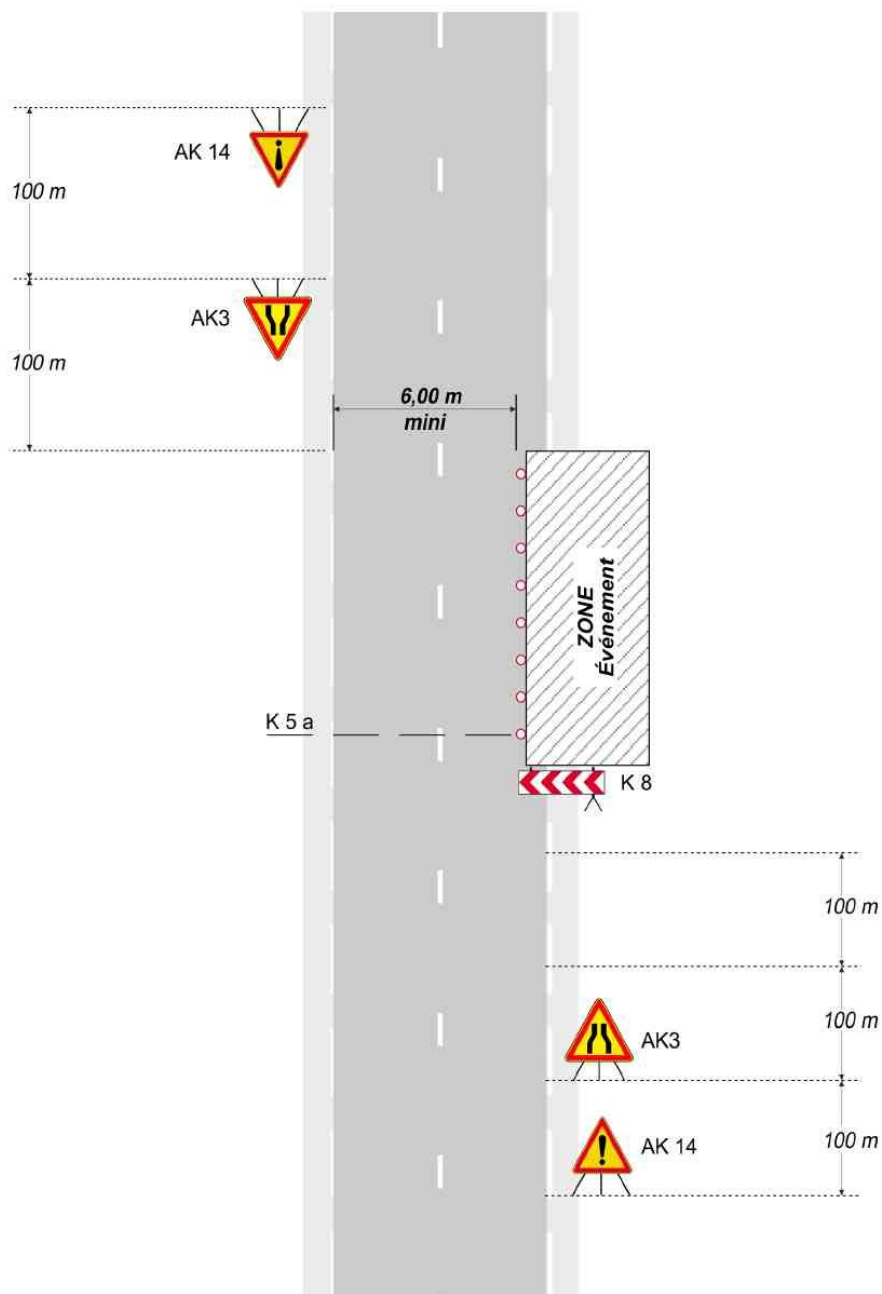
Commentaires :
La largeur laissée libre à la circulation sur la voie dans le sens de l'évènement est de **2,80m** : les conditions de circulation sont normales.
Durée maximale recommandée : 4 heures

N° 21	Niveau U1 – Signalisation traditionnelle Léger empiètement	Route à 2 voies Trafic PL fort
-------	---	-----------------------------------



Commentaires :
La largeur laissée libre à la circulation sur la voie dans le sens de l'évènement est de **2,80m** : les conditions de circulation sont normales.
Durée maximale recommandée : 4 heures

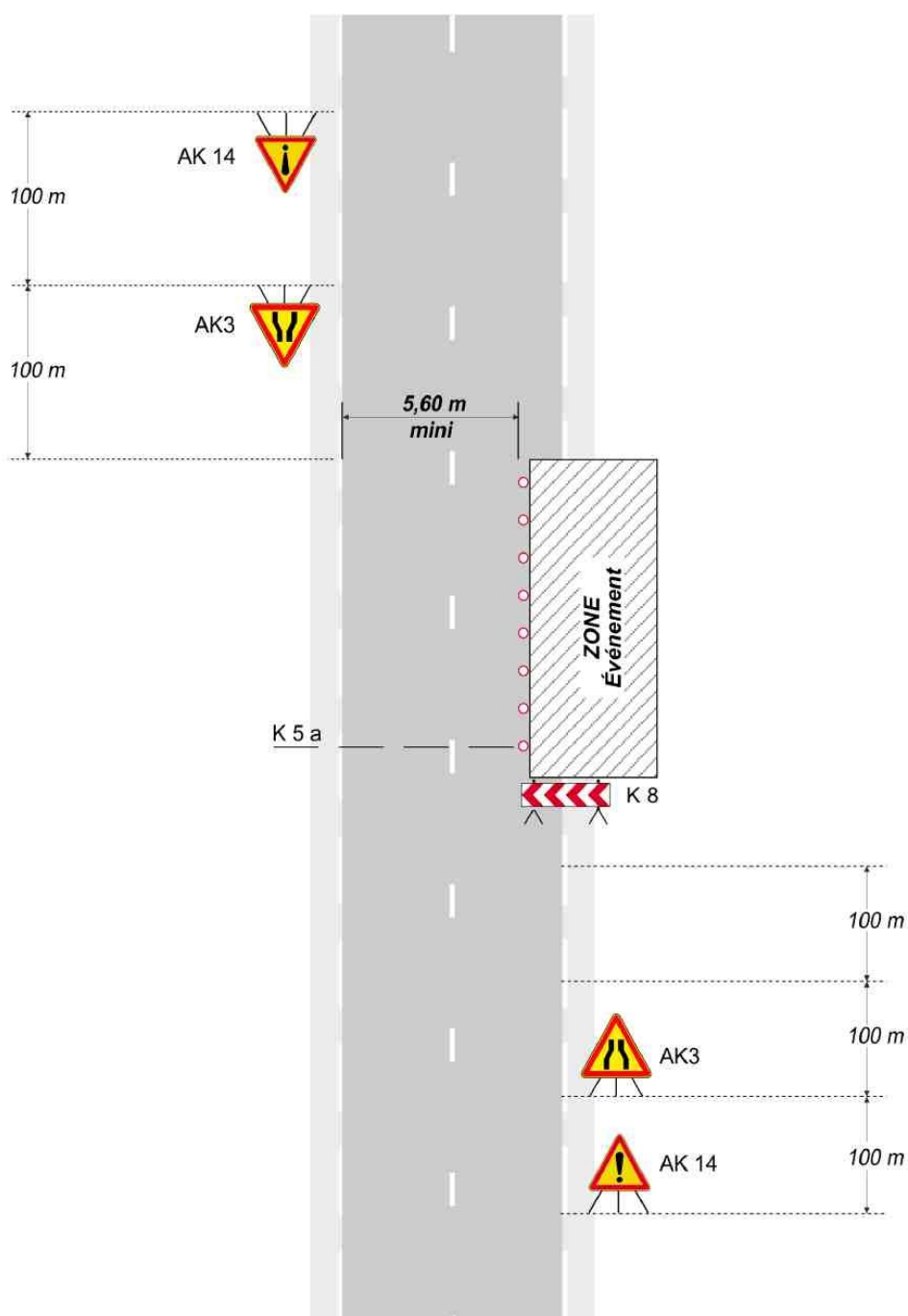
N° 22	Niveau U1 – Signalisation traditionnelle Fort empiètement	Route à 2 voies Trafic PL fort
-------	--	-----------------------------------

**Commentaires :**

La largeur laissée libre à la circulation sur la chaussée est de **6,00m** : les conditions de circulation sont modifiées en dévoiement. Durée maximale recommandée : 4 heures

[Fusionner les schémas 22 et 23 et en plaçant dans un commentaire sur les largeurs]

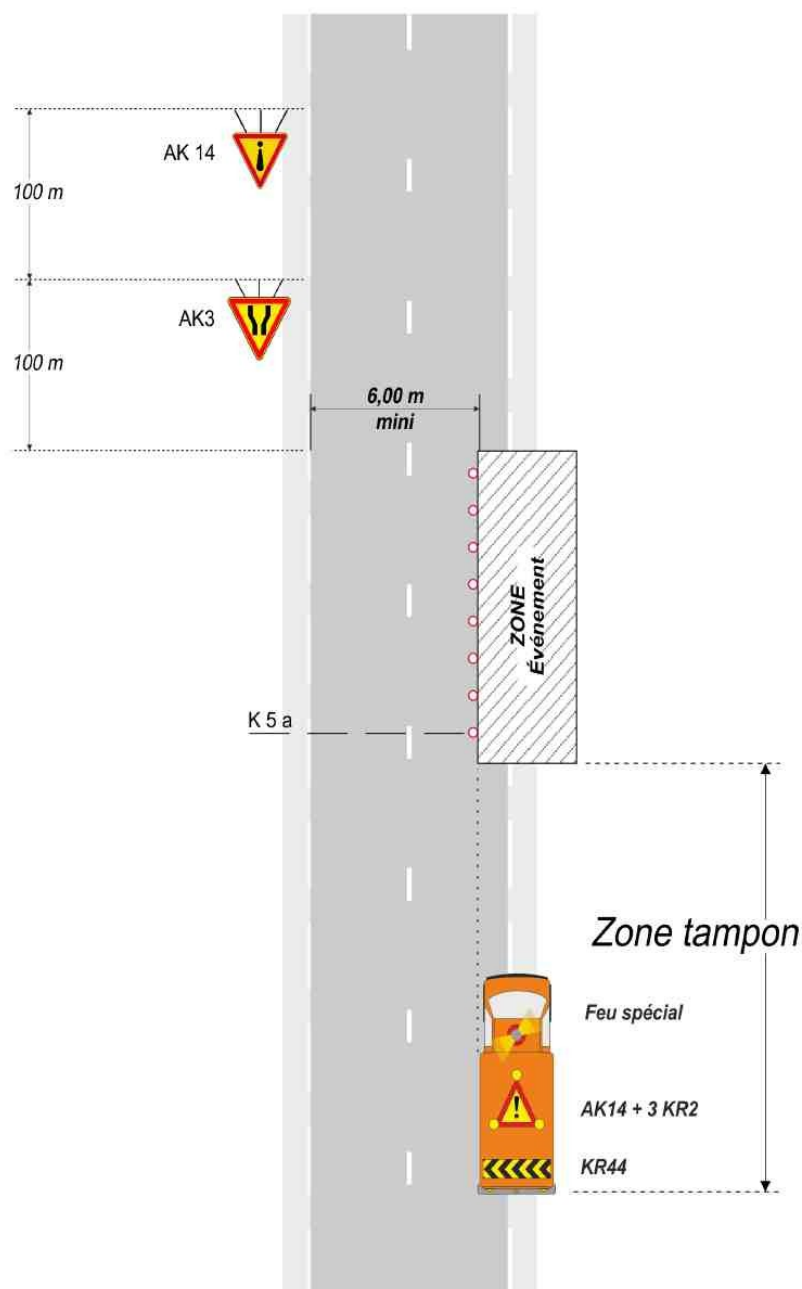
N° 23	Niveau U1 – Signalisation traditionnelle Fort empiètement	Route à 2 voies Trafic PL faible
--------------	---	--

**Commentaires :**

La largeur laissée libre à la circulation sur la chaussée est de **5,60m** : les conditions de circulation sont modifiées en dévoiement. Durée maximale recommandée : 4 heures

[Fusionner les schémas 22 et 23 et en plaçant dans un commentaire sur les largeurs]

N° 24	Niveau U1 – Véhicule de signalisation Fort empiètement	Route à 2 voies Trafic PL fort
-------	---	-----------------------------------



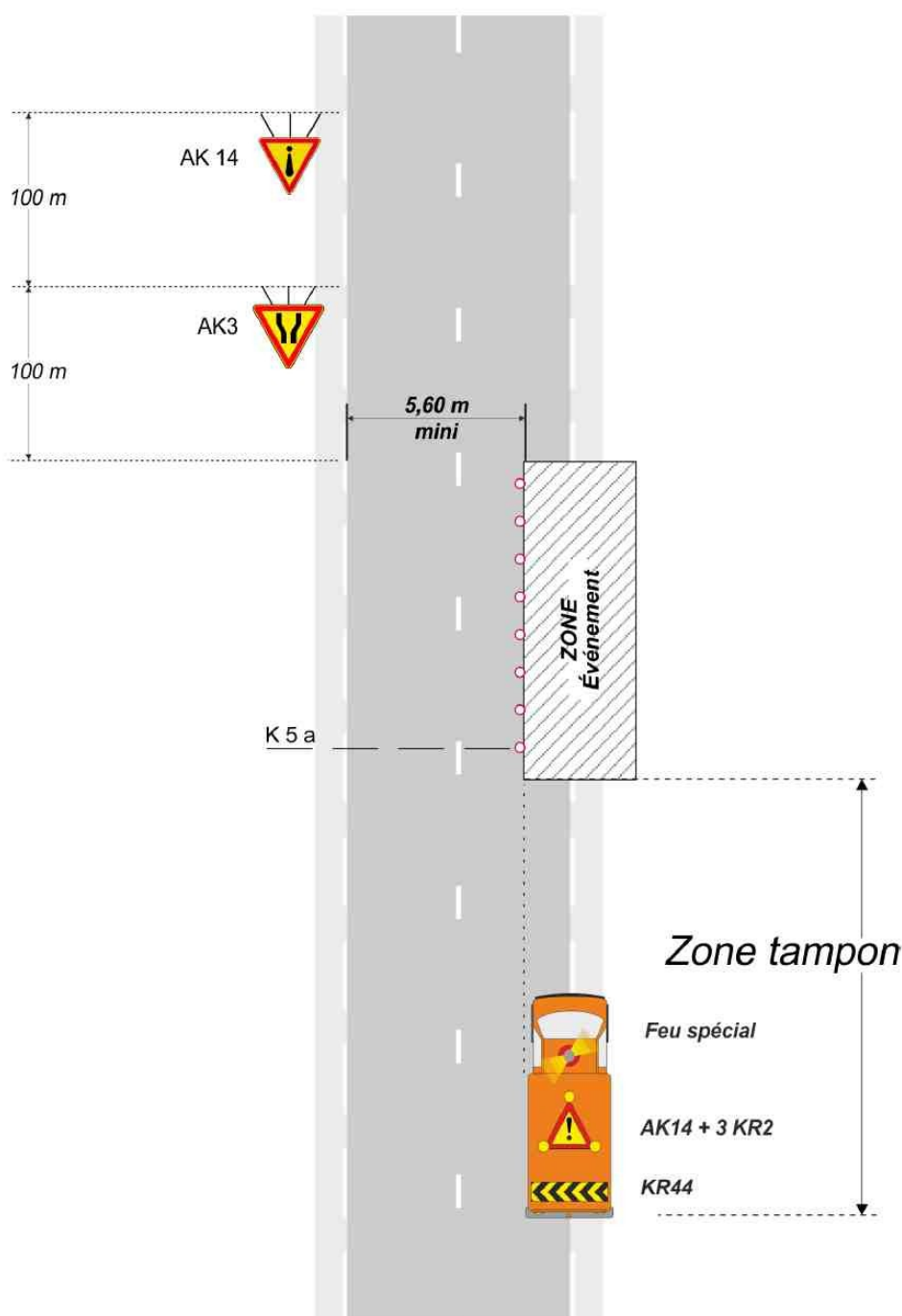
Commentaires :

La largeur laissée libre à la circulation sur la chaussée est de **6,00m** : les conditions de circulation sont modifiées en dévoiemment. Le véhicule de signalisation est positionné à cheval sur la bande de rive et le signal lumineux directif est obligatoirement activé. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et la zone événement.

Durée maximale recommandée : 2 heures

N° 25	Niveau U1 – Véhicule de signalisation Fort empiètement	Route à 2 voies Trafic PL faible
--------------	--	--

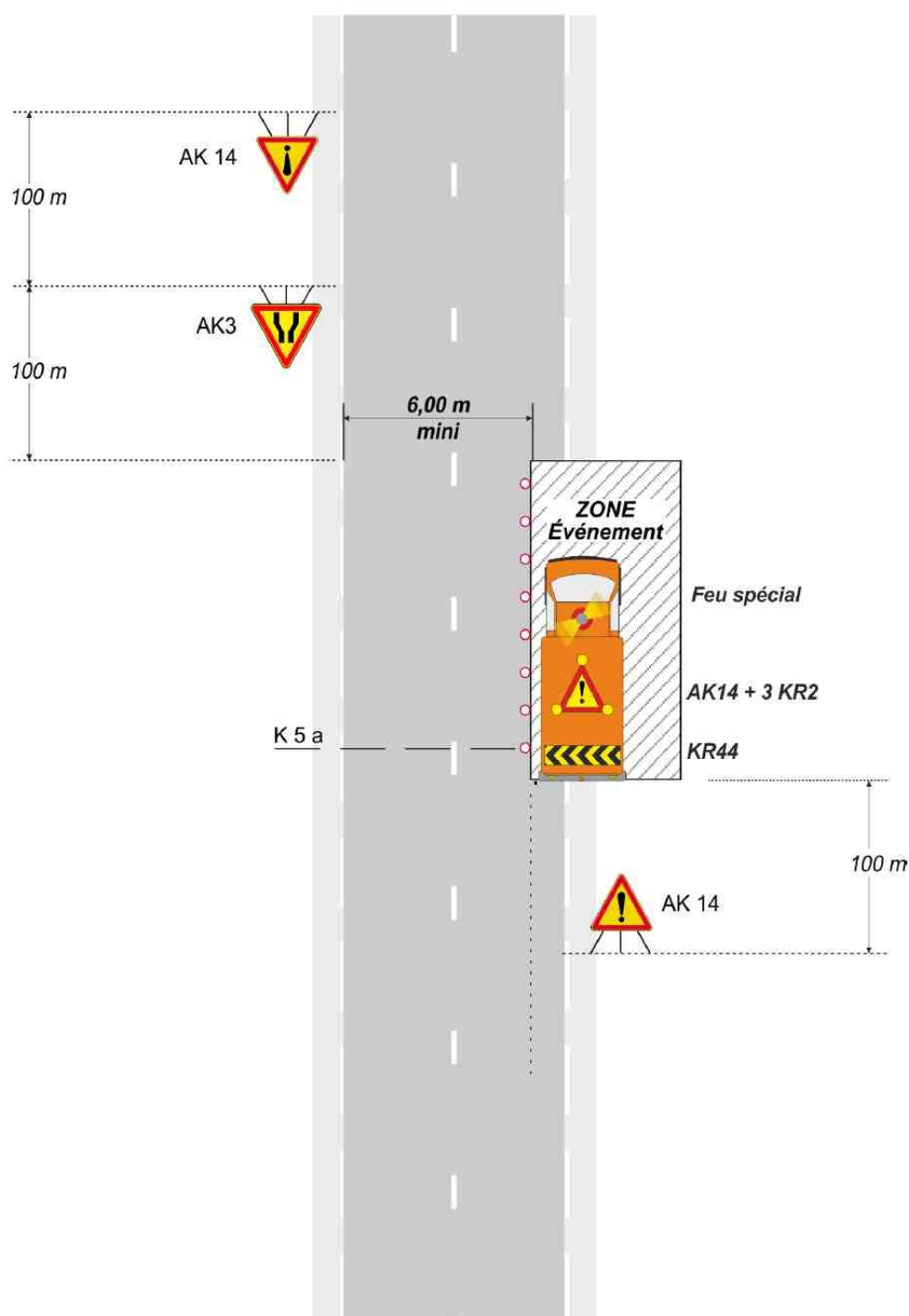
**Commentaires :**

La largeur laissée libre à la circulation sur la chaussée est de **5,60m** : les conditions de circulation sont modifiées en dévoiement. Le véhicule de signalisation est positionné à cheval sur la bande de rive et le signal lumineux directif est obligatoirement activé. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et la zone événement.

Durée maximale recommandée : 2 heures

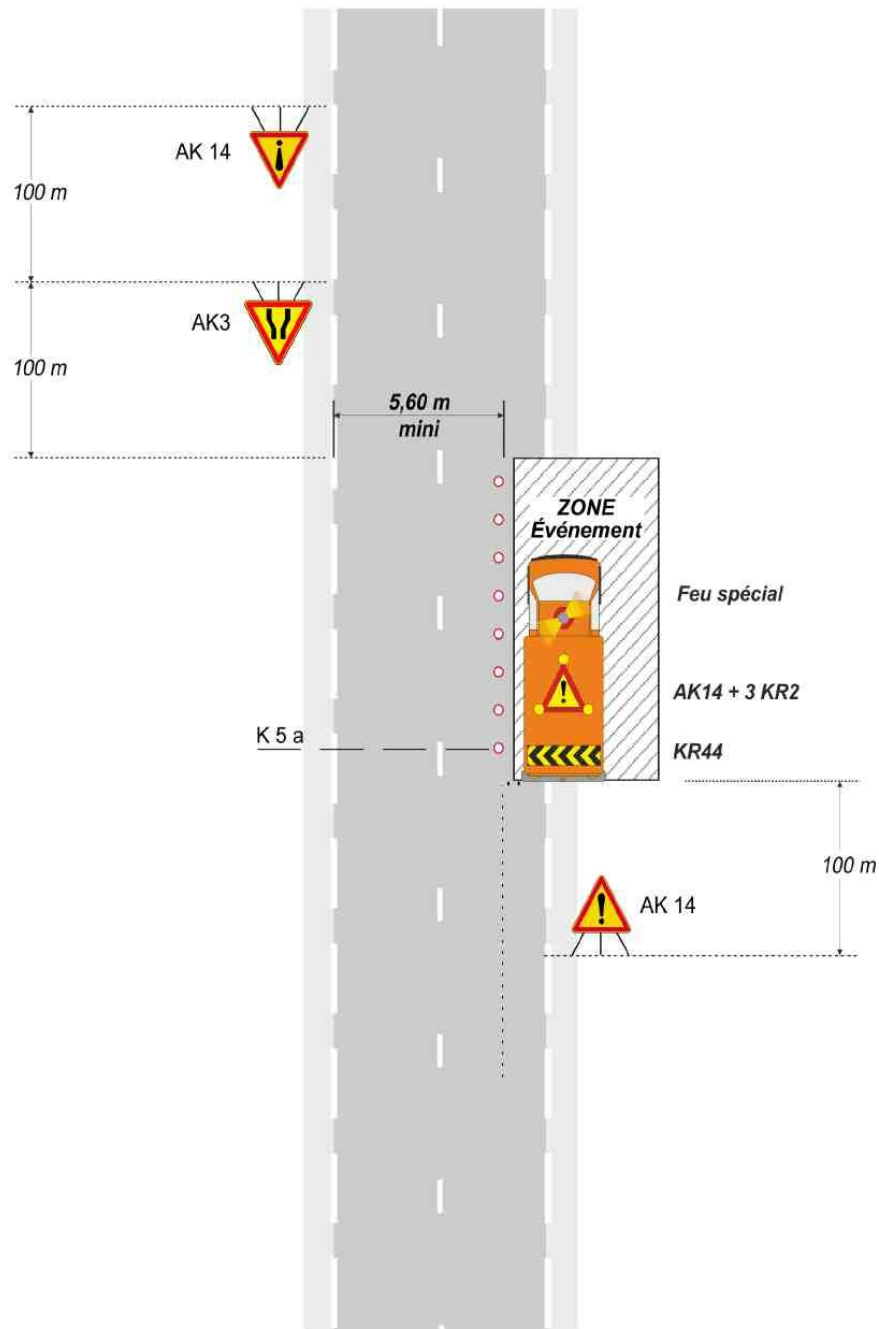
N° 26	Niveau U1 – Méthode mixte Fort empiètement	Route à 2 voies Trafic PL fort
-------	---	-----------------------------------

**Commentaires :**

La largeur laissée libre à la circulation sur la chaussée est de **6,00m** : les conditions de circulation sont modifiées en dévoiement. Le véhicule de signalisation est placé dans la zone événement pour une intervention de viabilité; il est positionné à cheval sur la bande de rive et le signal lumineux directif est obligatoirement activé. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

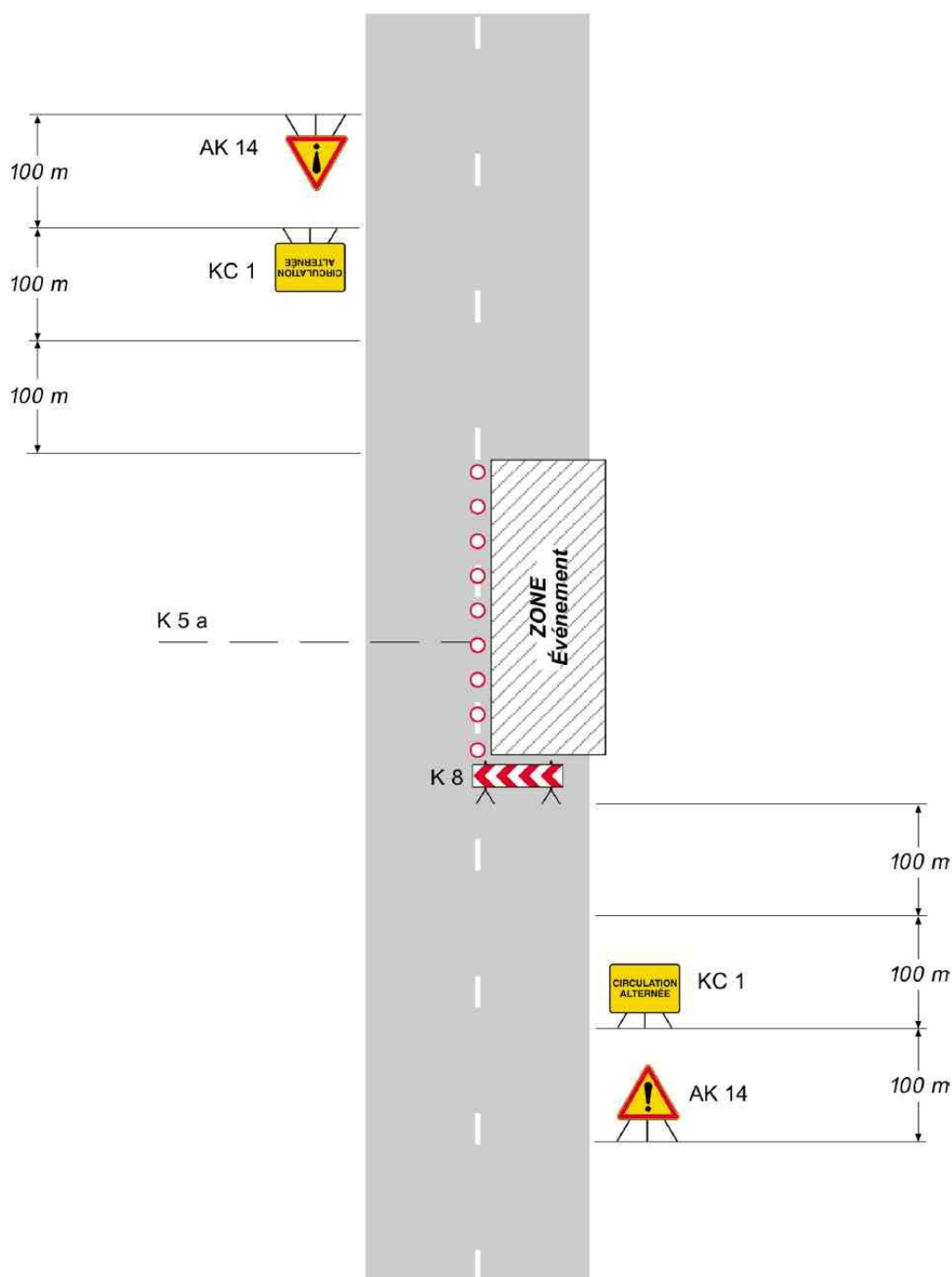
Durée maximale recommandée : 2 heures

N° 27	Niveau U1 – Méthode mixte Fort empiètement	Route à 2 voies Trafic PL faible
-------	---	-------------------------------------



Commentaires :
La largeur laissée libre à la circulation sur la chaussée est de **5,60m** : les conditions de circulation sont modifiées en dévoiement. Le véhicule de signalisation est placé dans la zone événement pour une intervention de viabilité ; il est positionné à cheval sur la bande de rive et le signal lumineux directif est obligatoirement activé. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).
Durée maximale recommandée : 2 heures

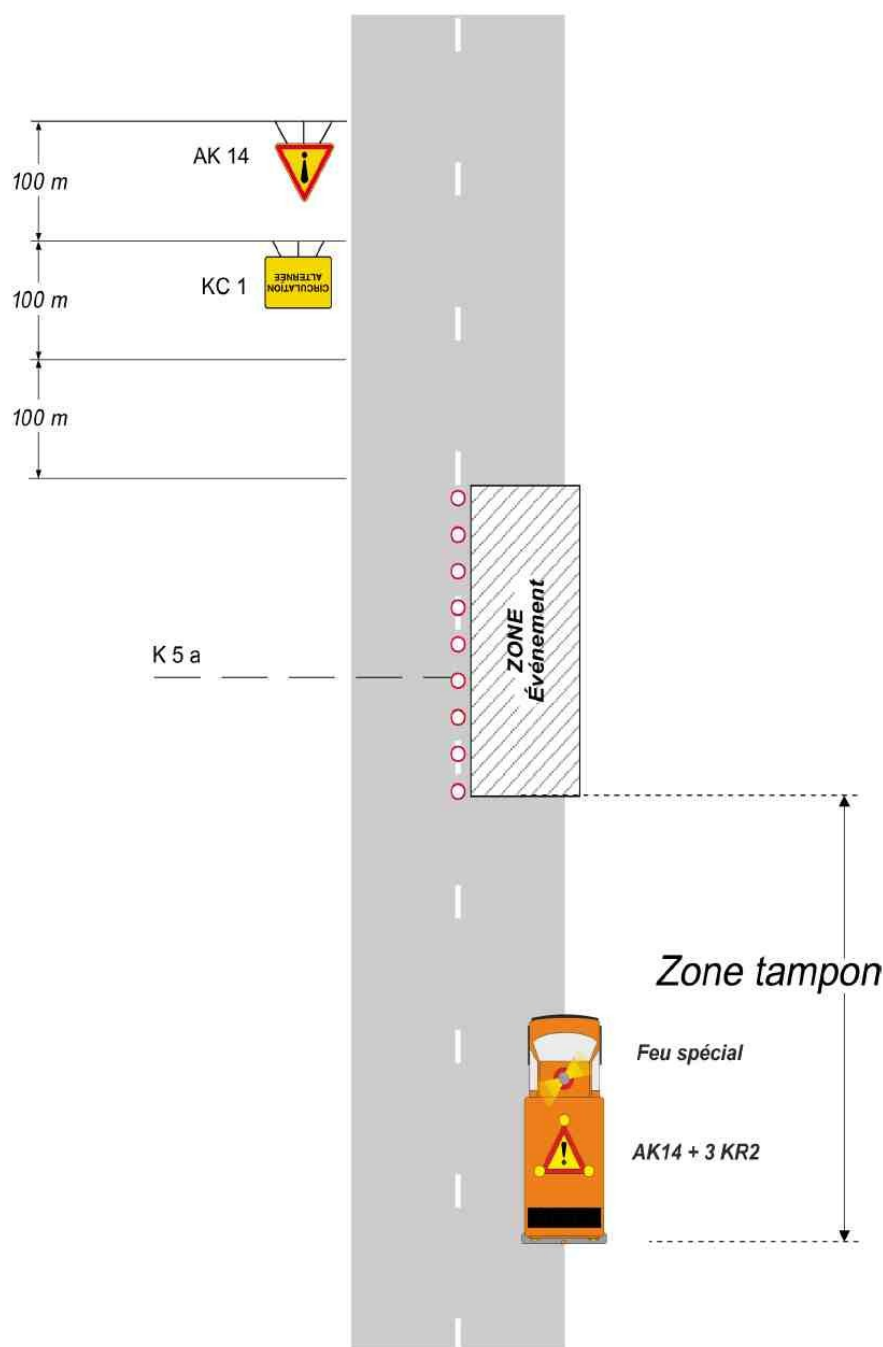
N° 28	Niveau U1 – Signalisation traditionnelle Alternat de circulation	Route à 2 voies Trafic faible
--------------	--	---

**Commentaires :**

La largeur laissée libre à la circulation oblige de gérer la circulation par alternat. Ce dispositif doit être utilisé en configuration de trafic faible et sous réserve de bonnes conditions de visibilité en approche dans les deux sens. En situation de trafic fort, la signalisation de l'alternat doit être analogue à celle d'un chantier.

Durée maximale recommandée : 4 heures

N° 29	Niveau U1 – Véhicule de signalisation Alternat de circulation	Route à 2 voies Objet sur chaussée
--------------	---	--

**Commentaires :**

La largeur laissée libre à la circulation oblige de gérer la circulation par alternat. Ce dispositif doit être utilisé en configuration de trafic faible et sous réserve de bonnes conditions de visibilité en approche dans les deux sens. En situation de trafic fort, la signalisation de l'alternat doit être analogue à celle d'un chantier.

Le véhicule de signalisation est positionné à cheval sur la bande de rive. Il est équipé d'un signal KXC50 obligatoirement activé qui comporte la mention "SENS ALTERNE" ou "ALTERNAT". Le signal lumineux directif ne doit pas être activé.

Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Durée maximale recommandée : 2 heures

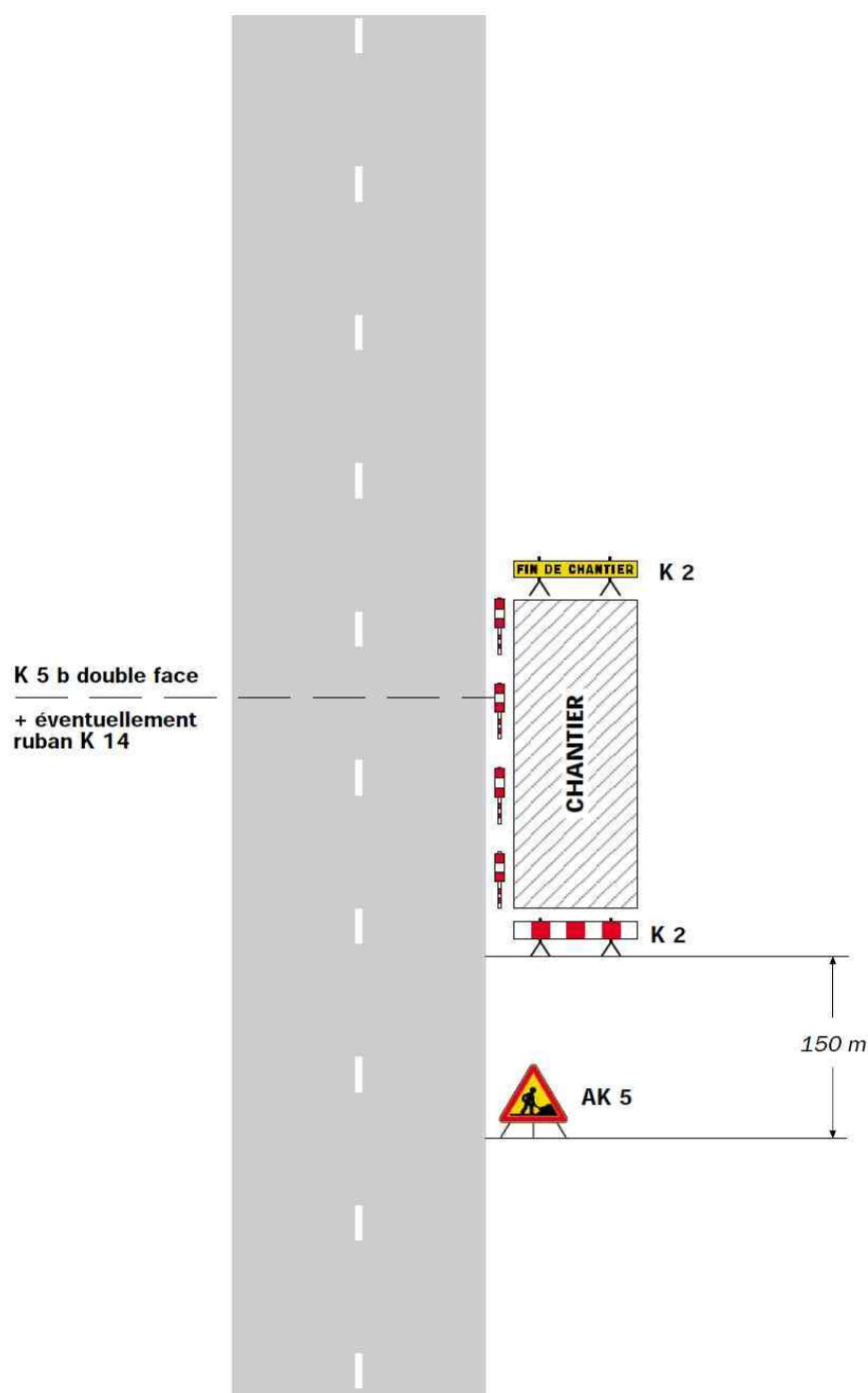
PROJET

Annexe 3-1
Schémas de signalisation
Routes bidirectionnelles
a- routes à 2, 3 ou 4 voies
(niveaux U2)



Chantiers fixes

Sur accotement



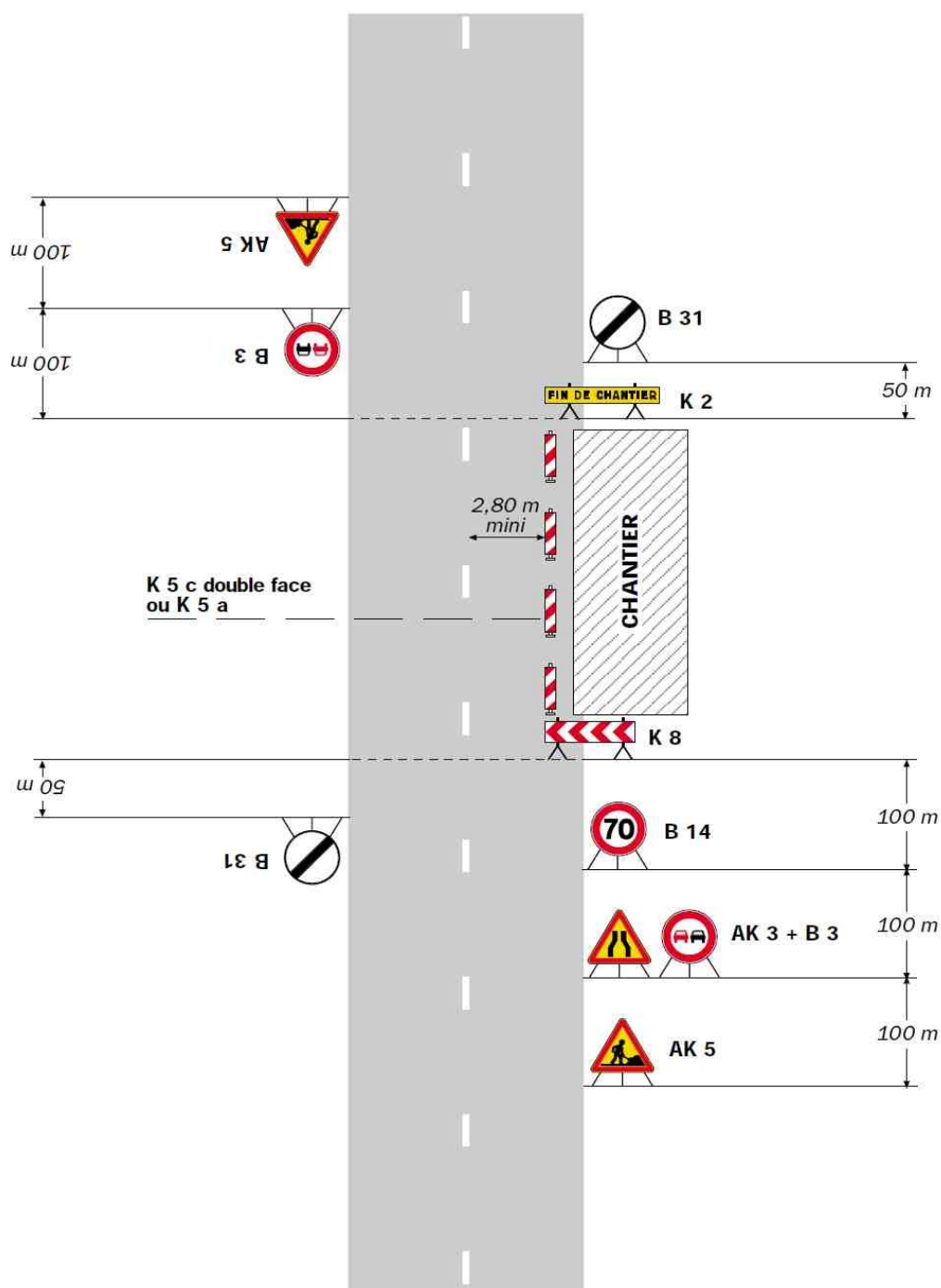
Remarque(s) :

- Si la largeur de l'accotement est insuffisante employer des K 5 b en lieu et place des K 2.
- Le dispositif est identique quel que soit le nombre de voies.
- Le panneau AK 5 doit être enlevé en période d'inactivité du chantier.

Chantiers fixes

CF12

Léger empiètement

Circulation à double sens
Route à 2 voies

Remarque(s) :

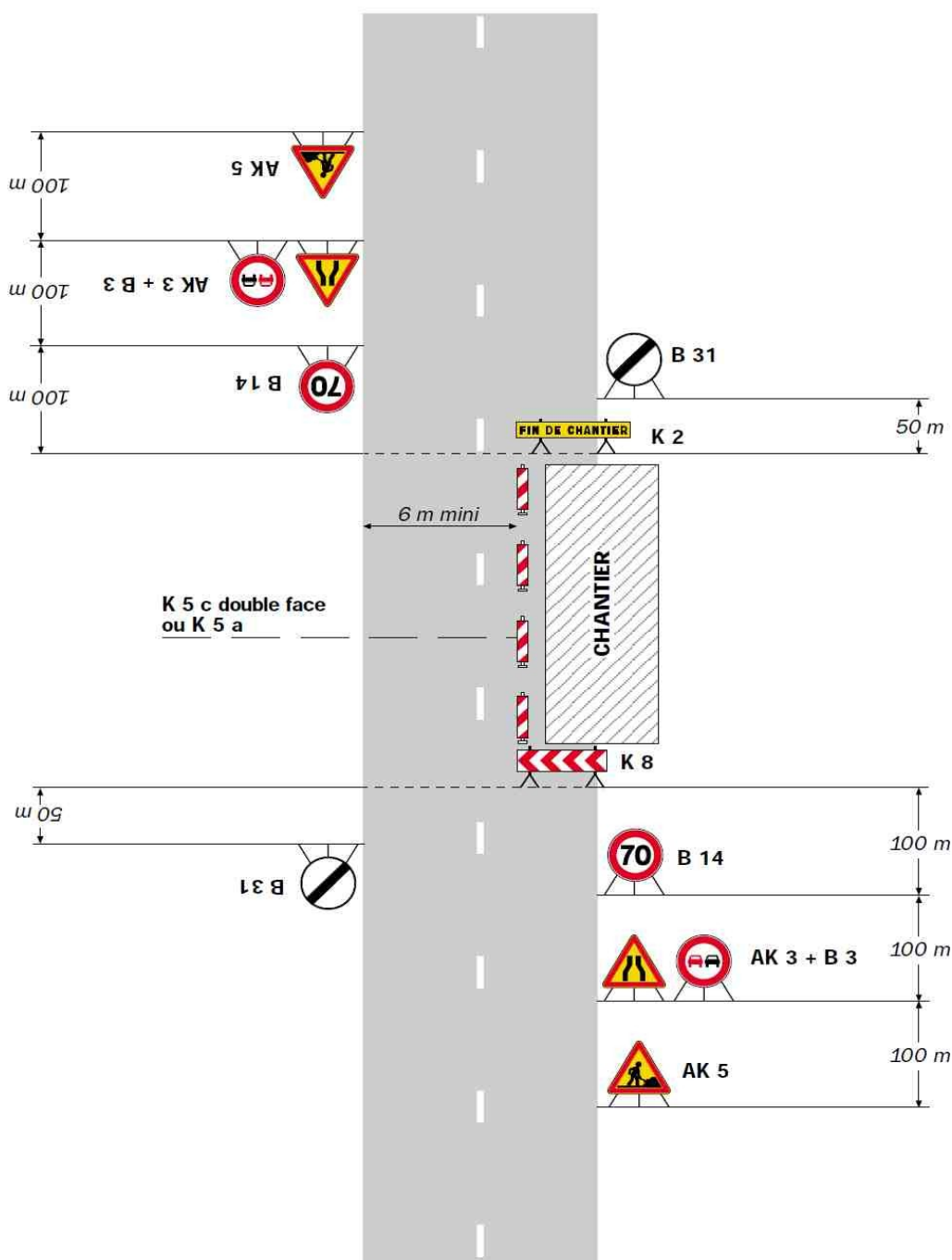
- La signalisation de prescription, notamment la limitation de vitesse, peut éventuellement être supprimée si l'empiètement est très faible.



Chantiers fixes

Fort empiètement

Circulation à double sens
Route à 2 voies



Remarque(s) :

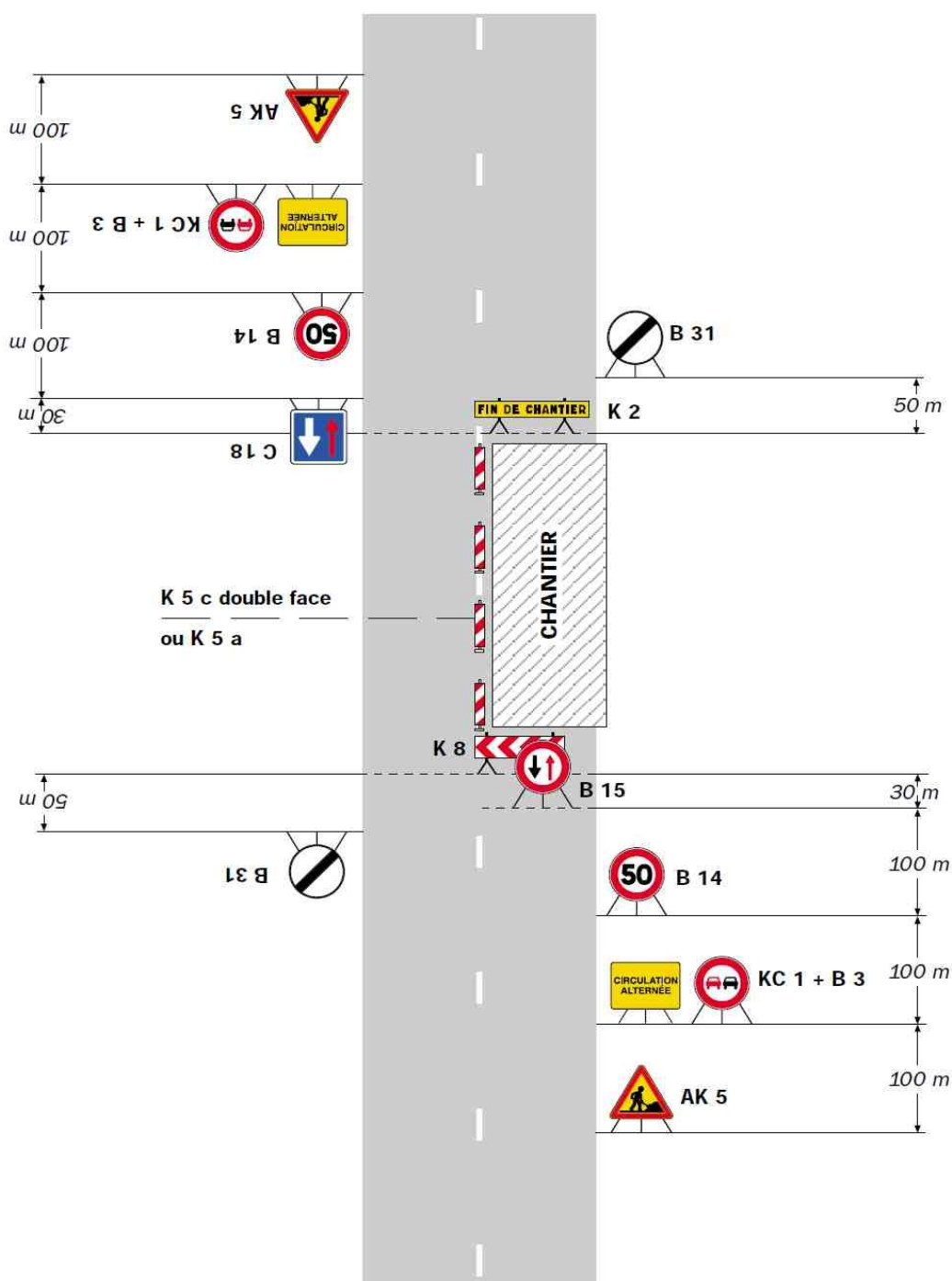
- L'empiètement du chantier impose un déport de trajectoire notable pouvant chevaucher l'axe de la chaussée. Il permet cependant le croisement des véhicules dans des conditions de sécurité acceptables.

- Un marquage de délimitation des deux voies ouvertes au droit du chantier peut être utile sur un chantier de longue durée ou si sa longueur dépasse 500 m.

Chantiers fixes

CF22

Alternat avec sens prioritaire

Circulation alternée
Route à 2 voies

Remarque(s) :

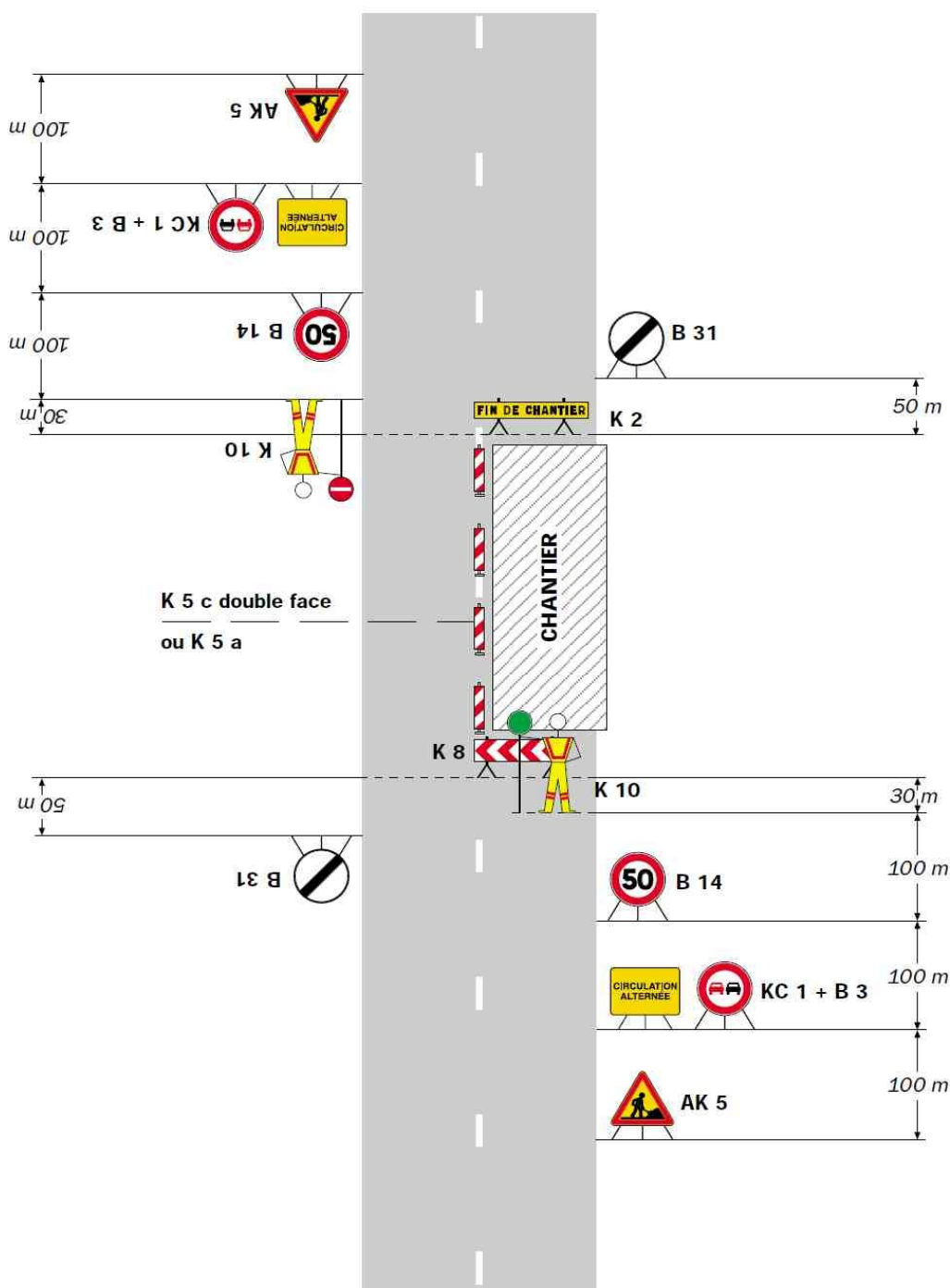
- Dispositif à n'utiliser qu'en cas de bonne visibilité réciproque et faible trafic.
- Cf. Signalisation temporaire - Les alternats.



Chantiers fixes

Alternat par piquets K 10

Circulation alternée
Route à 2 voies



Remarque(s) :

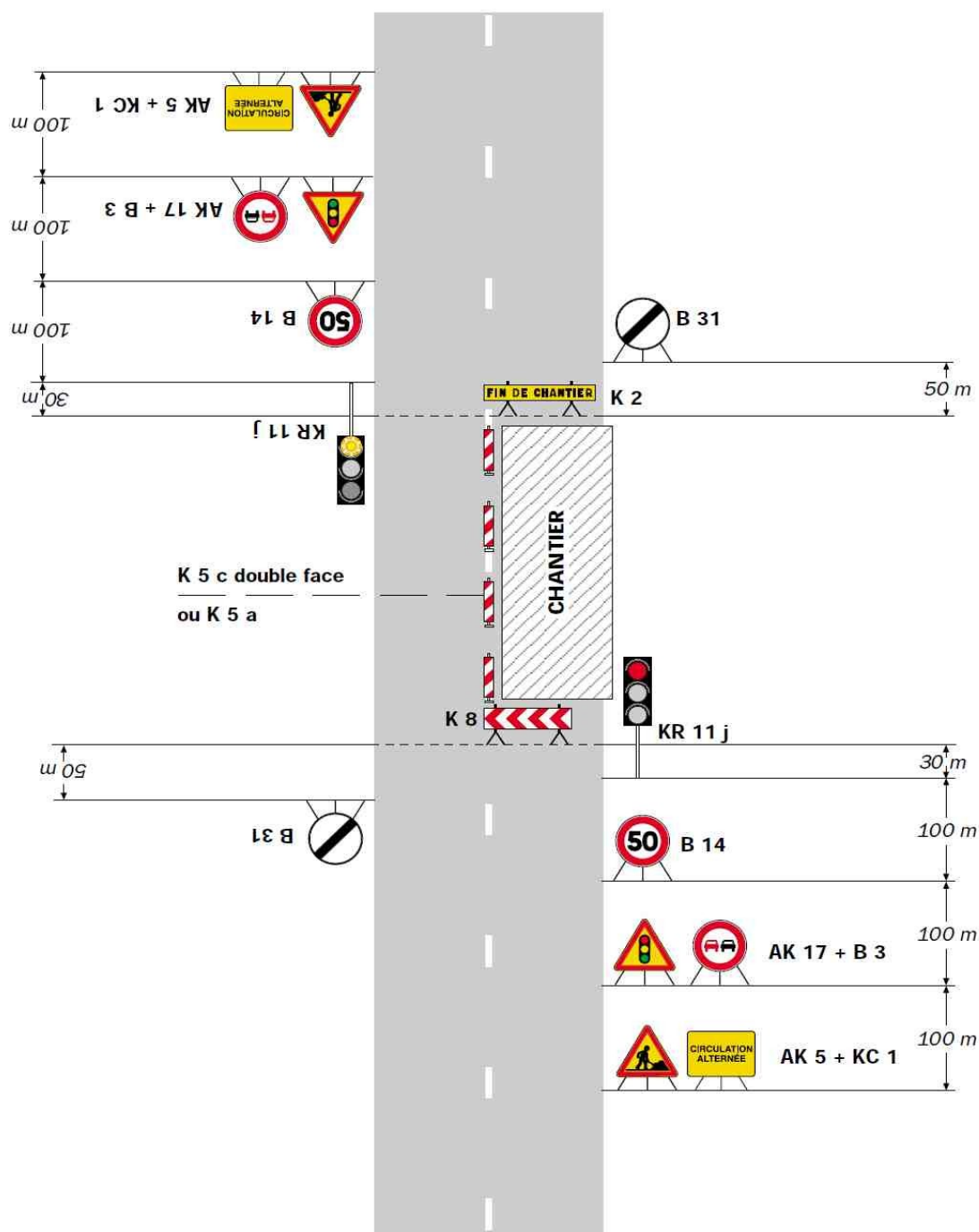
- Dispositif applicable uniquement de jour et sous certaines conditions : Cf. Signalisation temporaire - Les alternats.

- Un panneau B 14 de limitation de vitesse à 70 km/h peut éventuellement être intercalé entre les panneaux AK 5 et KC 1.

Chantiers fixes

CF24

Alternat par signaux tricolores

Circulation alternée
Route à 2 voies

Remarque(s) :

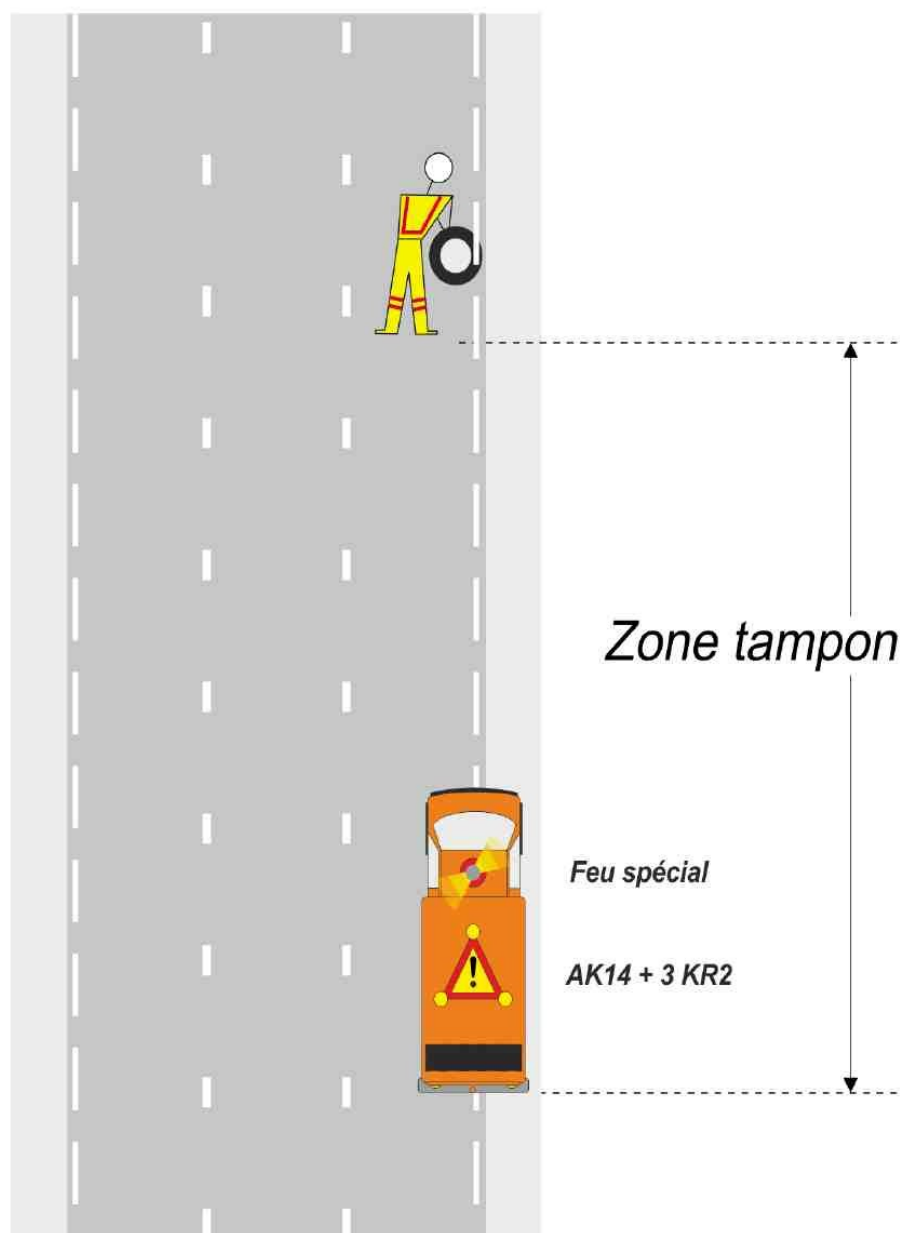
- Schéma à appliquer notamment lorsque l'alternat doit être maintenu de nuit, en absence de visibilité réciproque.
 - Pour le réglage des signaux tricolores : Cf. Signalisation temporaire - Les alternats.

- Un panneau B 14 de limitation de vitesse à 70 km/h peut éventuellement être intercalé entre les panneaux AK 5 et AK 17.

PROJET

Annexe 3-1
Schémas de signalisation
Routes bidirectionnelles
b- créneaux de dépassement
(niveaux U0)

N° 8.1	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur voie latérale	Route à 3 voies Voie médiane non affectée
---------------	---	---

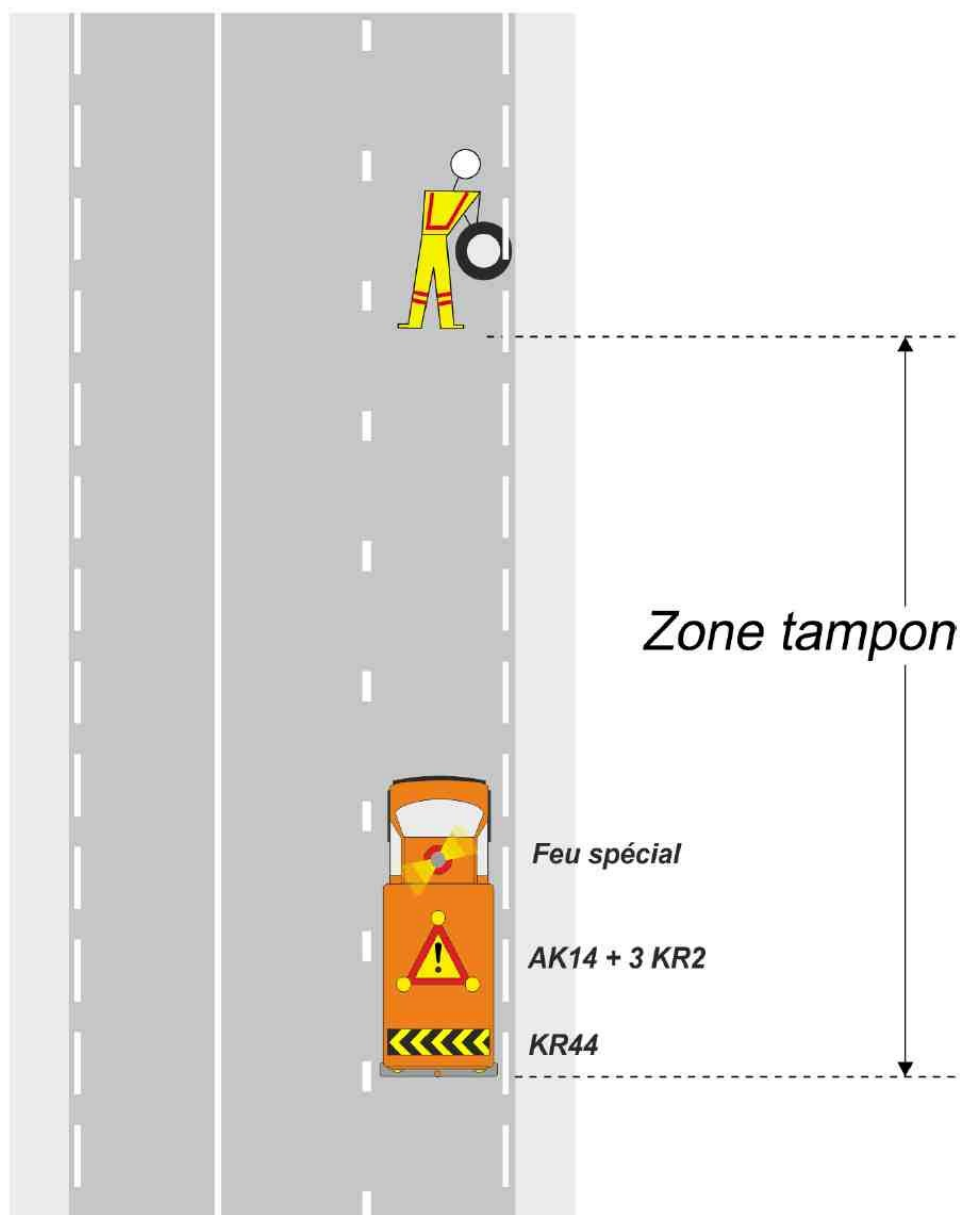
**Commentaires :**

Selon la largeur de l'accotement, le véhicule de signalisation est positionné sur l'accotement, à cheval sur la bande de rive ou sur la voie de circulation. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Le signal lumineux directif n'est pas activé. En cas d'utilisation d'un signal KXC50, un message littéral incitant les usagers à la prudence peut être activé.

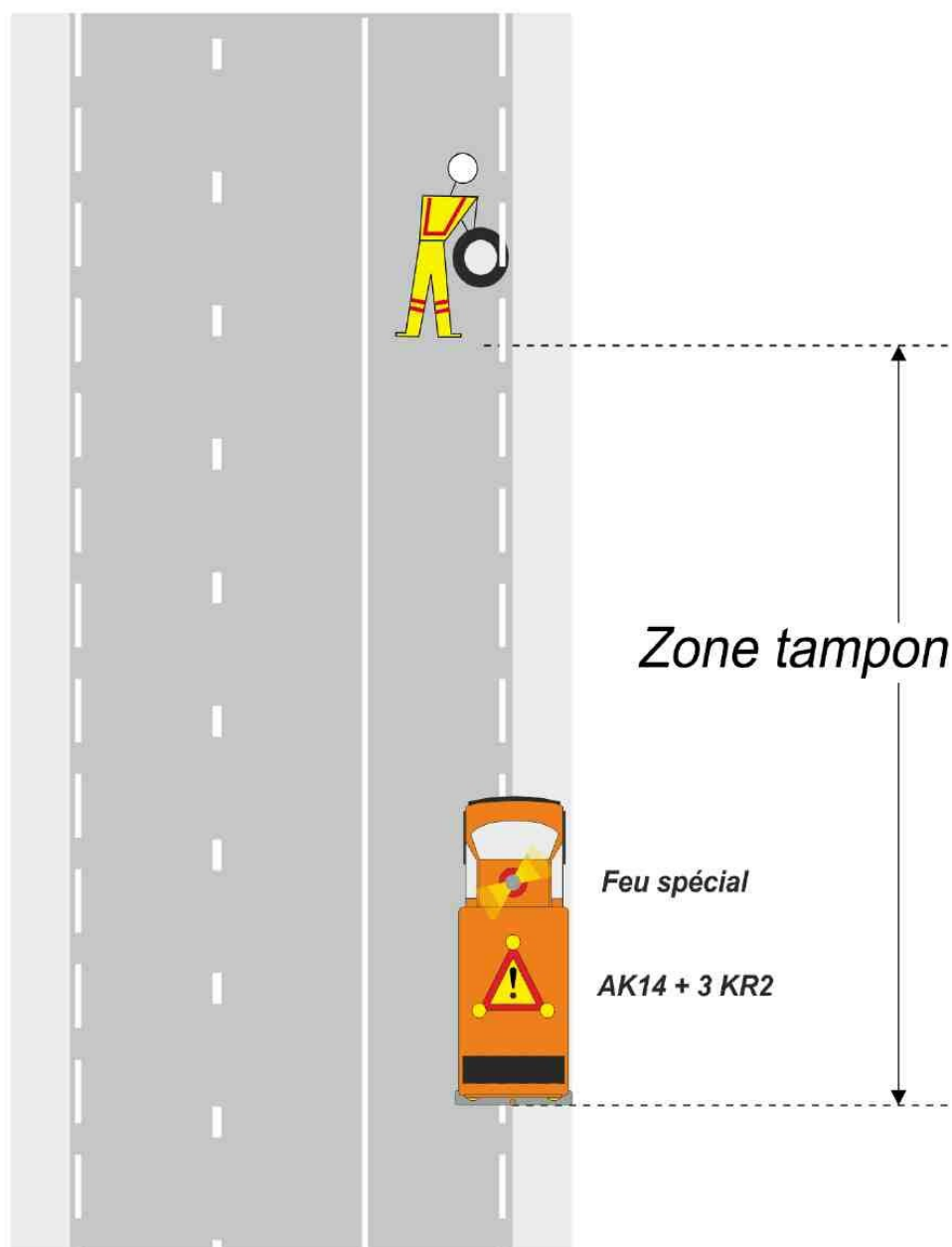
N° 8.2	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur voie latérale - Cas n°1	Route à 3 voies Voie médiane affectée
---------------	---	---

**Commentaires :**

Quelle que soit la largeur de l'accotement, le véhicule de signalisation est positionné sur la voie de circulation et le signal lumineux directif est obligatoirement activé. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

N° 8.3	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur voie latérale - Cas n°2	Route à 3 voies Voie médiane affectée
---------------	---	---

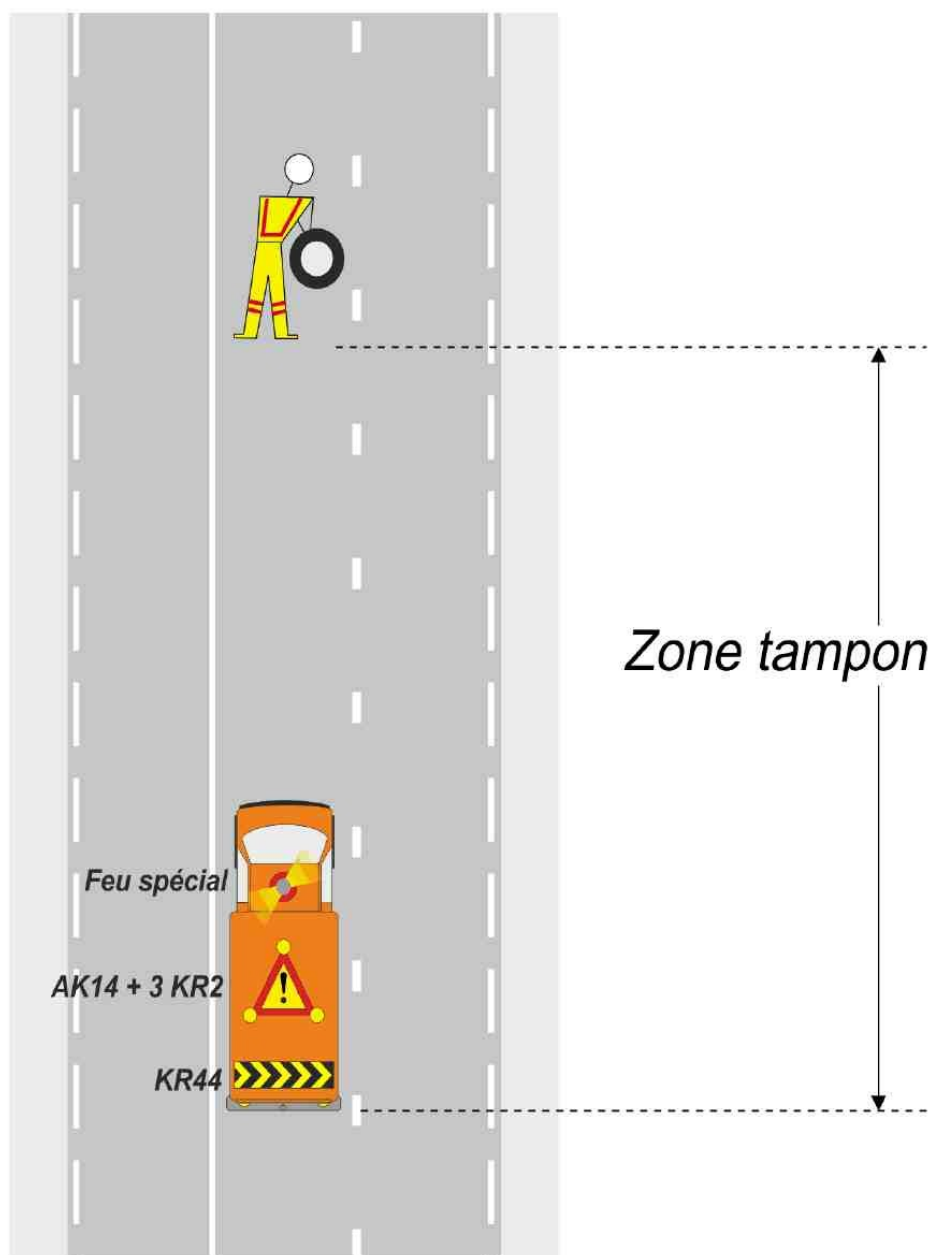
**Commentaires :**

Selon la largeur de l'accotement, le véhicule de signalisation est positionné sur l'accotement, à cheval sur la bande de rive ou sur la voie de circulation. Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Le signal lumineux directif n'est pas activé. En cas d'utilisation d'un signal KXC50, un message littéral incitant les usagers à la prudence peut être activé.

N° 9.2	Niveau U0 – Véhicule de signalisation Objet sur voie médiane - Cas n°2	Route à 3 voies
--------	--	------------------------

**Commentaires :**

Quelle que soit la largeur de l'accotement, le véhicule de signalisation est positionné sur la voie de circulation et le signal lumineux directif est obligatoirement activé. L'usage du signal KXC50 n'est pas autorisé.

Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 150 mètres (90 km/h), 100 mètres (70 km/h) ou 60 mètres (50 km/h).

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

PROJET

Annexe 3-1
Schémas de signalisation
Routes bidirectionnelles
b- créneaux de dépassement
(niveaux U1)

PAS DE SCHEMAS ENCORE DISPONIBLES

Projet

PROJET

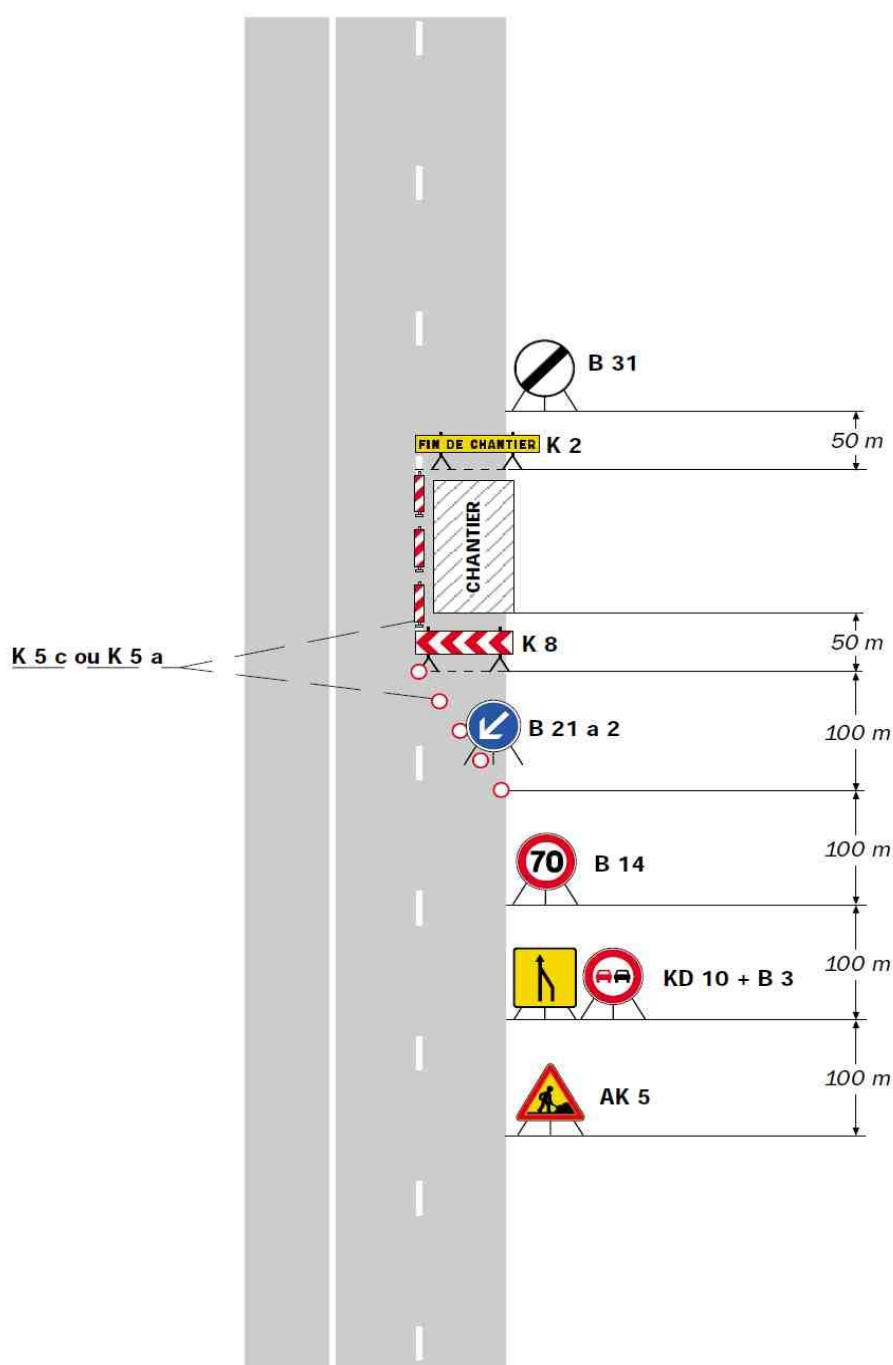
Annexe 3-1
Schémas de signalisation
Routes bidirectionnelles
b- créneaux de dépassement
(niveaux U2)



Chantiers fixes

Voie latérale neutralisée
Cas 2

Circulation à double sens
Route à 3 voies



Remarque(s) :

- Lorsque deux voies sont affectées au même sens de circulation, l'utilisation d'un KD 10 est préférable à celle du panneau AK 3 pour signaler la suppression d'une voie.

- Le biseau comporte au moins deux B 21 a s'il est réalisé à l'aide de cônes K 5 a (Cf. schéma B1).

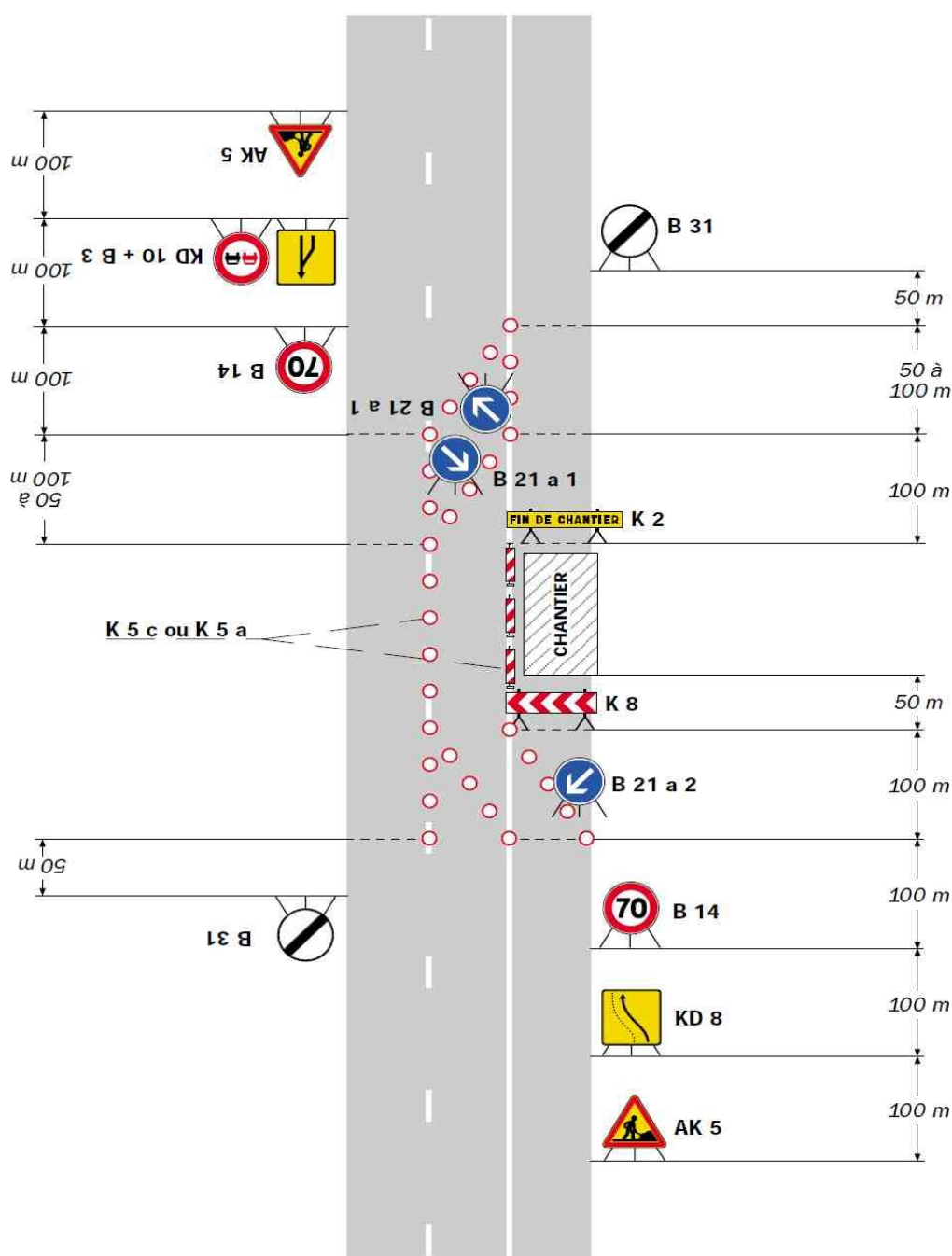
- Chantier sans empiètement sur la voie centrale.

Chantiers fixes

CF16

Voie latérale neutralisée
Cas 3

Circulation à double sens
Route à 3 voies



Remarque(s) :

- La séparation des courants du trafic peut être réalisée par des K 5 a, K 5 c, balises souples, séparateurs K 16 ou par marquage temporaire (ligne continue).
- Lorsque deux voies sont affectées au même sens de

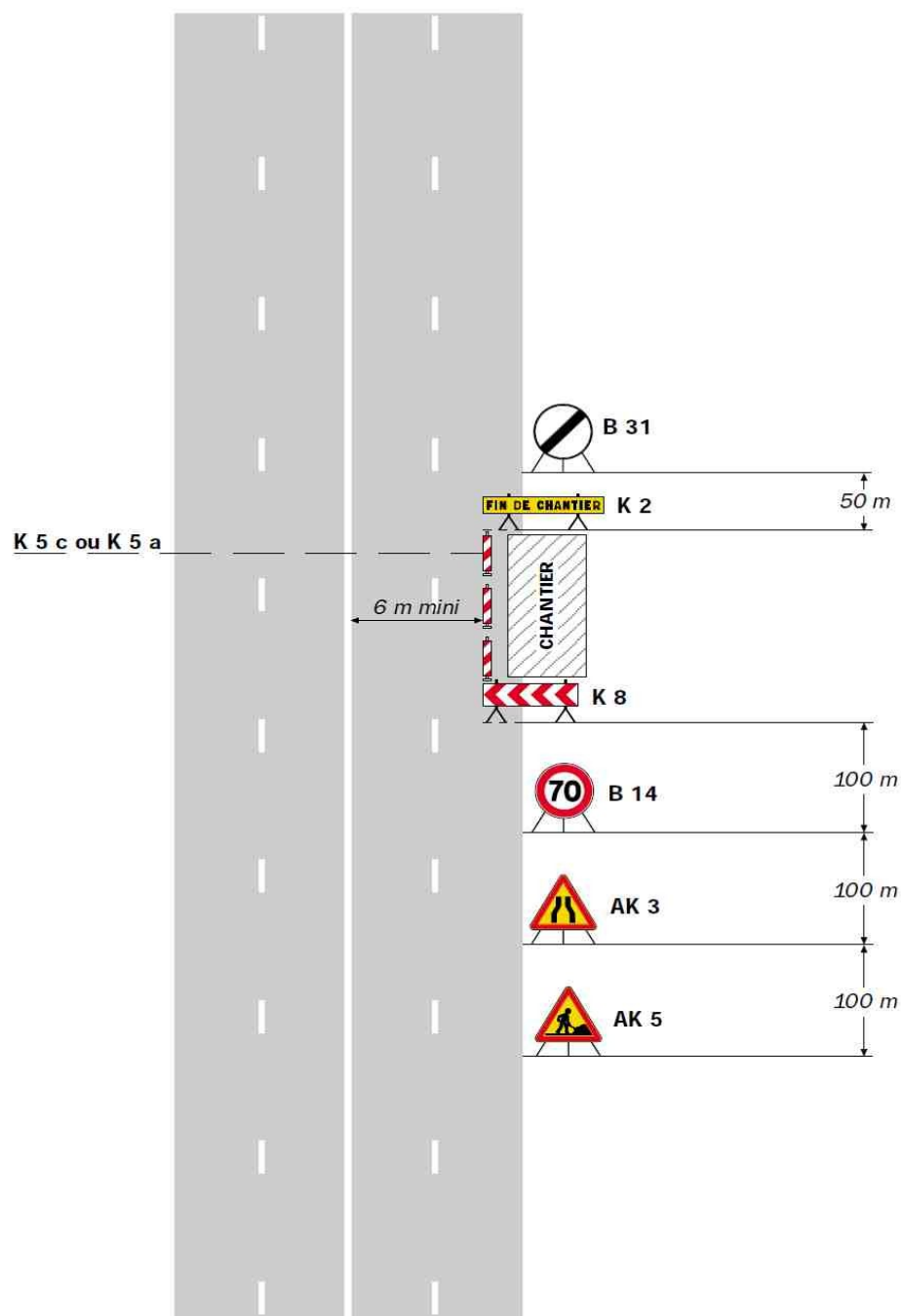
circulation, l'utilisation d'un KD 10 est préférable à celle du panneau AK 3 pour signaler la suppression d'une voie.

- Le biseau comporte au moins deux B 21 a s'il est réalisé à l'aide de cônes K 5 a (Cf. schéma B1).

Chantiers fixes

CF18

Léger empiétement

Circulation à double sens
Route à 4 voies

Remarque(s) :

- Si la largeur laissée libre à la circulation est inférieure à 6 m, appliquer le schéma CF19.
- La limitation de vitesse peut être éventuellement levée lorsque le chantier est inactif (absence de personnel sur

le chantier).

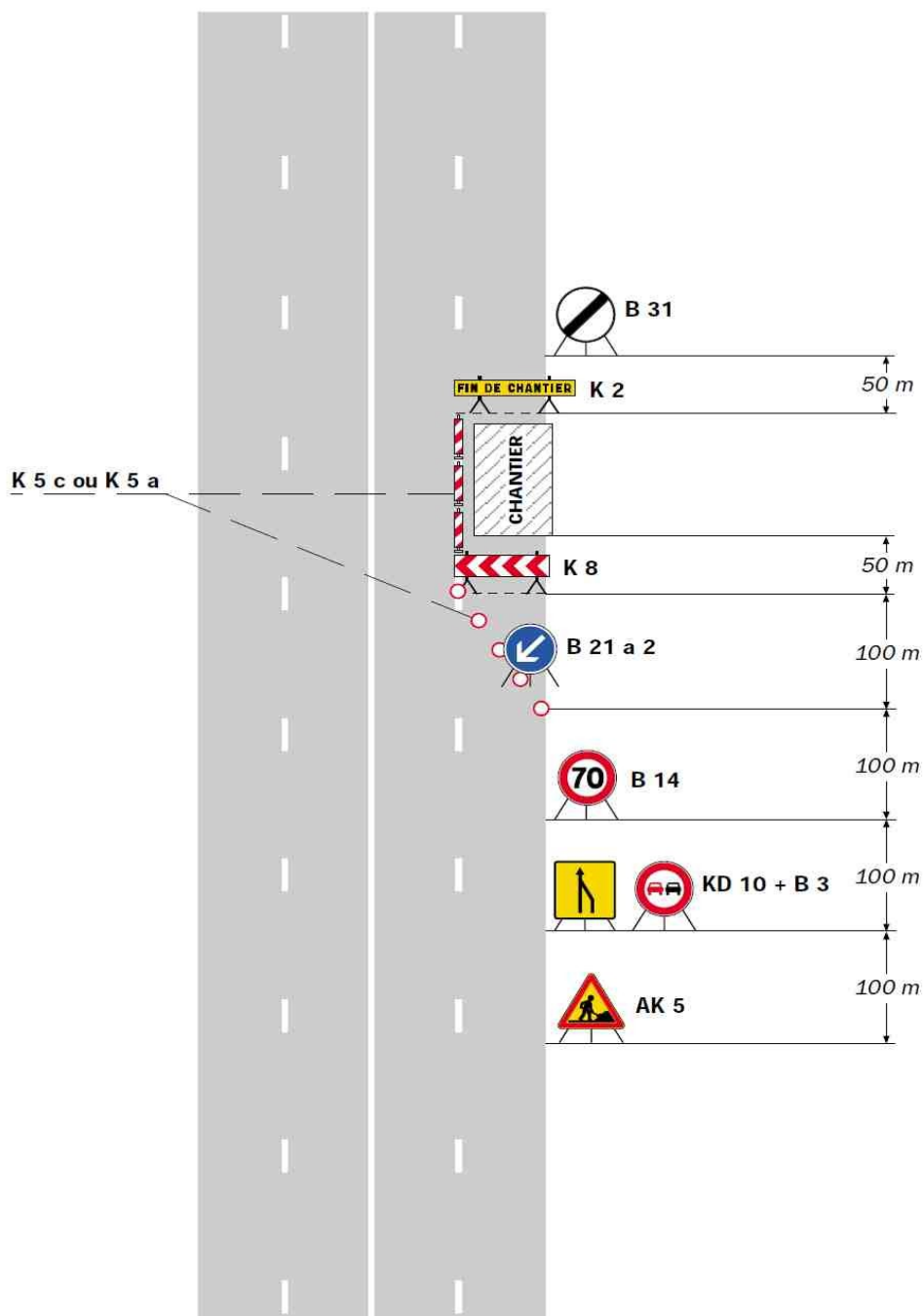
- Un marquage de délimitation des deux voies ouvertes au droit du chantier peut être utile sur un chantier de longue durée ou si sa longueur dépasse 500 m.



Chantiers fixes

Voie latérale neutralisée

Circulation à double sens
Route à 4 voies



Remarque(s) :

- Chantier sans empiétement sur la voie rapide
- Lorsque deux voies sont affectées au même sens de circulation, l'utilisation d'un KD 10 est préférable à celle du panneau AK 3 pour signaler la suppression d'une voie.

- Le biseau comporte au moins deux B 21 a s'il est réalisé à l'aide de cônes K 5 a (Cf. schéma B1).

Annexe 3-2

Schémas de signalisation

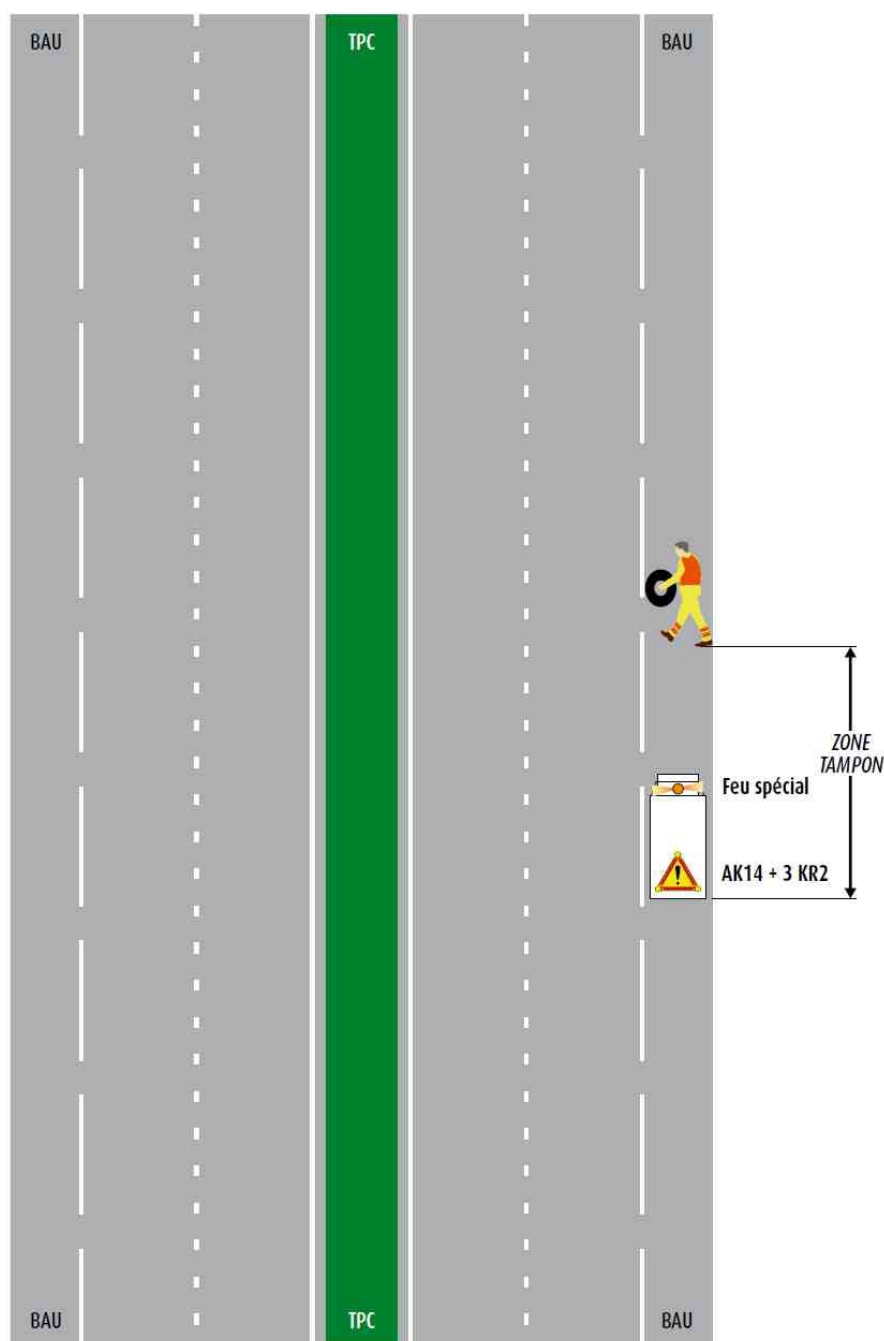
Routes à chaussées séparées

a- objet manipulable à la main

Signalisation de niveau U0



Intervention sur la BAU ou l'accotement - Route à 2 x 2 voies ou plus - Véhicule de signalisation



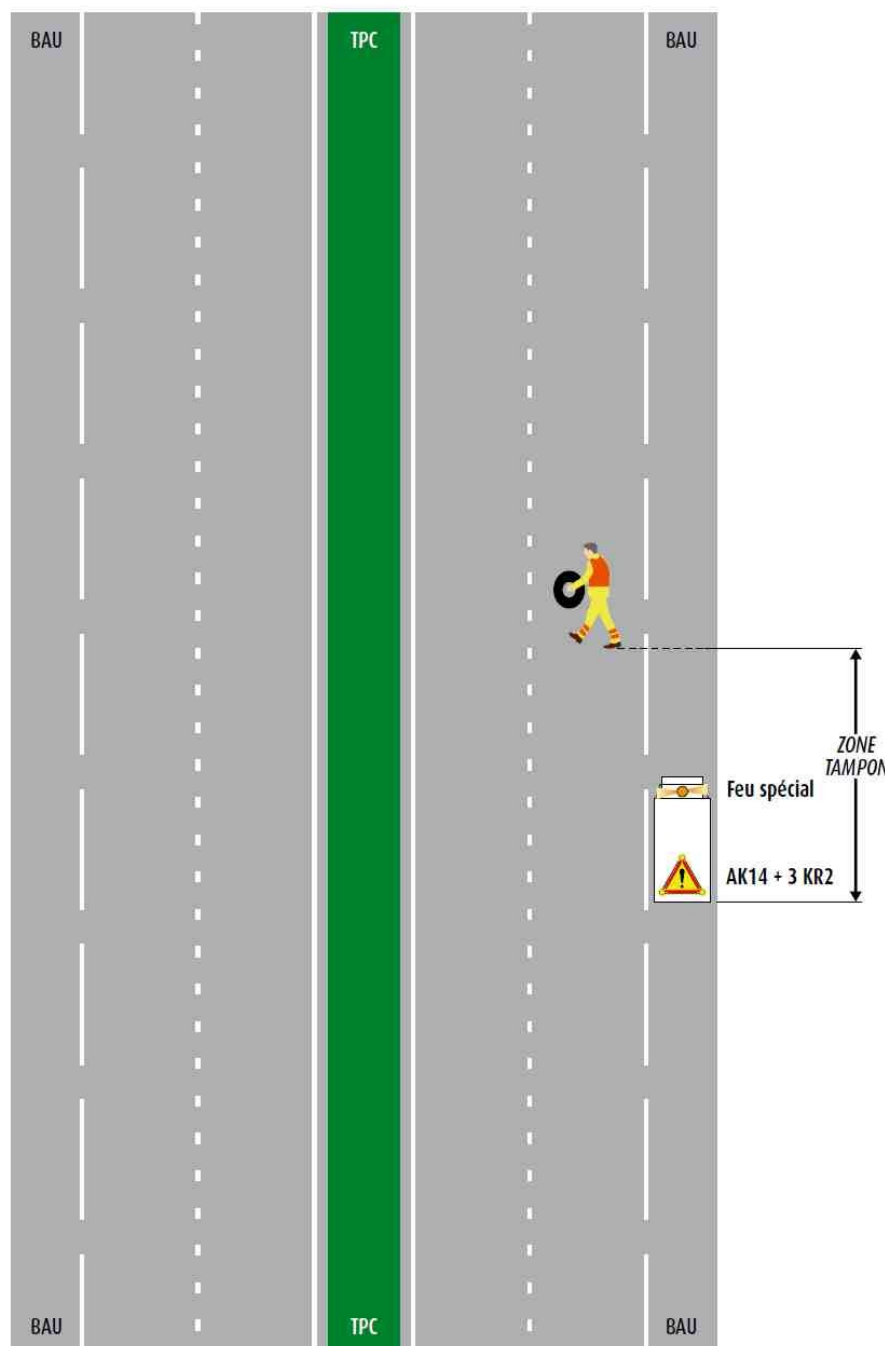
Remarque :

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Signalisation de niveau U0



Intervention sur la voie de droite - Route à 2 x 2 voies - Véhicule de signalisation



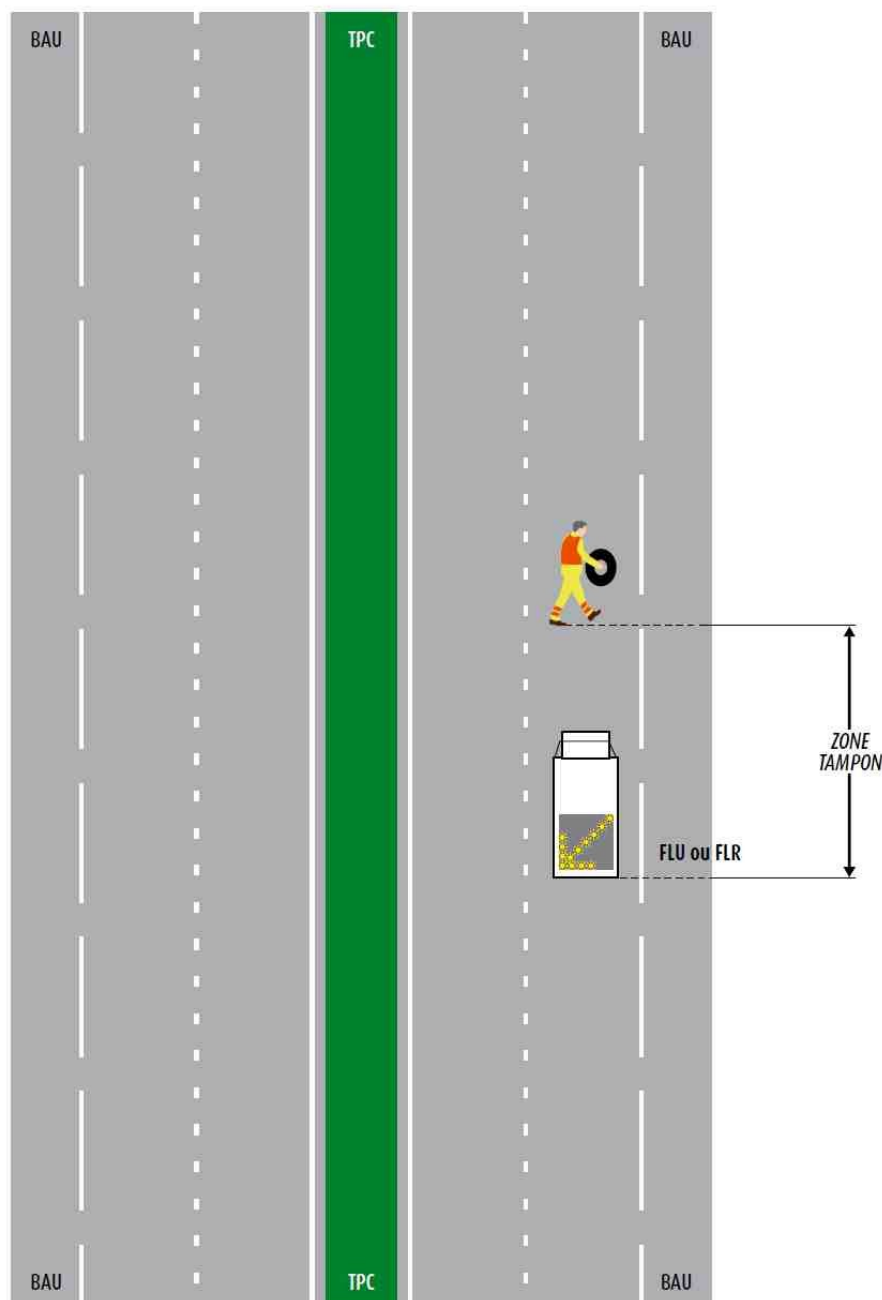
Remarques :

- La signalisation portée par le véhicule peut comporter :
 - une information directionnelle lumineuse (chevrons défilants ou non, flèche horizontale clignotante, rampe à défilement) ;
 - un panneau KD10.
- Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Signalisation de niveau U0



Intervention sur la voie de droite - Route à 2 x 2 voies - FLU ou FLR



Remarques :

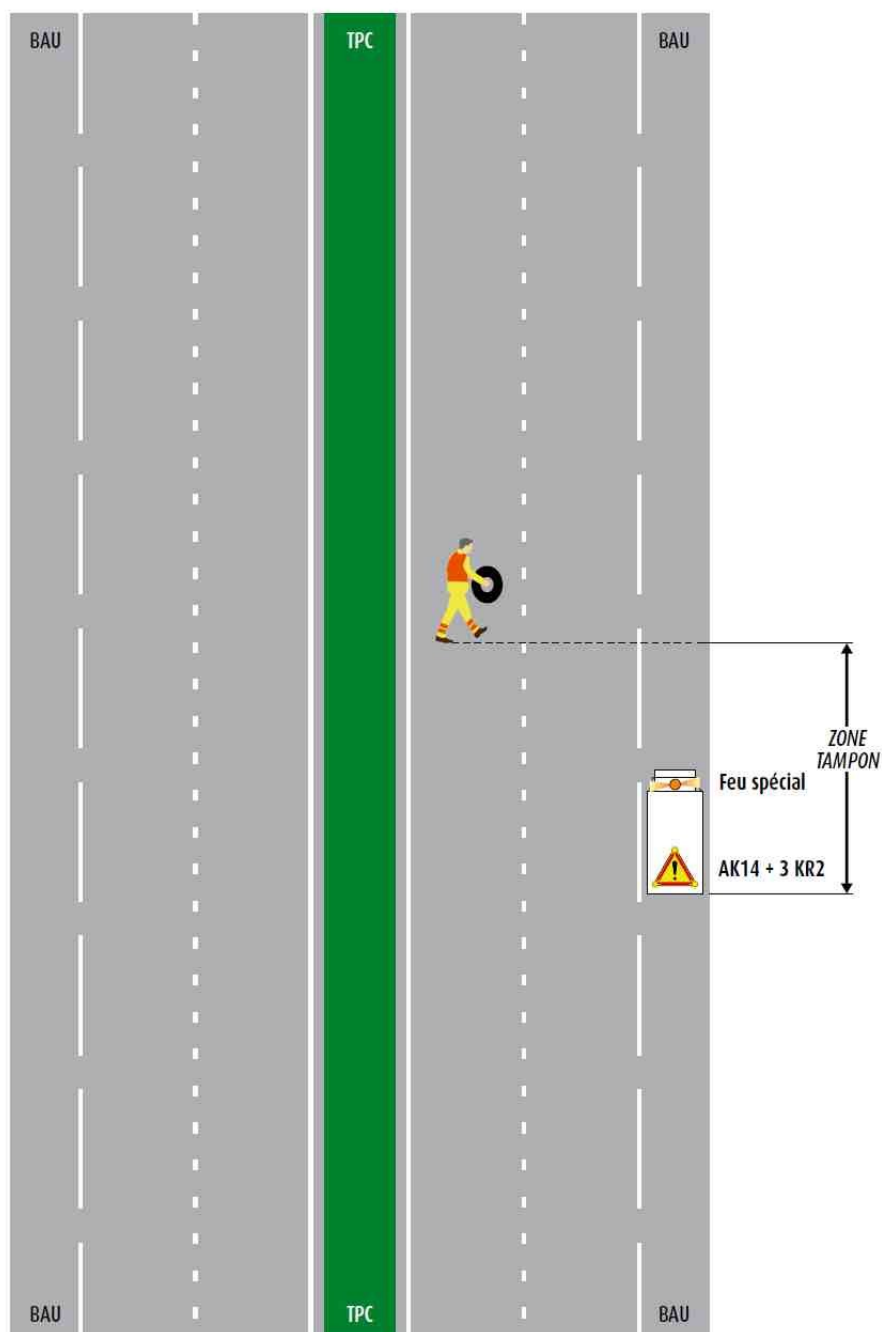
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).
- Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

- Ce schéma est applicable à condition que le danger qui résulte de la présence de la FLU sur la voie soit inférieur au danger présent sur la zone événement.

Signalisation de niveau U0



Intervention sur la voie de gauche - Route à 2 x 2 voies - Véhicule de signalisation



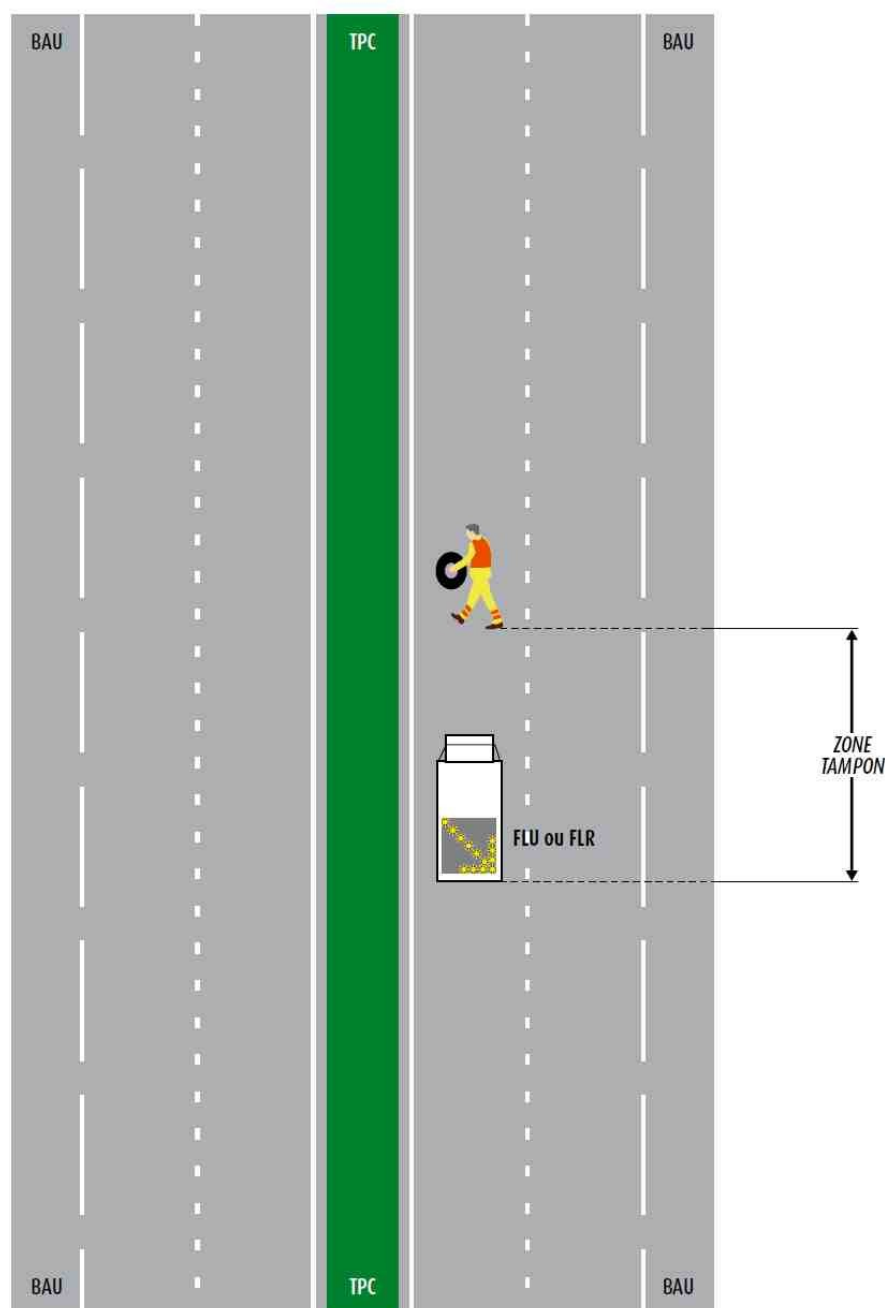
Remarque :

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Signalisation de niveau U0



Intervention sur la voie de gauche - Route à 2 x 2 voies - FLU ou FLR



Remarques :

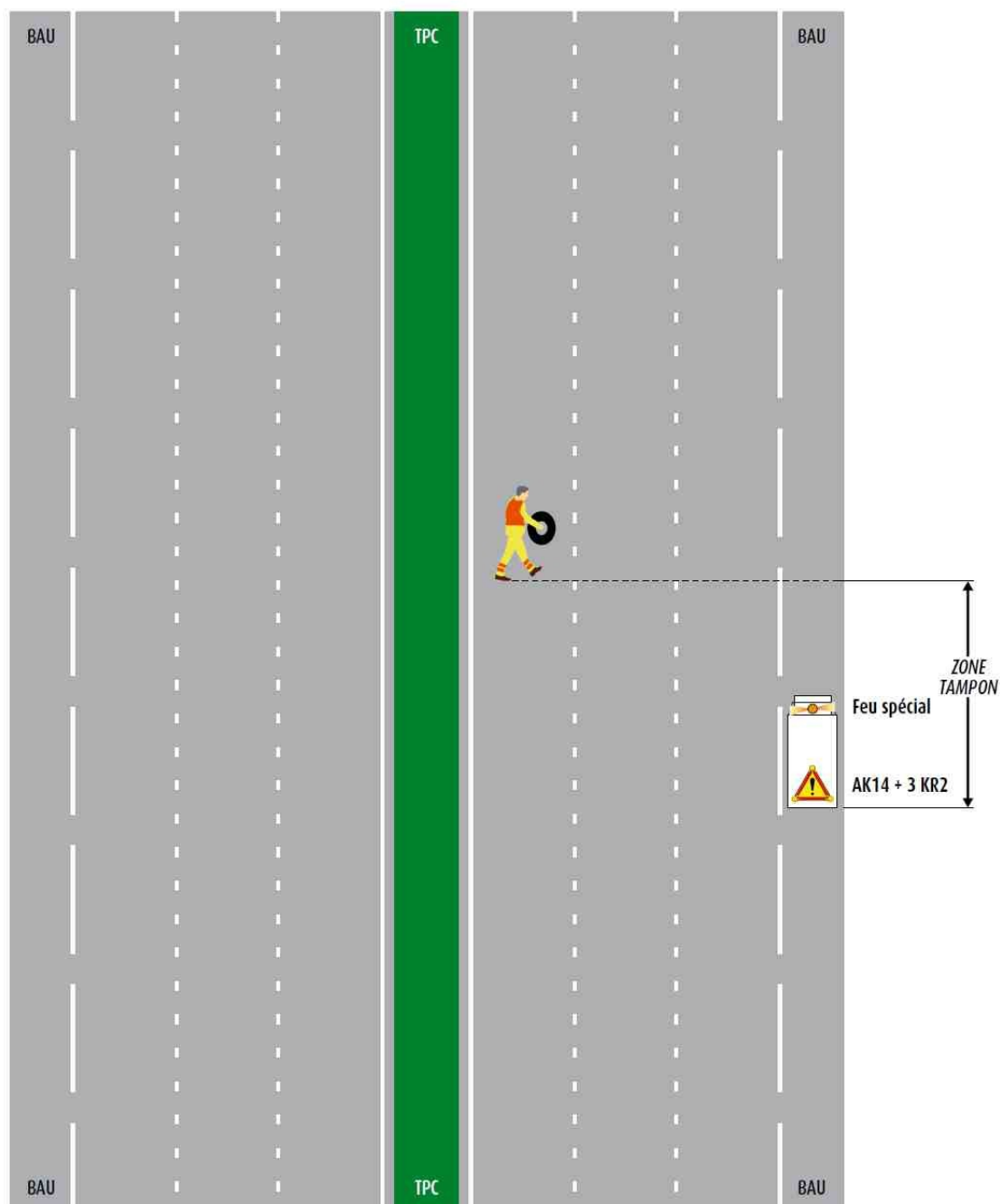
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).
 - Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

- Ce schéma est applicable à condition que le danger qui résulte de la présence de la FLU sur la voie soit inférieur au danger présent sur la zone événement.

Signalisation de niveau U0



Intervention sur la voie de gauche - Route à 2 x 3 voies - Véhicule de signalisation



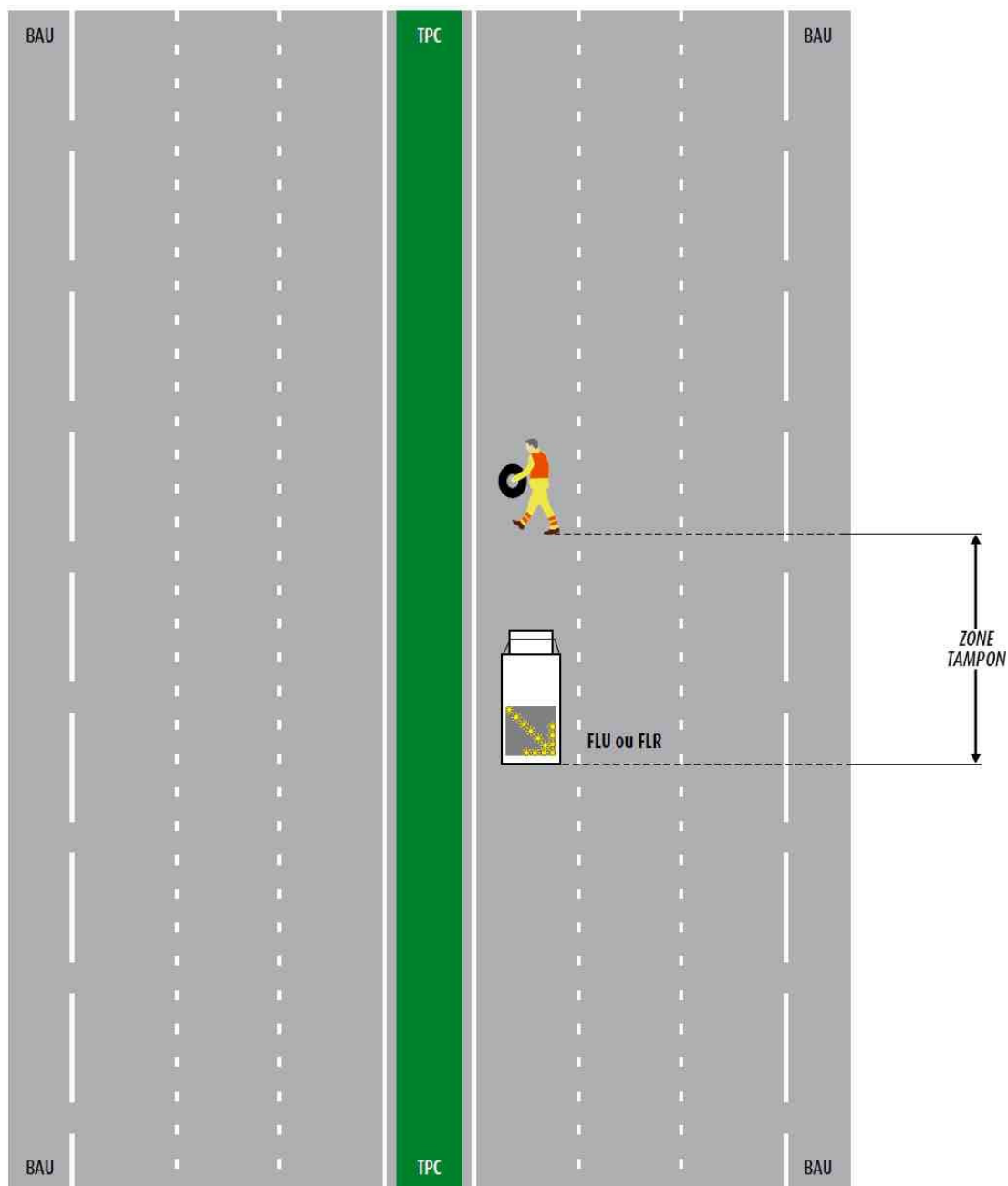
Remarque :

Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

Signalisation de niveau U0



Intervention sur la voie de gauche - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).
- Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'agent en cas de choc avec le véhicule.

- Ce schéma est applicable à condition que le danger qui résulte de la présence de la FLU sur la voie soit inférieur au danger présent sur la zone événement.

Annexe 3-2

Schémas de signalisation

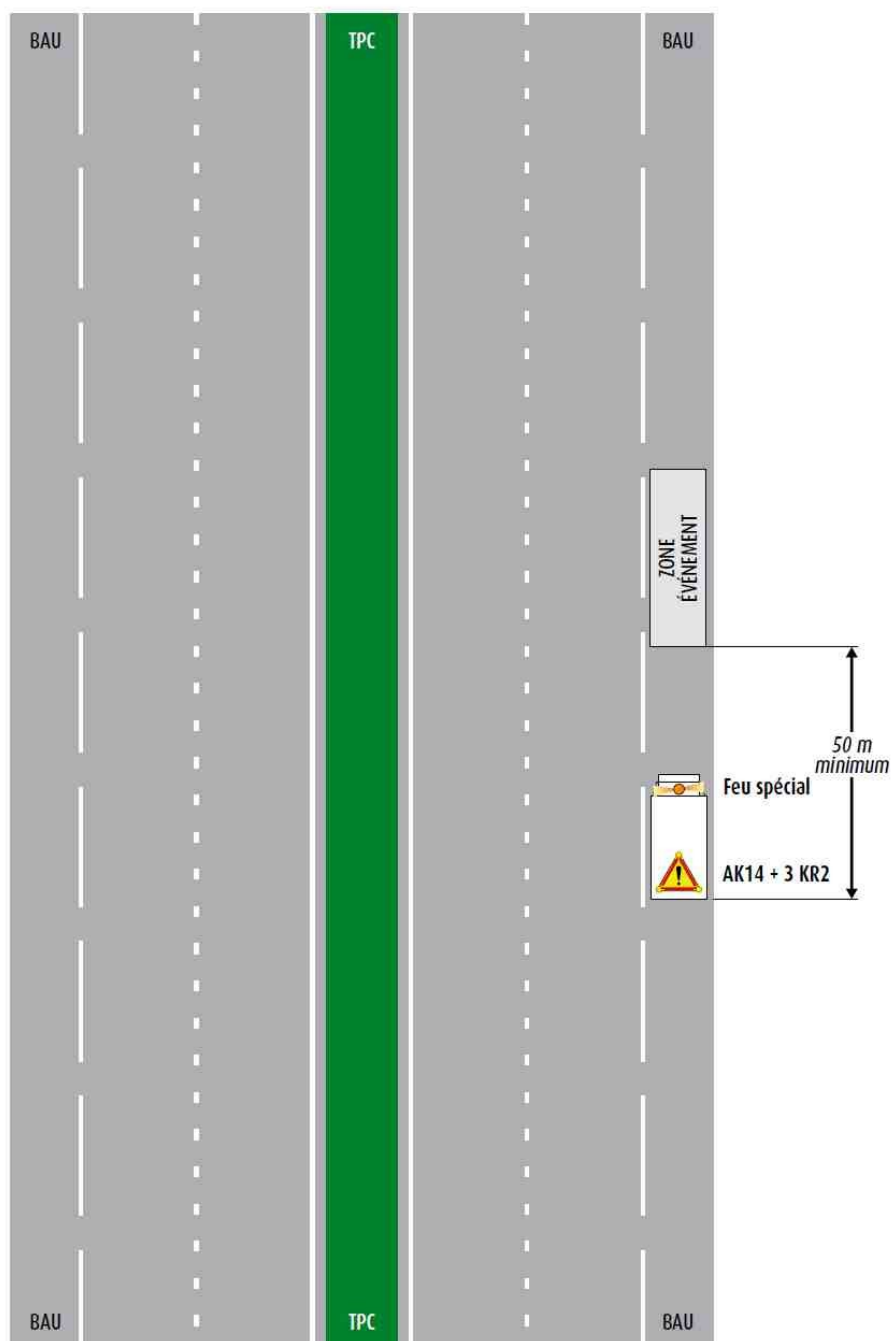
Routes à chaussées séparées

b- intervention sur BAU

Signalisation de niveau U1



Intervention sur la BAU ou l'accotement - Route à 2 x 2 voies ou plus - Véhicule de signalisation



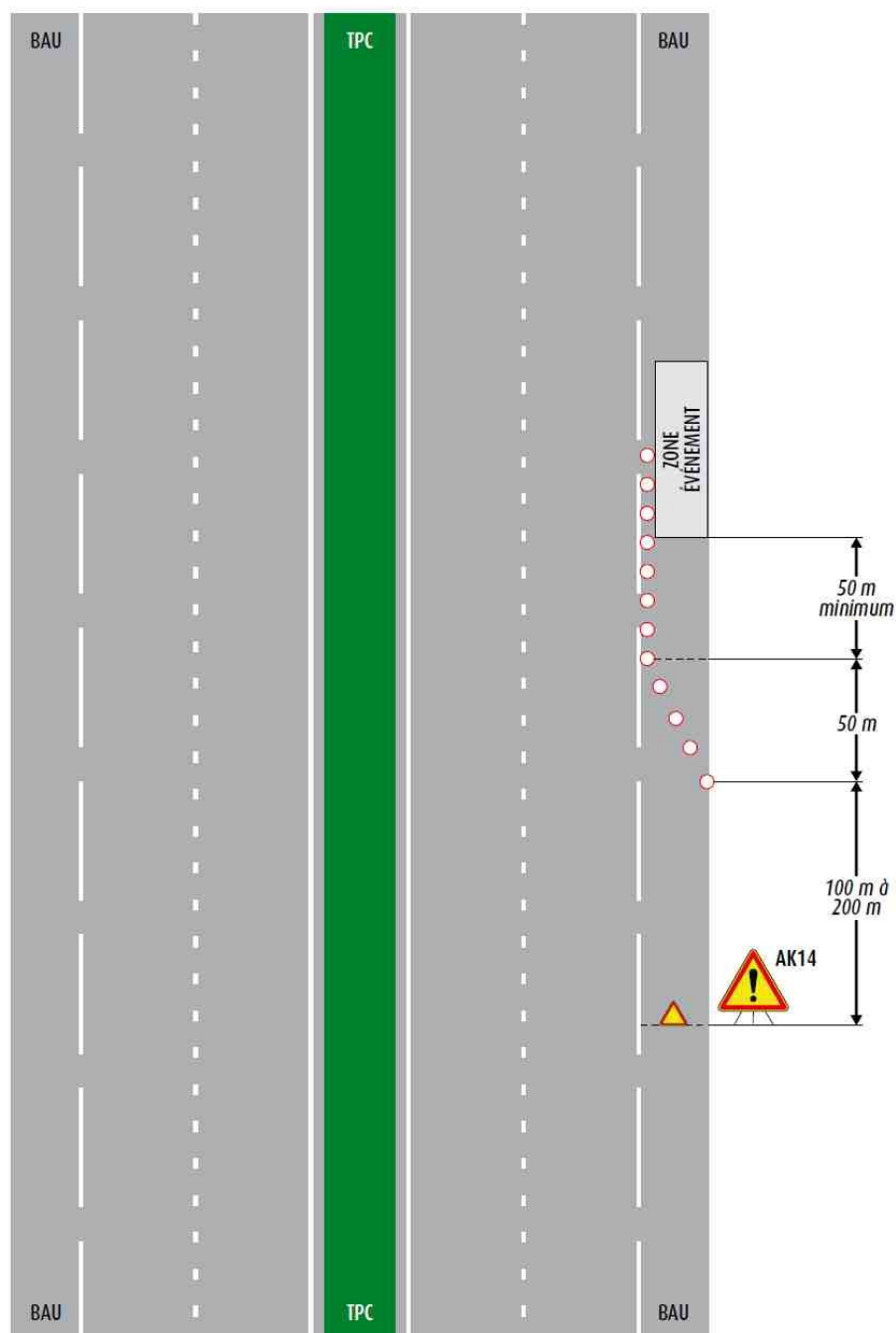
Remarque :

Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule et la fin de la zone de danger.

Signalisation de niveau U1



Intervention sur la BAU ou l'accotement - Route à 2 x 2 voies - Signalisation traditionnelle



Remarque :

Le biseau et le balisage longitudinal sont décrits dans le schéma UR100.

Annexe 3-2

Schémas de signalisation

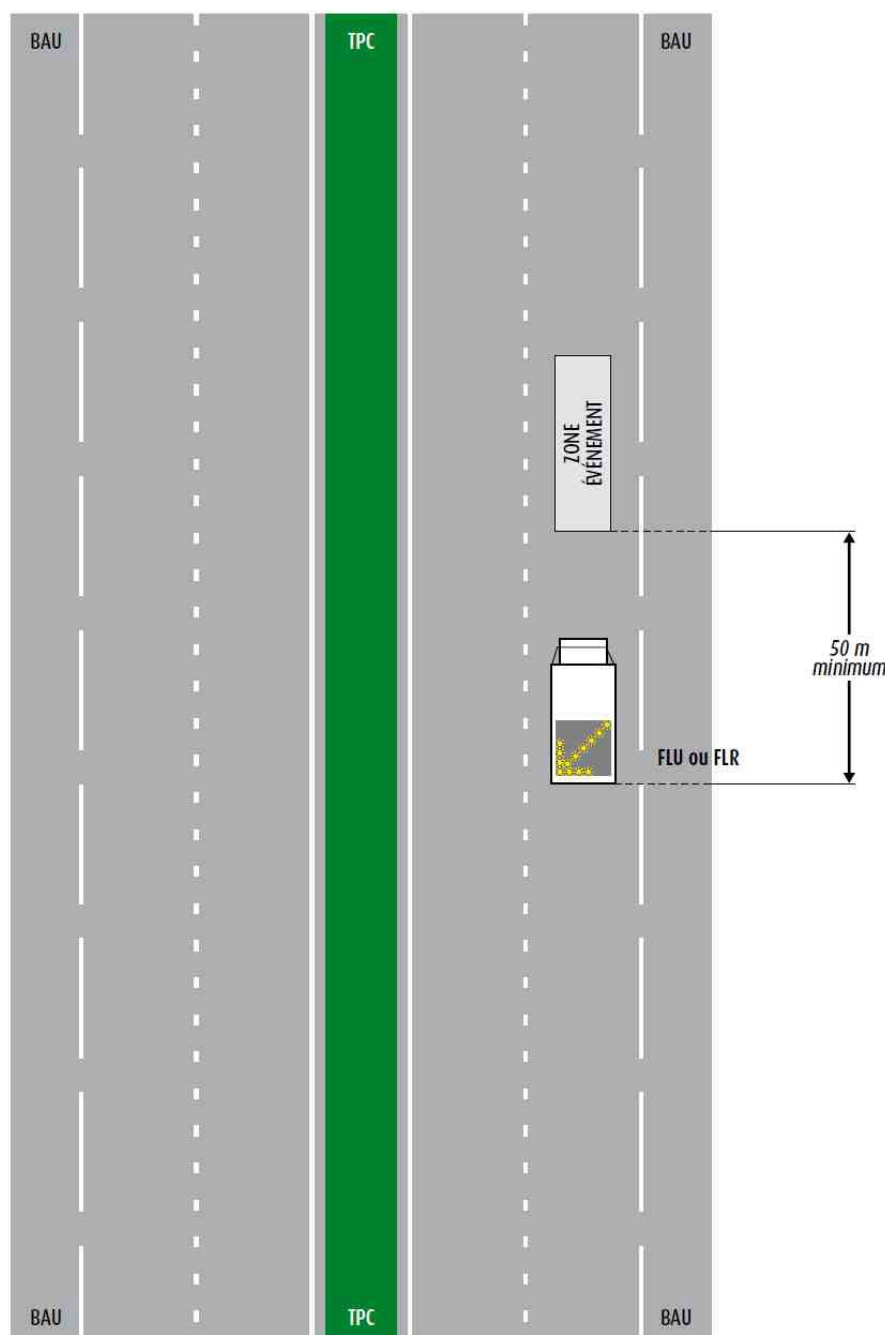
Routes à chaussées séparées

c- intervention sur voies circulées

Signalisation de niveau U1



Intervention sur la voie de droite - Route à 2 x 2 voies - FLU ou FLR



Remarques :

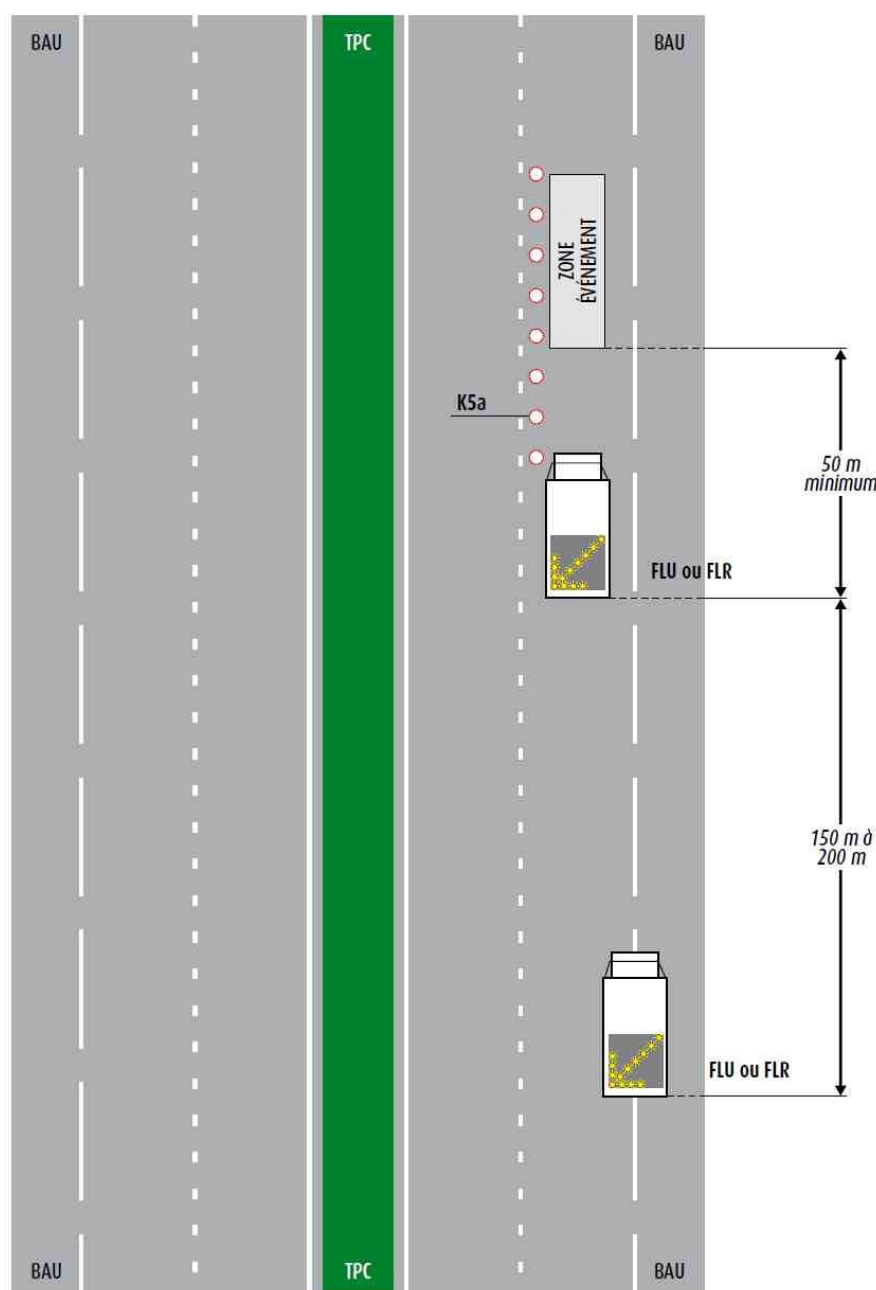
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).

- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule FLU ou FLR et la fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR et la zone de danger est supérieure à 150 m.

Signalisation de niveau U2



Intervention sur la voie de droite - Route à 2 x 2 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 400 m (vitesse limitée à 130 km/h), 300 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou 200 m (vitesse limitée à 90 km/h ou moins). Les seuils de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).

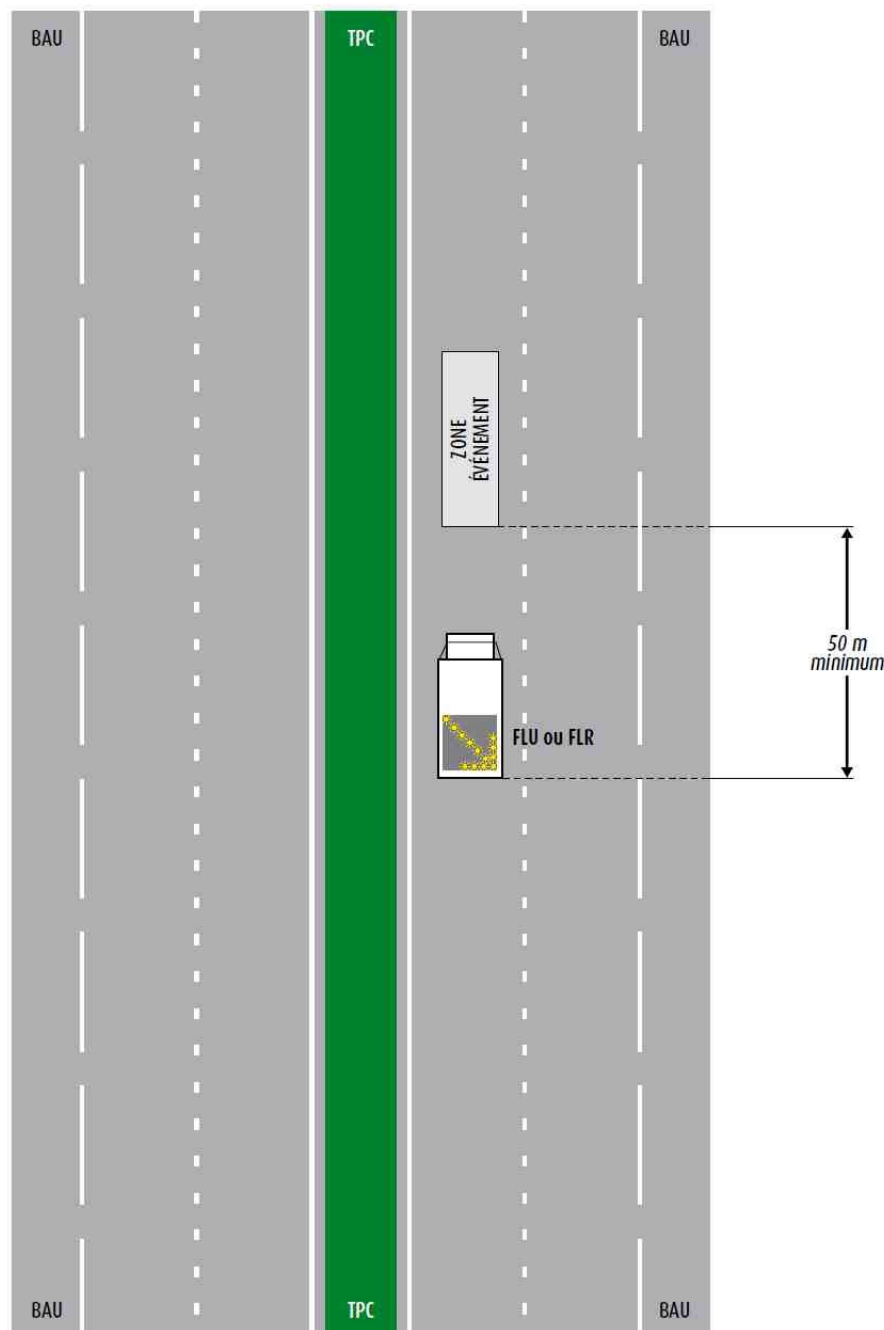
- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR de position et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Signalisation de niveau U1



Intervention sur la voie de gauche - Route à 2 x 2 voies - FLU ou FLR



Remarques :

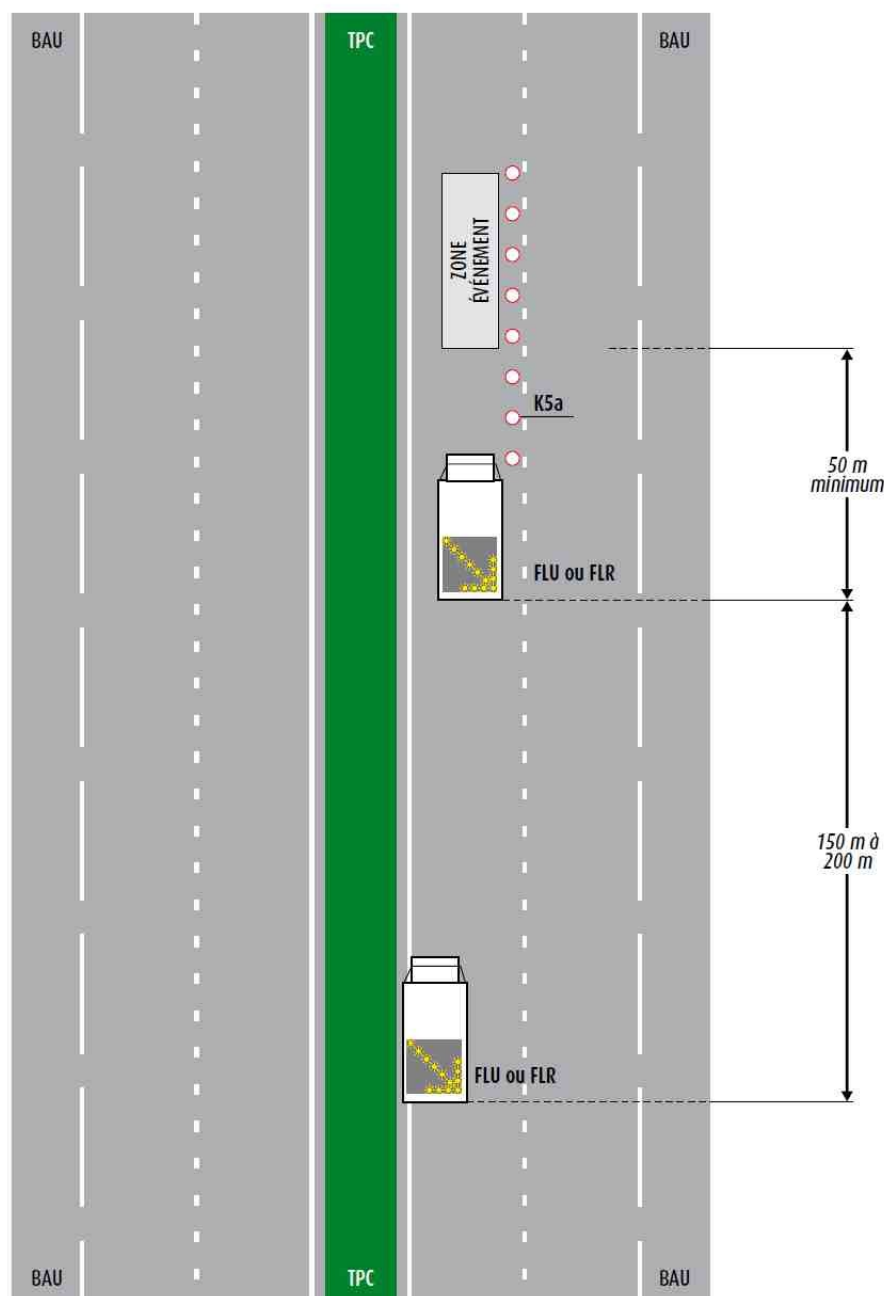
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).

- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule FLU ou FLR et la fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR et la zone de danger est supérieure à 150 m.

Signalisation de niveau U2



Intervention sur la voie de gauche - Route à 2 x 2 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 400 m (vitesse limitée à 130 km/h), 300 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou 200 m (vitesse limitée à 90 km/h ou moins). Les seuils de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).

- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR de position et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Annexe 3-2

Schémas de signalisation

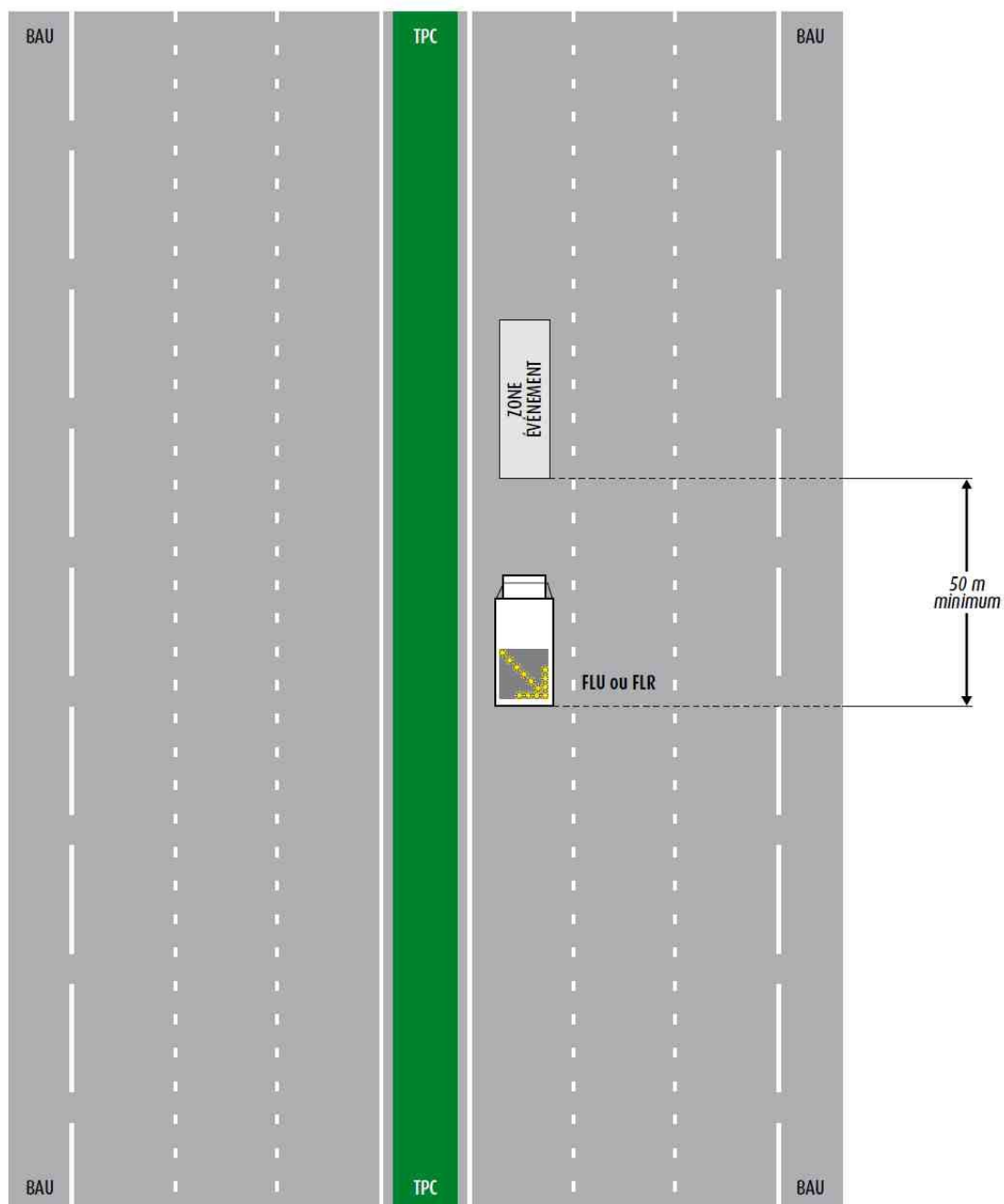
Routes à chaussées séparées

d- intervention sur 2x3 voies

Signalisation de niveau U1



Intervention sur la voie de gauche - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

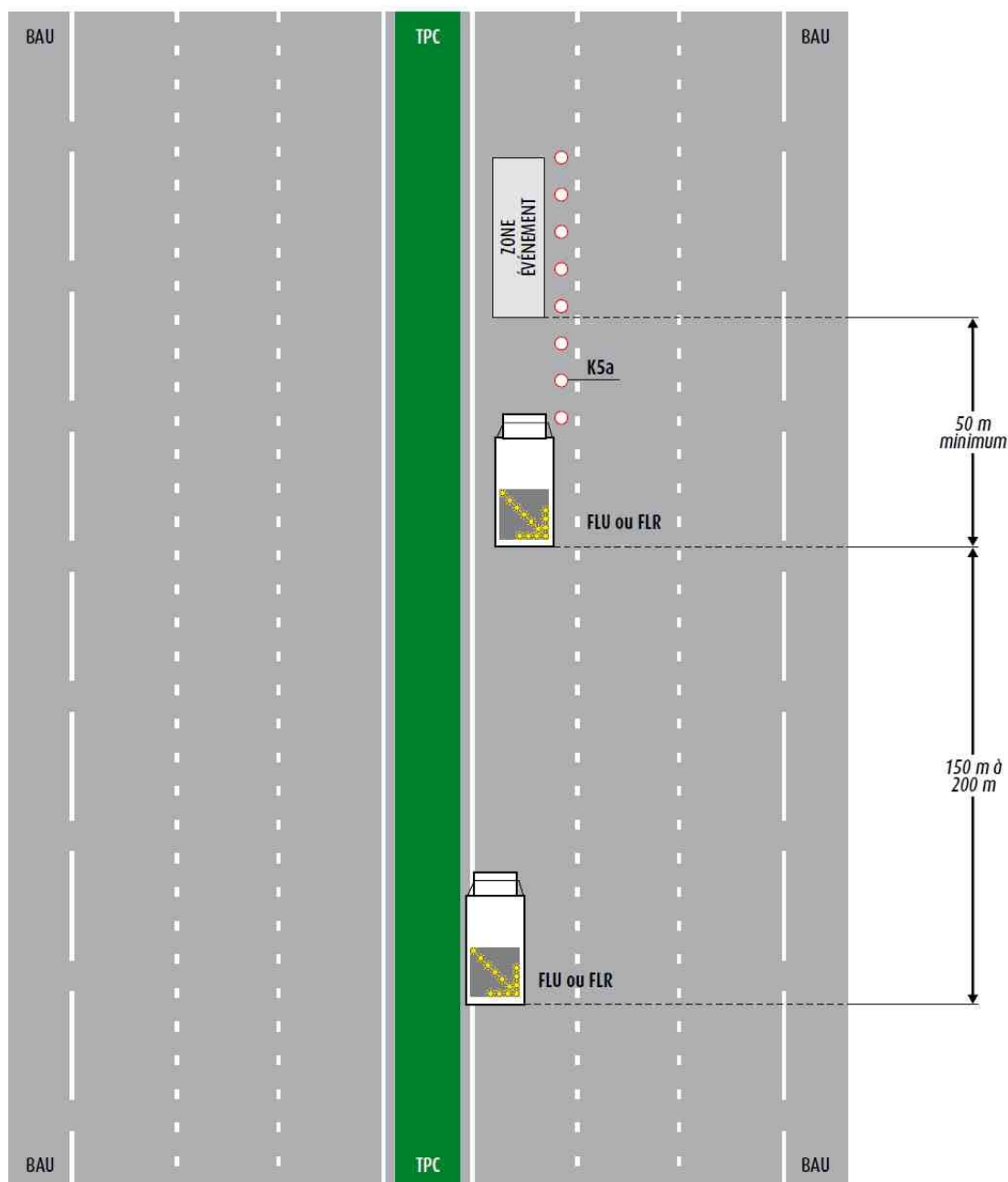
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).

- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule FLU ou FLR et la fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR et la zone de danger est supérieure à 150 m.

Signalisation de niveau U2



Intervention sur la voie de gauche - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 400 m (vitesse limitée à 130 km/h), 300 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou 200 m (vitesse limitée à 90 km/h ou moins). Les seuils de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).

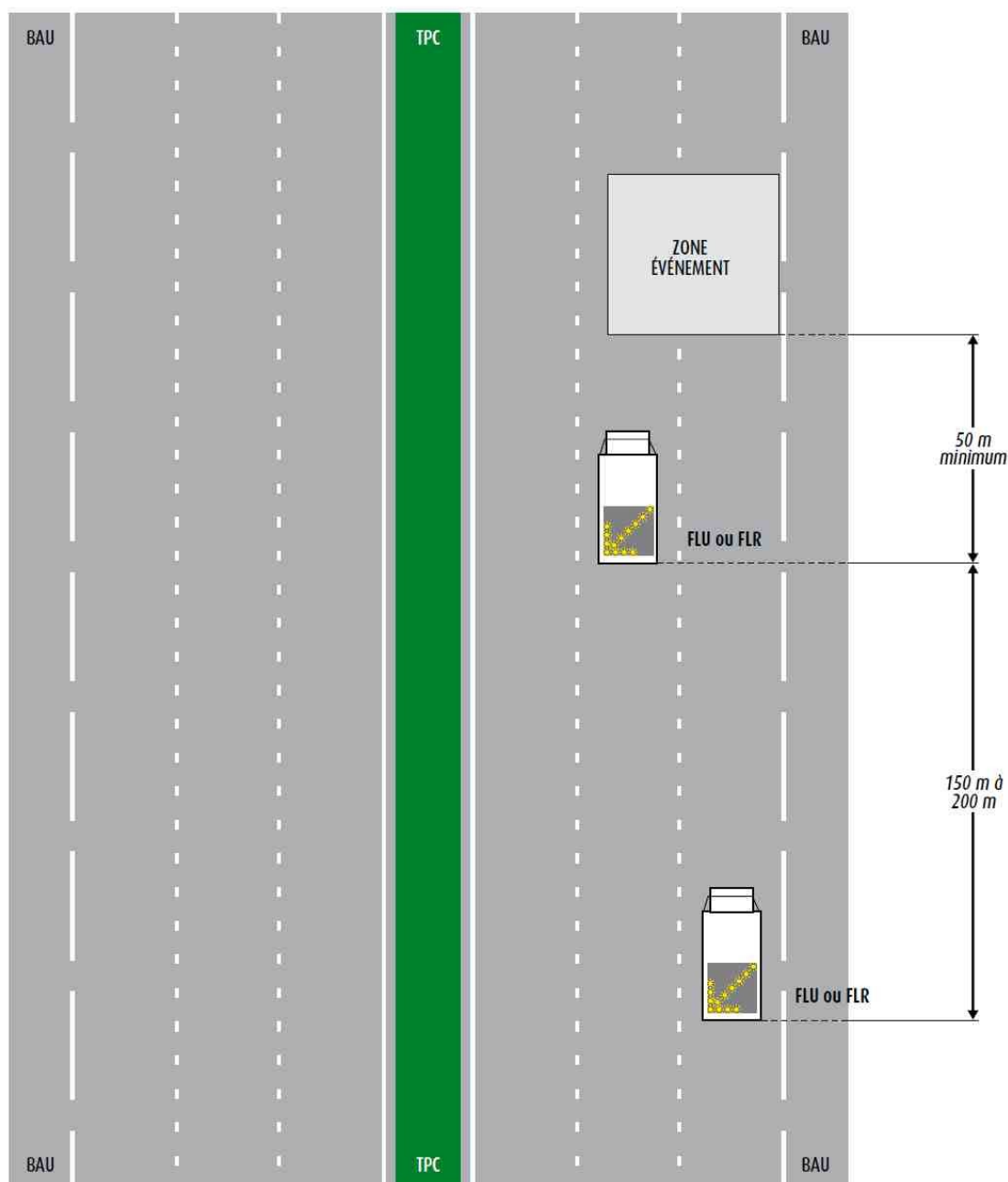
- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR de position et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Signalisation de niveau U1



Intervention sur les deux voies de droite - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

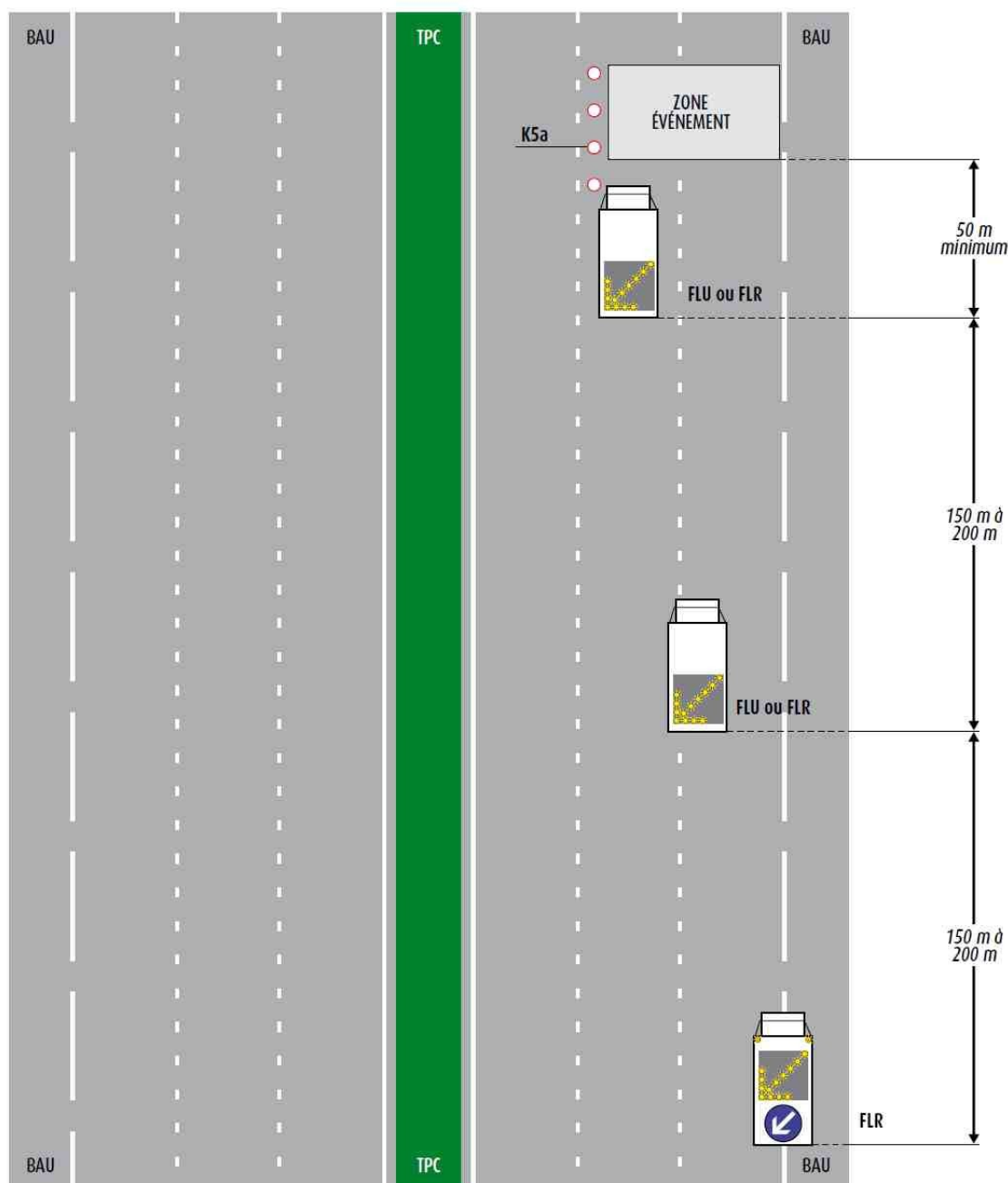
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).
 - Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule FLU ou FLR de position et la fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Signalisation de niveau U2



Intervention sur les deux voies de droite - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 400 m (vitesse limitée à 130 km/h), 300 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou 200 m (vitesse limitée à 90km/h ou moins). Les seuils de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).
- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a est nécessaire si

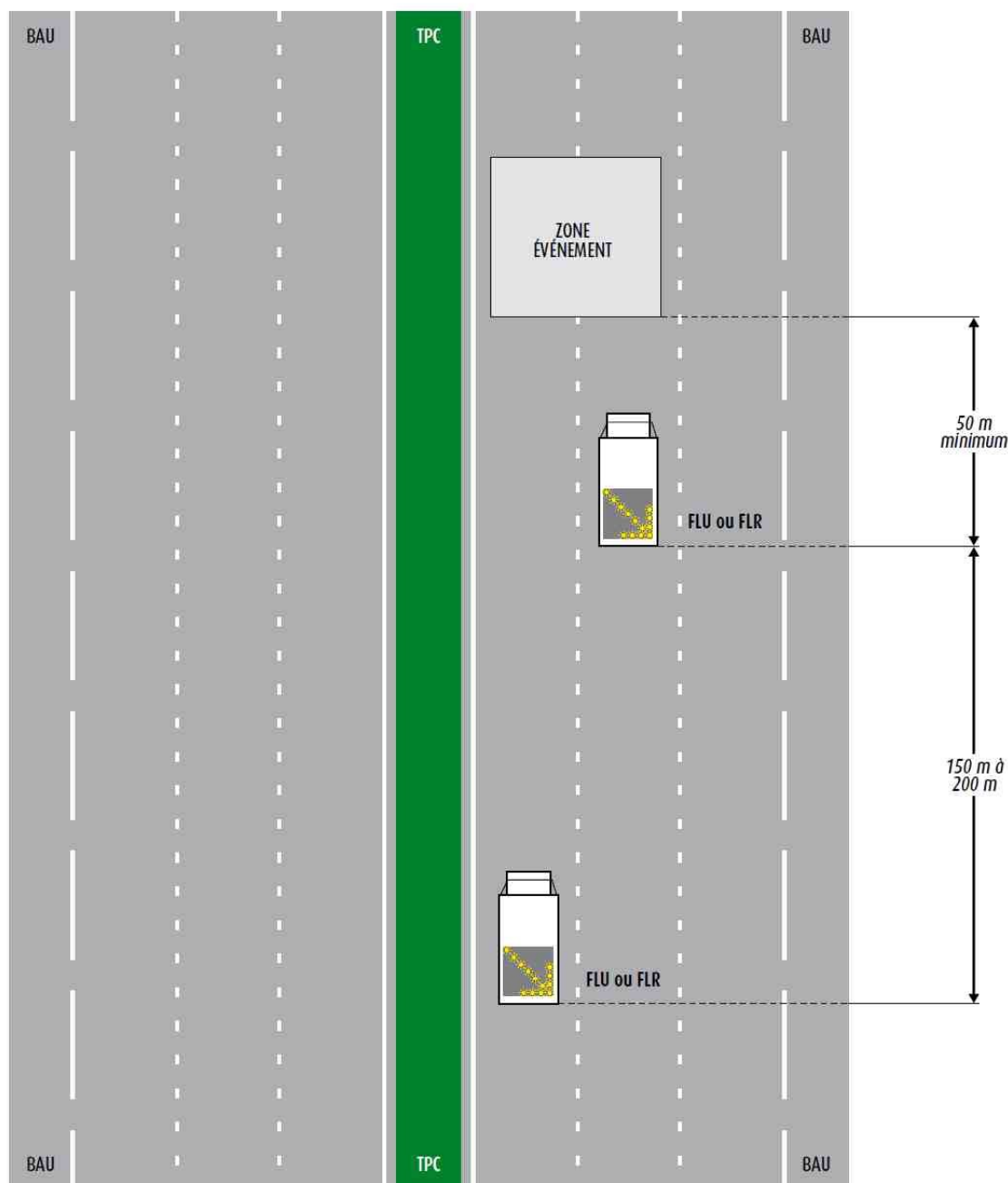
la distance entre la FLU ou FLR de position et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Le dispositif d'avertissement est toujours une FLR. Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif intermédiaire peut être une FLU ou une FLR, si le dispositif de position est une FLR, le dispositif intermédiaire est une FLR.

Signalisation de niveau U1



Intervention sur la voie médiane ou sur les deux voies de gauche - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

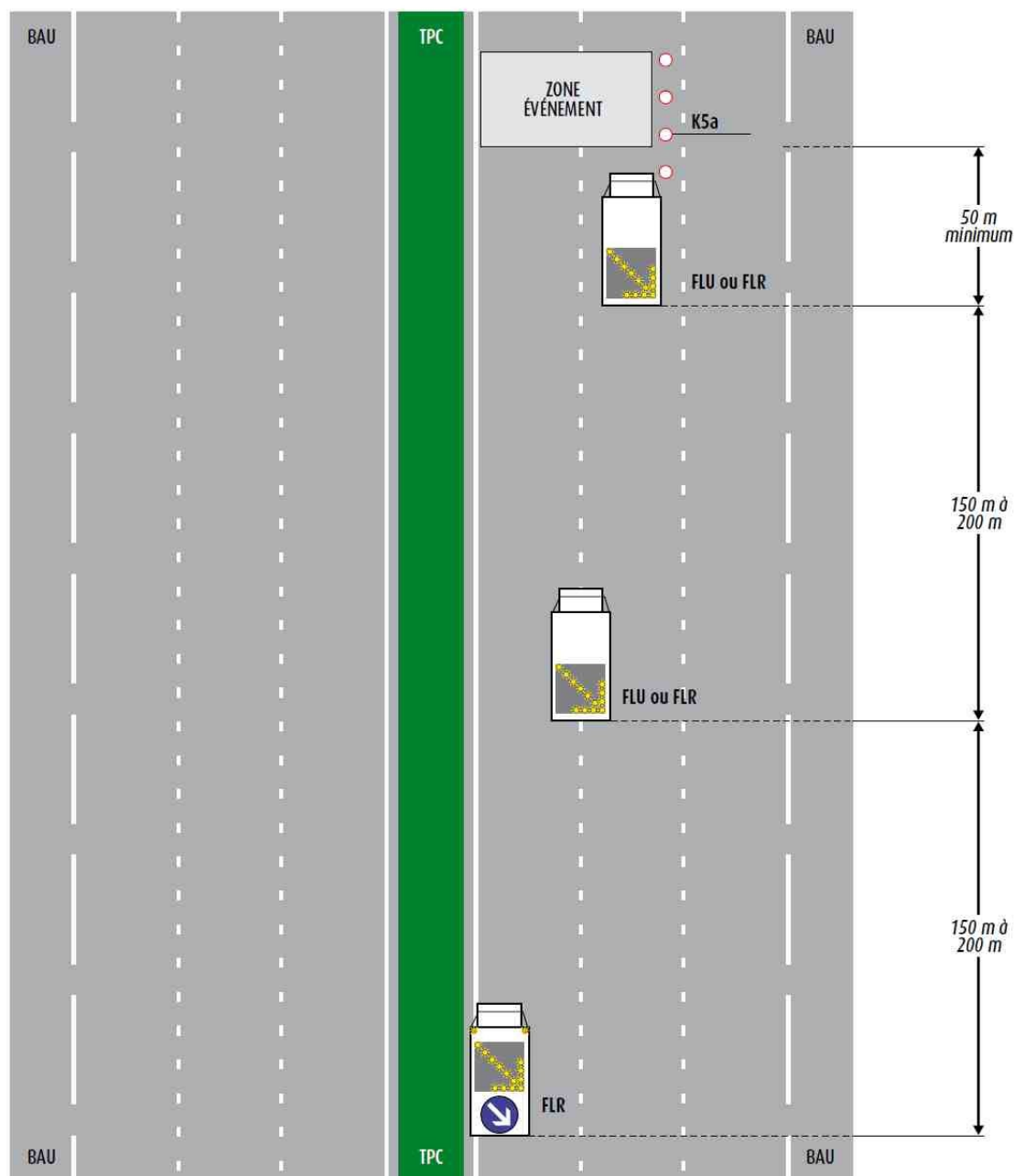
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h) ou supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h ou moins).
- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule FLU ou FLR de position et la fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.
- Schéma à utiliser de préférence au schéma UR650 si l'événement est sur la voie médiane seule, en particulier si le trafic poids lourds est important.

Signalisation de niveau U2



Intervention sur la voie médiane ou sur les deux voies de gauche - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 400 m (vitesse limitée à 130 km/h), 300 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou 200 m (vitesse limitée à 90 km/h ou moins). Les seuils de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).

- Un balisage longitudinal par des dispositifs K5a est nécessaire si la distance entre la FLU ou FLR de position et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Le dispositif d'avertissement est toujours une FLR. Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif intermédiaire peut être une FLU ou une FLR, si le dispositif de position est une FLR, le dispositif intermédiaire est une FLR.

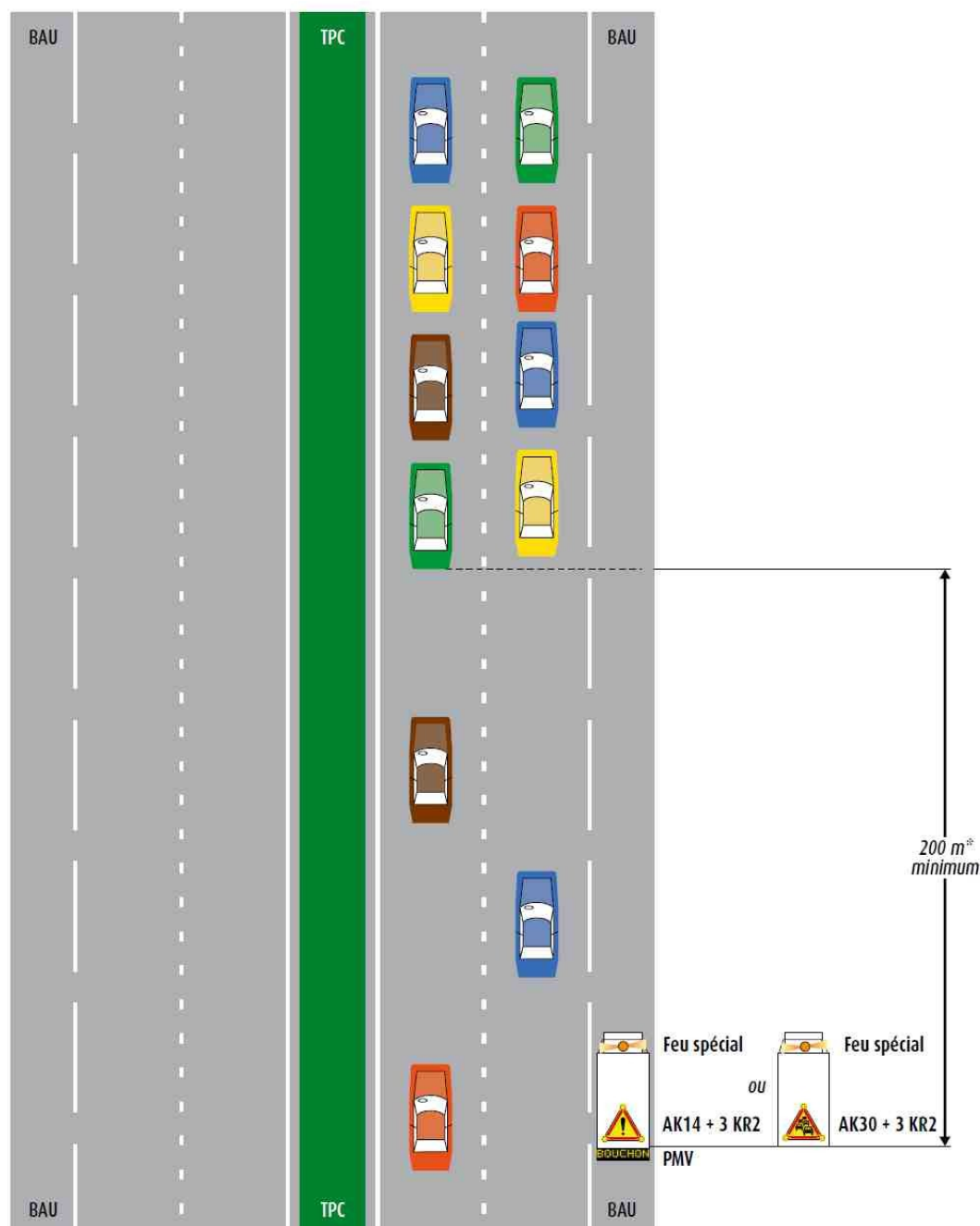
- Schéma à utiliser de préférence au schéma UR680 si l'événement est sur la voie médiane seule, en particulier si le trafic poids lourds est important.

Annexe 3-2
Schémas de signalisation
Routes à chaussées séparées
e- queue de bouchon
coupure d'un sens
de circulation

Signalisation des interventions d'urgence



Signalisation de queue de bouchon - Route à 2 x 2 voies ou plus - Véhicule de signalisation



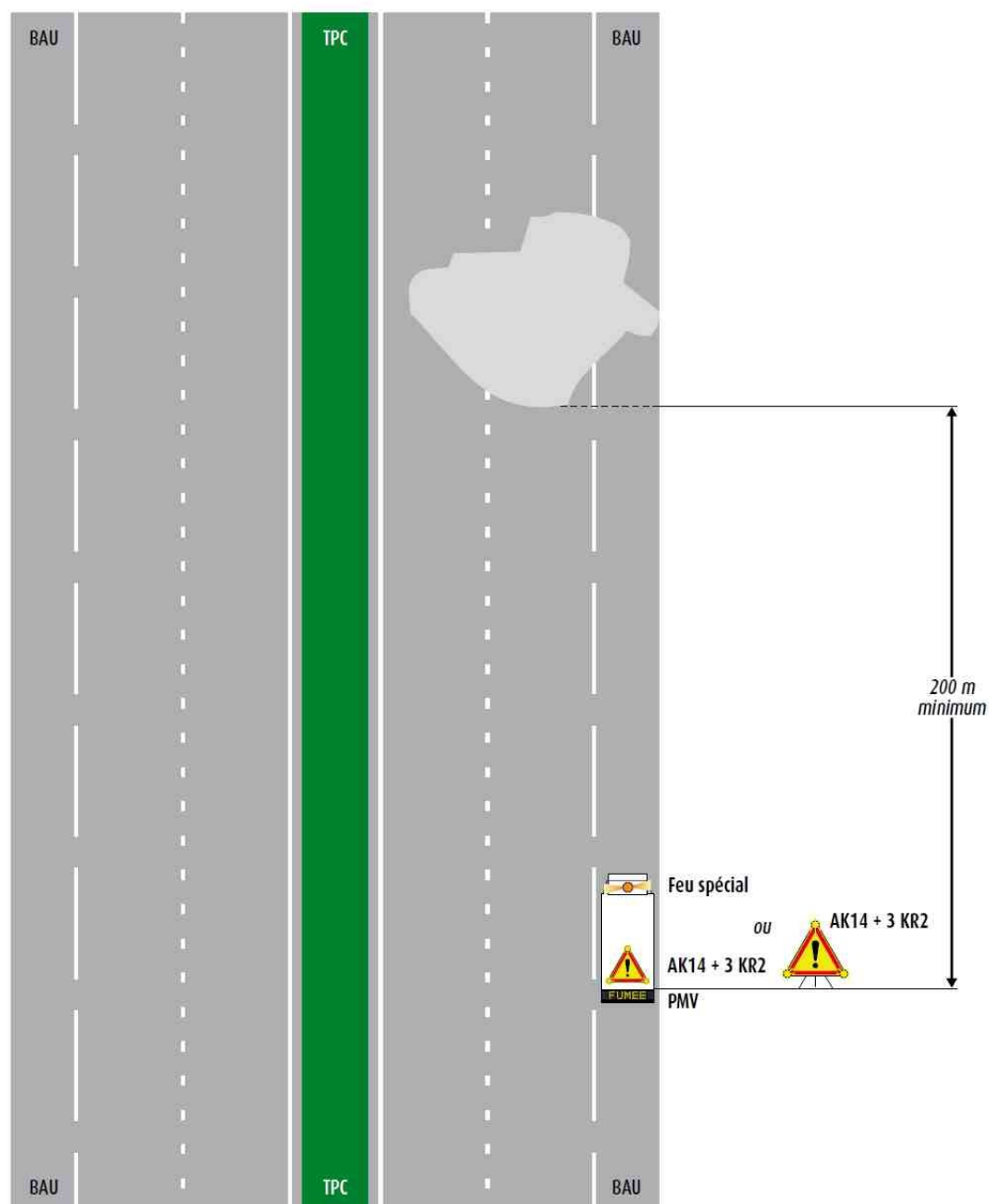
Remarque :

* 200 m minimum ou une distance suffisante pour permettre à l'utilisateur de s'arrêter dans des conditions de sécurité suffisantes.

Signalisation des interventions d'urgence



Signalisation de danger diffus - Route à 2 x 2 voies ou plus - Véhicule de signalisation ou signalisation traditionnelle



Remarques :

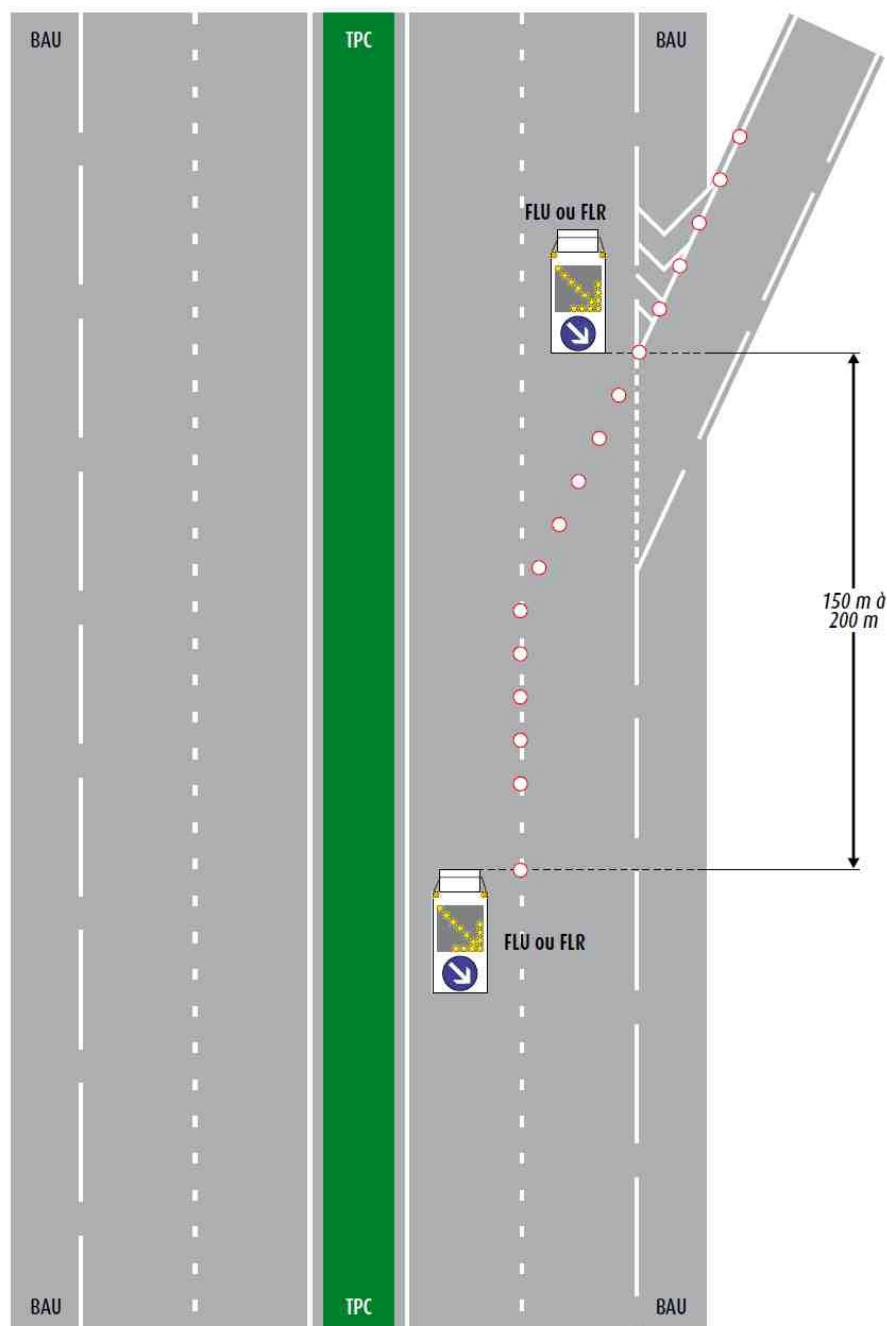
- Le panneau AK, s'il existe, doit être adapté au danger, par exemple AK2, AK4, AK14, AK22...
- L'AK peut comporter un panneau KM9 précisant la nature du danger.
- Le PMV sur le fourgon indique la nature du danger, par exemple : « BOUE », « FUMEE », « CHAUSSEE INONDEE », « CHAUSSEE DEFORMEE ».

- Si le danger est peu visible, il peut être utile d'associer au panneau AK14 un panneau d'étendue.
- Si nécessaire, une prescription peut être placée entre le panneau AK14 et le danger.

Signalisation de niveau U1



Signalisation de coupure au droit d'un diffuseur - Route à 2 x 2 voies - FLU ou FLR



Remarques :

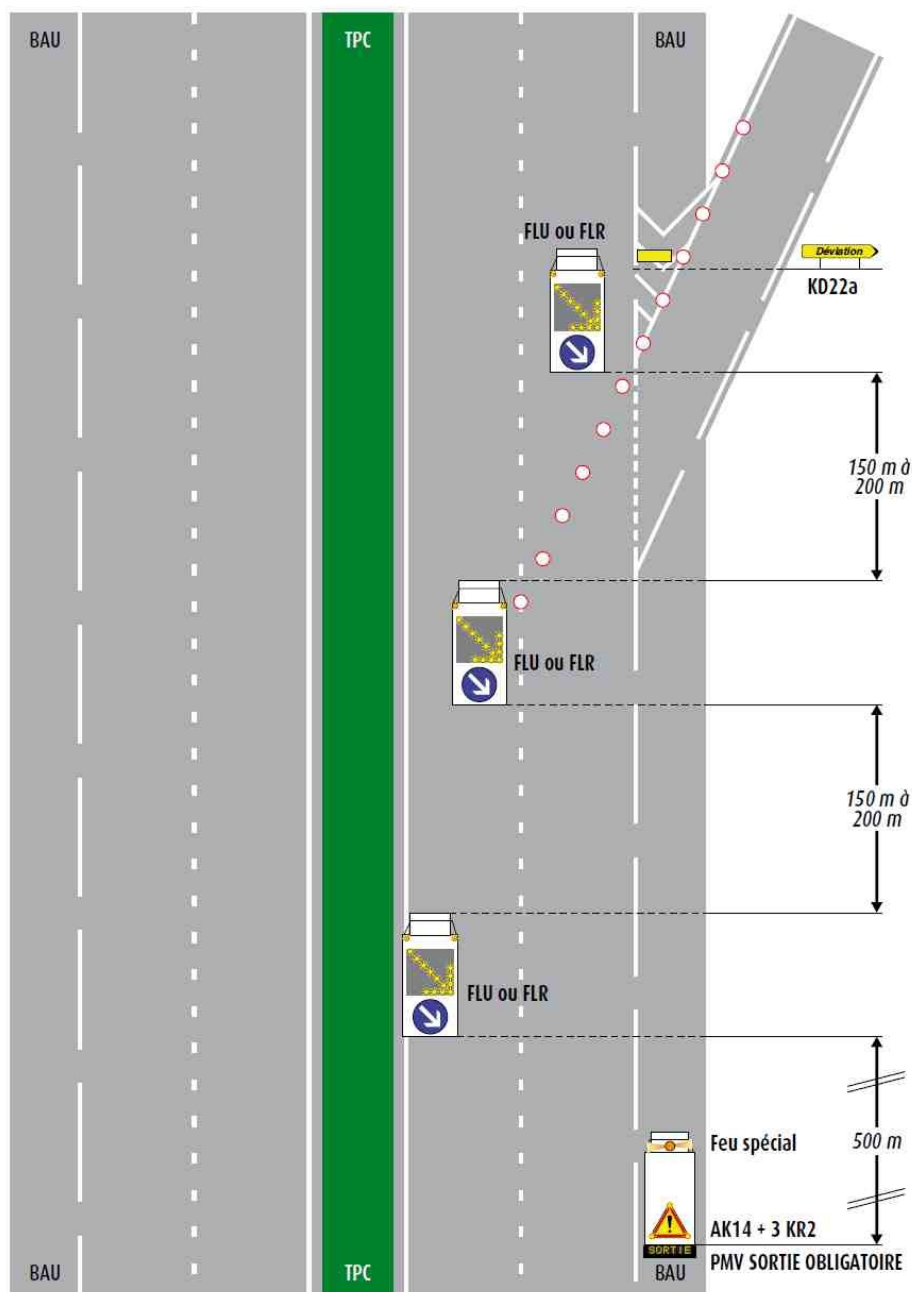
- Une information complémentaire de type « AUTOROUTE FERMÉE / SORTIE OBLIGATOIRE » peut être donnée en amont sur PMV fixe ou mobile.
- La présence des forces de l'ordre est souhaitable.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Signalisation de niveau U2



Signalisation de coupure au droit d'un diffuseur - Route à 2 x 2 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Une information complémentaire de type « AUTOROUTE FERMÉE / SORTIE OBLIGATOIRE » peut être donnée en amont sur PMV fixe ou mobile.

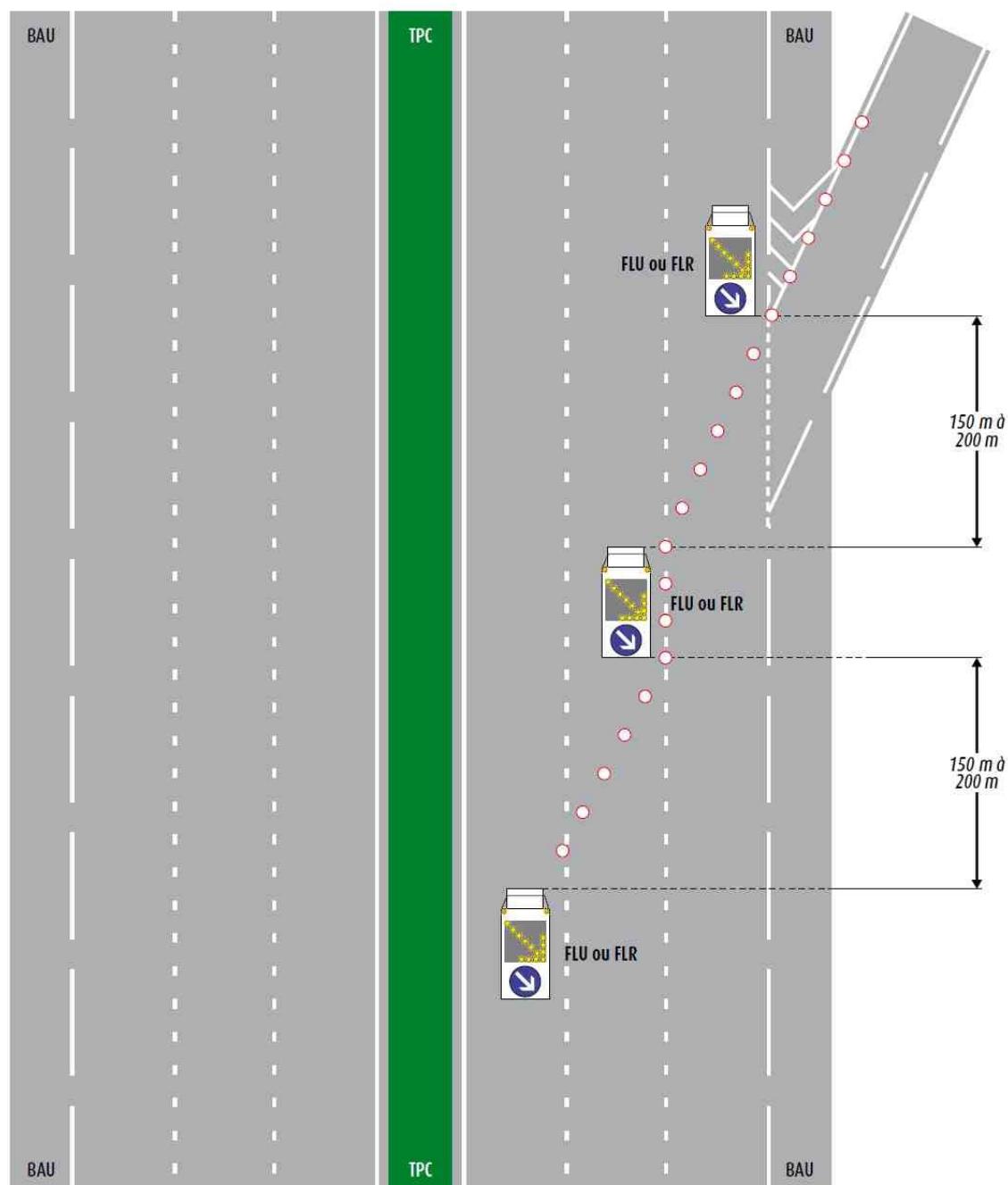
- L'itinéraire de déviation doit comporter un guidage permettant à l'usager de retrouver l'itinéraire qu'il a quitté (itinéraire S, itinéraire de déviation).

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Signalisation de niveau U1



Signalisation de coupure au droit d'un diffuseur - Route à 2 x 3 voies - FLU ou FLR



Remarques :

- Une information complémentaire de type « AUTOROUTE FERMÉE / SORTIE OBLIGATOIRE » peut être donnée en amont sur PMV fixe ou mobile.
- La présence des forces de l'ordre est souhaitable.

- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Annexe 4 – Tableau d'astreinte du District-Centre

DIR MC – DISTRICT CENTRE
TABLEAU D'ASTREINTE ESTIVALE



N° URGENCE : 04 71 02 59 12

SEMAINE N° 28 du 09/07/12 au 16/07/12

	ARDECHE				CANTAL				HAUTE LOIRE				LOZERE				CADRE DE PERMANENCE DISTRICT CENTRE 06 74 33 01 36
	CEI D'AUBENAS 04 75 89 23 58	RN103 MAYRES ► LE BUIS D'ARS Changement Astreinte Lundi à 7h30	RDI	NIVEAU 2	CEI DE MURAT 04 71 60 61 80	RN102 MASSAC ► YOLET Changement Astreinte Lundi à 8h00	RDI	NIVEAU 2	CEI DE ST MAMET 04 71 64 81 10	RN122 YOLET ► FIGEAC (LOT) Changement Astreinte Lundi à 8h00	RDI	NIVEAU 2	CEI DE MENDE 04 66 42 66 65	RN103 PIERRE PLANTÉE ► A73 MAYRES ► COL DE JALCRESTE Changement Astreinte Lundi à 8h00	RDI	NIVEAU 2	
lundi 9/07/12																	
mardi 10/07/12																	
mercredi 11/07/12																	
jeudi 12/07/12																	
vendredi 13/07/12																	
samedi 14/07/12																	
dimanche 15/07/12																	
lundi 16/07/12																	

MISE A JOUR du 08/07/12

Annexe 5 – Veille qualifiée du District-Centre

Principes d'exploitation événementielle (temps réel) : information des différents niveaux d'astreinte

Activation du niveau N1 : le cadre N1 n'est opérationnel qu'en période « PEVH » ; le reste du temps, ses missions sont assurées par le cadre N2

Activation de la salle VH du Puy : la salle VH n'est opérationnelle qu'en période « PEVH » (minimum matin et soir, élargi si gestion de crise), ainsi qu'en période pré- et post-hivernale sur décision du cadre d'astreinte N2. Durant son activation, les événements marqués ci-dessous « TIPI » (et hors purement VH) dont elle a connaissance sont transmis par téléphone au CIGT, pour diffusion d'un message TIPI

NOTA :

[1] TIPI = bulletin d'information routière (message diffusé depuis le(s) CIGT, sur appel de la salle VH si activée)

[6] Pour la viabilité (hors VH), un indicateur de perturbation est défini par P1 (perturbation très faible), P2 (perturbation moyenne), P3 (perturbation importante), P4 (perturbation très importante)

La lecture du tableau ci-dessous se fait au regard de la conséquence de l'événement la plus grave

Liste des événements	Niveau CIGT et Salle VH du Puy					Niveau CEI (N1)			Niveau District (N2)			Niveau Direction (N3) vers CMVOA	Observations	
	Action [1]	Information				Action	Décision	Information N2	Action	Décision	Information N3			
		N1	N2	CORG	CODIS									
ACCIDENT														
Accident 1 ou 2 VL	TIPi													
Accident 3 VL ou plus ou 1 PL ou plus	TIPi													
Accident 5 véhicules ou plus	TIPi							N2			N3	CMVOA		
Accident sur un Transport en Commun TC non vide	TIPi							N2			N3 [2]	CMVOA		[2] Si conséquence importante
Accident grave impliquant un Transport de Marchandises Dangereuses TMD	TIPi							N2	Conseiller		N3 + Préfecture	CMVOA		
Accident corporel	TIPi													
Accident impliquant 1 blessé grave ou 1 mort	TIPi							N2			N3			Information N1, N2 et N3 en temps différé
Accident impliquant 3 blessés graves ou 2 morts	TIPi							N2			N3	CMVOA		
Accident impliquant 6 victimes graves (tués ou blessés graves)	TIPi							N2			N3	CMVOA		
Accident impliquant une personne connue au niveau national, un agent de la DIRMC ou des partenaires	TIPi							N2			N3	CMVOA		
Accident ou incident grave survenant dans un lieu ou une zone sensible (tunnel, grands ouvrages...)	TIPi							N2			N3	CMVOA		
INCIDENTS														
Passage en mode dégradé des équipements d'un tunnel	TIPi							N2			N3			Se reporter au PIS du tunnel
Obstacle sur la chaussée	TIPi	[3]			[3]									[3] Si obstacle important cf. coupure ou neutralisation de voie
Piéton sur route à 2x2 voies														
Panne d'un véhicule (VL ou PL)	TIPi													
Panne d'un Transport en Commun avec passagers	TIPi													
Animal divaguant		[4]						[4]						[4] Si plusieurs animaux
Véhicule à contre-sens	Procédure													A adapter en fonction des procédures CORG
TRAFIC ET GESTION TRAFIC														
Coupure de 1 ou 2 sens de circulation sur 2x2 voies	TIPi							N2			N3 + Préfecture			
Mise en place d'alternat sur 2x1 voies	TIPi							N2						
Coupure des 2 sens de circulation sur tous les réseaux	TIPi							N2			N3 + Préfecture			
Bouchon dont la longueur est supérieure à 1km	TIPi						Si bouchon inférieur 2km	Si bouchon supérieur 2km		Si bouchon supérieur 2km	N3 Si bouchon supérieur 5km	[5] CMVOA		[5] si bouchon supérieur à 10 km
Neutralisation d'une ou plusieurs voies de circulation (2x2 voies) sans incidence sur la fluidité du trafic	TIPi					Adapter les mesures d'exploitation	Si événement supérieur à 2h	Si événement supérieur à 24h	Proposer les mesures de gestion de trafic	Si événement supérieur à 24h				A adapter selon arrêtés permanents départementaux
Coupure d'une bretelle sur 2x2 voies hors et en agglomération	TIPi					Adapter les mesures d'exploitation	Si événement supérieur à 2h	Si événement supérieur à 24h	Proposer les mesures de gestion de trafic	Si événement supérieur à 24h				A adapter selon arrêtés permanents départementaux
Mise en place d'une déviation obligatoire	TIPi							N2			N3			Se reporter au PGT si existant
Fermeture non programmée d'axe avec perturbations durables ou très importantes (manifestation, ...)	TIPi							N2			N3 + Préfecture	CMVOA		
Perturbation importante menant à un site où se produit un événement majeur (spectacle, accès station, ...)								N2			N3			
VIABILITE [6]														
Dégradation du domaine public routier nécessitant une réparation immédiate						Décider les mesures conservatoires								
Niveau de perturbation se dégradant en P2 ou C2	TIPi					Adapter les mesures d'exploitation								
Niveau de perturbation se dégradant en P3 ou C3	TIPi					Adapter les mesures d'exploitation		N2	Proposer les mesures de gestion de trafic					
Niveau de perturbation se dégradant en P4 ou C4	TIPi					Adapter les mesures d'exploitation		N2	Proposer les mesures de gestion de trafic		N3 + Préfecture			
CRISES ET COMMUNICATION														
Évènement susceptible d'intéresser les médias											N3	[7] CMVOA		[7] Selon sensibilité
Appel VIP (personnalité ou autorité administrative)											N3			
Évènement entraînant des risques importants en termes de sécurité ou d'environnement											N3	CMVOA		
Phénomène météorologique sévère avec un dysfonctionnement grave et durable du réseau (brouillard < 150m, vent > 90 km/h, ...)	TIPi										N3	CMVOA		
Évènement susceptible d'entraîner l'activation d'une cellule de crise routière (départementale ou zonale)											N3	CMVOA		
Gestion des événements (neigeux ou autres)	TIPi					Assurer la coordination de l'évènement	Si événement localisé	Si événement non localisé	Assurer la coordination de l'évènement	Si événement non localisé	N3 si restrictions			N1 : localisé sur 1 seul département ; N2 : non localisé sur plusieurs départements
Mise en veille d'un plan intempéries de niveau zonal ou départemental														
Activation d'un plan intempéries de niveau zonal											N3			
Crise et communication départementales (ex : plan ORSEC)	Assister le N2								Suivre procédures du plan et se rendre au service					
Crise et communication interdépartementales (ex : plan PIRAA)	Assister le N2								Suivre procédures du plan et se rendre au service		N3			Retour d'information descendant ensuite
DEFAUT DE FONCTIONNEMENT INTERNE														
Mouvement social perturbant significativement le fonctionnement des infrastructures ou des services											N3	[8] CMVOA		[8] Mouvements externes
Dysfonctionnement majeur entraînant l'insopérabilité du CIGT ou de la salle VH du Puy-en-Velay						Informers tous les centres		N2			N3 + Préfecture			Procédure CIGT à rédiger
Panne du RAU														137 / 158
Panne du réseau radio						Informers tous les centres								
Besoin de renfort en opérateur (salle VH du Puy-en-Velay)								N2						

Annexe 6 – Patrouillage

Projet

Consignes de sécurité et recommandations du Guide

« Organisation des patrouilles – Exploitation de la route » SETRA - Novembre 1999

Le Livret doit rappeler certaines consignes générales concernant la sécurité. La liste suivante n'est pas exhaustive.

3.1.1 La protection et la circulation des agents

Un agent doit être vu et voir les usagers ; pour cela il doit obligatoirement :

- porter une tenue réglementaire (classe 3),
- penser aux distances de visibilité,
- dans la mesure du possible, faire face au flot de circulation,
- ne pas être masqué par le véhicule ou un panneau de signalisation,
- arrêter son véhicule dans une zone où il peut être perçu suffisamment tôt par les automobilistes,
- ne pas cacher la signalisation avec le véhicule.

Un agent doit être attentif lors de ses déplacements :

- pour quitter son véhicule, descendre du côté opposé à la circulation. Si ce n'est pas possible, prendre toutes les précautions nécessaires pour effectuer cette manœuvre sans danger,
- à pied, s'éloigner du véhicule, afin de ne pas être heurté par celui-ci en cas de choc par un autre véhicule, traverser perpendiculairement les voies de circulation,
- ne pas pousser un panneau de signalisation temporaire, mais le tirer.

3.1.2 La circulation des véhicules

- respecter toutes les règles de circulation imposées par le code de la route : le véhicule de la patrouille n'est pas prioritaire,
- ne pas abuser de l'utilisation du gyrophare, son utilisation est réservée à la circulation ou au stationnement sur l'accotement ou sur la BAU,
- pour faire demi-tour, utiliser les échangeurs ou les accès de service existants,
- ne pas effectuer de marche arrière sur les voies circulées.

3.1.3 La signalisation temporaire (livre I, 8ème partie)

- respecter les principes de base de la signalisation,
- respecter les règles générales de mise en œuvre de la signalisation,
- prendre les précautions qui s'imposent pour l'emploi de dispositifs particuliers tels que les FLR.

3.1 4 Certains outils ou produits

- respecter les consignes d'utilisation des tronçonneuses, groupe électrogène, extincteurs, etc.,
- connaître les domaines d'emploi des produits absorbants, etc.

Actions réalisées par la patrouille valant tableau de consignes :

	Patrouille à 2 personnes	Patrouille à 1 personne
Constat dégât DP	Signale	Signale
Nid de poule	Traite	Signale
Signalisation :		
<i>Réparation provisoire</i>	Oui	Signale
<i>Présentant un danger</i>	Oui	Si possible seul oui si non signale
<i>Absence de panneau</i>	Signale et pose un cône	Signale et pose un cône
<i>Directionnelle</i>	Sécurise et signale	Signale
<i>Plastique</i>	Signale et pose un cône	Signale et pose un cône
Objet sur chaussée	Oui si possible si non signale	Oui si possible si non signale
Sable, cailloux sur chaussée	Oui si possible si non signale	Oui si possible si non signale
Hydrocarbure	Oui et signale	Oui si possible si non signale
Chute de pierre	Signale	Signale
Véhicule en panne	Signale	Signale
Animaux morts	Si manipulable, évacue l'animal hors de la chaussée et collecte*	Si manipulable, évacue l'animal hors de la chaussée et collecte*
Blessé(s)	Alerte le 17 ou 18	Alerte le 17 ou 18
Divagation	Alerte le 17	Alerte le 17
Pub sur domaine public	Collecte	Signale au CEI
Véhicule abandonné	Signale	signale
Dégât sur domaine public :		
Glissière sécurité, GBA, mur, ...	Signale cône, peinture orange tiers identifié, bleu non identifié	Signale cône, peinture orange tiers identifié, bleu non identifié
Signalisation	Voir ci-dessus	
PMV, signalisation dynamique en panne	Prévient CEI	Prévient CEI
Arbre branche	Oui si possible si non signale	Oui si possible si non signale
Assainissement bouché	Surveillance si visible	Surveillance si visible

* collecte à préciser dans PESI

Annexe 7 – Nomenclature des signaux utilisés

Annexe 7 : Nomenclature des signaux utilisés

AK 14 : panneau de signalisation « autres dangers » ; point d'exclamation sur fond jaune



AK14

Autres dangers

AK31 : Panneau de signalisation « accident » ; véhicule léger sur le toit, sur fond jaune.



AK31

Accident

K5a : Dispositif conique K5a - Signalisation de position des limites d'obstacles temporaires ou de chantier. Ils seront de taille 750 mm.

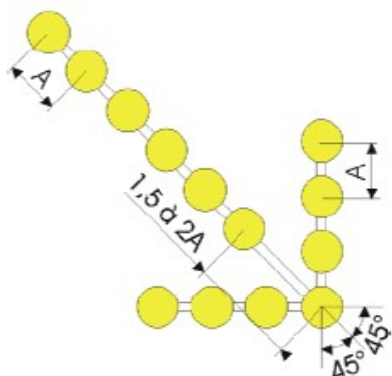


K5a

Dispositif conique

flèche lumineuse KR43 : Signifiant l'obligation de se déporter vers la voie adjacente indiquée.

$A = 242 \text{ mm environ}$



Flèche lumineuse KR43 – exemple 1

flèche vers la droite



Signal lumineux KXC50 : Message littéral utilisé pour préciser ou compléter une information délivrée par un signal ou pour délivrer une information lorsqu'on ne dispose pas du ou des signaux adéquats.

Le signal KX50 est lumineux sur fond rectangulaire sombre.



Signal KXC50 – exemple

signal lumineux KR44 : Signal mobile de position d'un rétrécissement temporaire de chaussée.



Chevron KR44 en mode fixe ou clignotant – exemple 1

Les Équipements de Protection Individuels (EPI) :

Les agents intervenant dans la réalisation de la signalisation temporaire doivent être impérativement dotés des équipements de protection individuelle (EPI) requis : ceux-ci comprennent au moins un vêtement de signalisation à haute visibilité, des chaussures de sécurité et des gants pour la manutention de panneaux.

Le port de vêtements de signalisation à haute visibilité conforme à la norme NF EN471, de classe 3 ou 2 est obligatoire : « Toute personne intervenant à pied sur le domaine routier à l'occasion d'un chantier ou d'un danger temporaire doit revêtir un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2 ou 3 » (VIII^e partie IISR– article 134).

Les vêtements à haute visibilité sont constitués d'un support fluorescent de couleur jaune, orange ou rouge portant des éléments rétro-réfléchissants.

La classe 3 correspond aux combinaisons et vestes qui présentent des surfaces de signalisation importante. La classe 2 comprend à des gilets et des chasubles.

Surfaces minimales visibles de chaque matière en m²	Vêtements Classe 3	Vêtements Classe 2	Vêtements Classe 1
Matière de base (tissu fluorescent)	0,80	0,50	0,14
Matière rétro-réfléchissante	0,20	0,13	0,10
Matière à caractéristiques combinées	-	-	0,20

Surfaces minimales visibles de chaque matière en mètres carrés



Classe 2

Afin que les propriétés de ces vêtements soient optimales, ils doivent être propres et en bon état.

Avant de partir en intervention (au démarrage du véhicule), le personnel d'intervention devra être habillés avec les EPI.

Les tenues de tronçonnage devront être enfilées avant le démarrage de la tronçonneuse.

Annexe 8 – Travail isolé

1) RÉGLEMENTATION

Hormis pour certains travaux à risques précisément identifiés, le code du travail ne définit pas la notion de travail isolé, ni de réglementation à respecter.

L'INRS définit le travail isolé comme étant la réalisation d'une tâche par une personne seule, dans un environnement de travail où elle ne peut être vue ou entendue directement par d'autres et où la probabilité de visite est faible (*ref. INRS - ED 985*).

Ainsi, travailler seul ne signifie pas forcément travailler de manière isolée.

De plus, l'isolement n'est pas un risque en soi, il ne le devient qu'en association avec d'autres contraintes ou d'autres risques (*ref. CRAM*).

Enfin, le travail isolé peut aussi concerner les activités d'un groupe de personnes, isolées de leur structure d'appartenance, par exemple pour des raisons géographiques (*ref. INRS ED 985*).

- Code du travail - Secours :

Art R4534-152 :

" Des mesures appropriées sont prises pour donner rapidement les premiers secours au travailleur blessé au cours du travail ".

- Code du travail - Interdiction réglementaire de travail isolé

Un certain nombre de travaux dangereux sont interdits aux travailleurs isolés et nécessitent la présence d'un surveillant notamment lorsque que les conditions de visibilité sont insuffisantes.

*exemples : - manœuvre des véhicules, d'appareils et engins de chantier à l'occasion de travaux (art. R.4534-11),
- manœuvre des appareils de levage (art. R4323-36).*

Le DOSI n'est pas concerné par la liste des travaux dangereux interdits aux travailleurs isolés.

2) LE TRAVAIL ISOLÉ DANS LE CADRE DU DOSI :

2-1 Les tâches concernées

Les tâches du DOSI susceptibles d'être concernées par le travail isolé sont :

- Surveillance de réseau (CIGT)
- Patrouillage
- Intervention dans le cadre de schémas U0 et U1

Commentaires

Les agents assurant ces tâches ne sont vraiment isolés que dans le cas où ils sont hors de vue et hors de portée de voix (*pas de possibilité d'appel au secours, pas de transmission téléphonique ou radio, absence d'utilisateurs, etc...*).

2-2 Principes généraux de prévention à la DiR MC

- 1- Mieux identifier les situations à risques (cf commentaires DUERP ci-dessous)
- 2- Éviter les situations à risques par la mise en œuvre de moyens organisationnels et humains
- 3 –A défaut, réduire les risques le plus possible

En l'absence de définition réglementaire du travail isolé, c'est l'évaluation des risques qu'est tenu de mener l'employeur qui doit permettre d'identifier les situations d'isolement, prolongé ou ponctuel, habituel ou fortuit, et les risques associés. Il revient ensuite à l'employeur de déterminer les mesures appropriées à leur prévention.

La DiR MC estime nécessaire d'encadrer les situations à risques par la mise en place de dispositions ci-après définies portant sur la localisation et la traçabilité du travailleur, les moyens d'alerte et les contacts 24h/24h du travailleur, ainsi que les mesures de prévention et de secours.

DISPOSITIONS POUR DOSI					
Situation à risque Poste	Localisation du travailleur	Traçabilité du travailleur	Moyen d'alerte du travailleur	Contact 24h/24h du travailleur	Mesures de prévention et de secours
<u>Surveillance</u> Opérateur CIGT (réf DOSI)	CIGT	- Travail en poste défini - Main courante	- Téléphone - Radio	- Services d'urgences - Cadre d'astreinte	- Trousse de secours - Plan local de formation - Moyen d'alerte 1 ^{er} secours
<u>Patrouille</u> Patrouilleur passif (réf DOSI)	Circuit défini dans le PESI	- Heure début/fin - Main courante	- Téléphone - Radio	- Services d'urgences - CIGT - Cadre d'astreinte	- Trousse de secours - Plan local de formation - Moyen d'alerte 1 ^{er} secours -Contact du patrouilleur par cadre d'astreinte
<u>Interventions</u> Premier arrivé (schéma U0 /U1 => U2 si nécessaire) (réf DOSI)	CIGT, RDI, autres intervenants ont connaissance du lieu d'intervention	- Heure début/fin - Main courante	- Téléphone - Radio	- Services d'urgences - CIGT - Cadre d'astreinte	- Trousse de secours - Plan local de formation - Moyen d'alerte 1 ^{er} secours -Contact de l'agent en intervention par RDI
<u>Interventions</u> Concomitance d'événements (schéma U2 => U1/U0) (réf DOSI)	CIGT, RDI, autres intervenants ont connaissance du lieu d'intervention	- Heure début/fin - Main courante	- Téléphone - Radio	- Services d'urgences - CIGT - Cadre d'astreinte	- Trousse de secours - Plan local de formation - Moyen d'alerte 1 ^{er} secours -Contact de l'agent en intervention par RDI

Commentaires

Le travail isolé sera réévalué au regard de la concomitance avec d'autres risques notamment le risque de heurt par véhicule.

Chaque année le DUERP fera l'objet d'un examen pour mise à jour (selon la méthode d'analyse des risques applicable à chaque activité).

Annexe 9 – Glossaire

Ce glossaire reprend la signification de termes utilisés dans le présent document :

Agents d'Exploitation Spécialisés (AES) :

Agents de la fonction publique d'État.

Agents composant les équipes de sécurité des CEI de la DIRMC.

Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU) :

Terme désignant la partie revêtue située à droite de la chaussée dans le sens de la circulation, de largeur égale ou supérieure à 2 m et spécialement réalisée pour permettre, en cas de nécessité absolue, l'arrêt d'urgence des automobilistes en difficulté.

Les véhicules d'exploitation des routes, d'une part, et les véhicules bénéficiant de facilités de passage (ambulances et véhicules d'intervention urgente), d'autre part, sont autorisés à circuler sur la BAU lorsqu'ils font usage de leurs avertisseurs spéciaux dans les cas nécessités par l'exercice de leurs missions et sous réserve de ne pas mettre en danger les autres usagers (cf. Art. R. 432-3 et Art. R. 432-5 du Code de la Route).

Le terme «bande d'arrêt d'urgence» est réservé aux infrastructures à statut autoroutier, pour les autres le terme «bande d'arrêt» est utilisé.

Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI) :

Centre d'exploitation et d'entretien du réseau de compétence des gestionnaires routiers.

Centre d'Information et de Gestion du Trafic (CIGT) :

Un Centre d'Information et de Gestion du Trafic est une structure opérationnelle chargée d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie d'exploitation de la route sur une zone géographique ou sur un réseau spécifique. A ce titre, il coordonne les interventions, gère le trafic, informe des événements en cours ou prévisibles, les usagers et l'ensemble des partenaires institutionnels impliqués dans la gestion d'un réseau routier et l'information des usagers¹⁶.

Centre d'Opérations et de Renseignements de la Gendarmerie (CORG) :

Centre opérationnel départemental en charge, 24h/24, de la veille, en relation avec les brigades de gendarmerie.

Centre Opérationnel Départemental d'Incendie et de Secours (CODIS) :

Le CODIS est l'organe de coordination de l'activité opérationnelle des services d'incendie et de secours du département.

Chef d'Équipe Exploitation (CEE) :

Agents de la fonction publique d'État.

Agents assurant la fonction de RDI et pilotant à ce titre les équipes de sécurité des CEI de la DIRMC. Certains CEE font partie des équipes de sécurité des CEI de la DIRMC.

Centre Régional d'Information et de Coordination Routière (CRICR)¹⁷ :

Le centre national d'information routière et les centres régionaux sont dirigés par une collégialité représentant les deux ministères compétents en matière de gestion du trafic et de sécurité routière : le ministère de l'Écologie, de l'Énergie, du Développement durable et de la Mer (MEEDDM), et le ministère de l'Intérieur, de l'Outre-mer et des Collectivités territoriales (MIOMCT).

¹⁶ Extrait du guide méthodologique Conception et fonctionnement des CIGT, SETRA, novembre 2001.

¹⁷ Source <http://www.bison-fute.equipement.gouv.fr>

Les Centres Régionaux d'Information et de Coordination Routières (CRICR) remplissent trois missions essentielles :

- *informer les automobilistes sur les difficultés de circulation afin d'améliorer les conditions générales de leurs déplacements et leur sécurité ;*
- *préparer et coordonner les mesures d'exploitation routière et les plans de gestion du trafic ;*
- *conseiller les autorités chargées d'anticiper ou de gérer des crises ayant une incidence sur la circulation et la sécurité routières.*

Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR)¹⁸ :

Créé en 1972, le Comité Interministériel de la Sécurité Routière (CISR) est présidé par le Premier Ministre et regroupe tous les ministres concernés par les problèmes de sécurité routière. Il a pour mission de définir la politique du gouvernement en matière de sécurité routière et ses principes d'application.

Détection Automatique des Incidents (DAI) :

Système automatisé de détection d'incidents sur une zone surveillée par des équipements spécifiques. Ces systèmes sont autonomes ou s'appuient sur des équipements existant, par exemple, par traitement numérique des vidéos de caméras.

Dossier d'Organisation de la Surveillance et des Interventions (DOSI) :

Présent document.

Dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) :

Dossier d'organisation présentant, pour un service d'exploitation routière, les niveaux de service et l'organisation qui en découle, pour assurer la viabilité du réseau pendant les intempéries hivernales.

Flèche Lumineuse d'Urgence (FLU) :

Équipement de signalisation d'urgence permettant d'informer l'usager sur la manœuvre de rabattement nécessaire à l'approche d'une zone d'événement. Cette signalisation comprend principalement une flèche lumineuse de type KR 43.

Flèche lumineuse de rabattement (FLR) :

Équipement de signalisation d'urgence permettant d'informer l'usager sur la manœuvre de rabattement nécessaire à l'approche d'une zone d'événement. Cette signalisation comprend principalement une flèche lumineuse de type KR 43, 2 feux xénon, panneau B21 (sens obligatoire) et une surface réfléchissante rouge et blanche.

Formation Initiale des Agents d'Exploitation (FIAE) :

Formation des agents d'exploitation suite à leur recrutement. Cette formation dispense les connaissances de base autour des problématique du travail des agents d'exploitation, notamment un module sur la signalisation d'urgence.

Gestion Technique Centralisée (GTC) :

La GTC permet de télé-surveiller les points sensibles, d'automatiser partiellement ou totalement le fonctionnement et de faciliter le travail des exploitants routiers. Pour la DIRMC, cette gestion concerne uniquement les tunnels.

¹⁸ Source <http://www.securite-routiere.gouv.fr>

Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL) :

Instruction générale définissant, entre autres, les caractéristiques géométriques des routes à chaussées séparées en secteur inter-urbain. Ce document est, depuis sa première publication en 1985, la référence unique sur l'état de l'art. Mais ce document a été modifié par la circulaire 2000-87 du 12 décembre 2000.

Laboratoire Régional des Ponts et Chaussées de Saint-Brieuc (LRPC SB) :

Service régional dépendant du Centre d'Études Techniques de l'Équipement Ouest, il a réalisé pour le compte de la DIRMC une étude sur les « zones d'ombre » sur l'ensemble de la RN 88 entre le Puy-en-Velay et Firminy en 2010 (cf chapitre 1.2.1.2).

Organisation de la Réponse de Sécurité Civile (ORSEC) :

Système polyvalent de gestion de la crise, d'organisation des secours et de recensement des moyens publics et privés susceptibles d'être mis en œuvre dans le cadre d'une gestion de crise.

Panneaux à messages variables (PMV) :

Panneaux de signalisation routière commandés à distance par un opérateur ou pilotés dans le cadre d'une GTC. Les messages affichables sont, selon les modèles, du texte, des panneaux ou de la signalétique.

Plan d'Exploitation de la Surveillance et des interventions (PESI) :

Document interne à la DIRMC décrivant en pratique la déclinaison des niveaux de service et des principes énoncés dans le DOSI, à l'échelle d'un territoire (Unité territoriale) ou pour un CIGT.

Plan d'exploitation de la viabilité hivernale (PEVH) :

Le plan d'exploitation de la viabilité hivernale est un document qui décline le DOVH (dossier d'organisation de la viabilité hivernale) au niveau territorial en décrivant l'ensemble des moyens et des procédures mises en place pour assurer pratiquement le service hivernal et les diverses actions qui s'y rattachent.

Plan de gestion de trafic (PGT) :

Le plan de gestion de trafic est un document permettant de gérer le trafic dès lors qu'un problème important de circulation pourrait toucher un réseau et bloquer la vie économique (accident nécessitant la fermeture d'un réseau, événements météorologiques, etc.).

Plan d'Intervention et de Sécurité (PIS) :

Plan de gestion de crise spécifique à un tunnel, définissant le rôle des différents partenaires publics ou privés. C'est un plan à dimension départementale qui est de la responsabilité du préfet.

Plan Intempérie Massif Central (PIMAC) :

Plan de gestion de crise lié à un événement météorologique, en particulier la gestion de la circulation et la protection des personnes en cas de dégradation des conditions de circulation sur l'A75 et A 89. Ce plan est à l'échelle de la région Auvergne et est géré, par délégation du préfet de Zone Sud-Est, par le préfet de région Auvergne. Ce plan fait partie du Plan Intempéries Rhône-Alpes Auvergne à l'échelle de la zone de défense.

Plan Intempérie Rhône Alpes Auvergne (PIRAA) :

Plan de gestion de crise lié à un événement météorologique, en particulier la gestion de la circulation et la protection des personnes en cas de dégradation des conditions de circulation sur l'ensemble de les régions Rhône-Alpes et Auvergne. Ce plan est à l'échelle de la région Auvergne, et est géré, par délégation du préfet de Zone Sud-Est, par le préfet de région Auvergne.

Poids Lourds (PL) :

Véhicule routier de plus de 3,5 T.

Qualification Pose et Dépose (QUAPODES) :

Action de qualification pour la pose et la dépose de la signalisation de l'ensemble des agents d'exploitation(AES et CEE) des DIR intervenant sur le réseau à chaussées séparées, pilotée par le MEDDTL.

Réseau d'Appel d'Urgence (RAU) :

Un réseau d'appel d'urgence a pour objet de permettre à un usager en difficulté d'appeler un opérateur spécialisé (gendarme ou policier ou exploitant selon le site équipé). Il peut ainsi faire intervenir le plus vite possible les services de secours les mieux adaptés à son besoin.

Un RAU est généralement constitué :

- d'au moins un Poste de Centralisation des Appels (PCA) situé dans les locaux du service de permanence ;
- d'un certain nombre de Postes d'Appels d'Urgence (PAU) situés dans les niches de sécurité, dans les issues de secours et aux extrémités du tunnel ;
- d'un support de transmission reliant le PCA aux PAU : câble cuivre ou fibre optique.

Réseau Routier National (RRN) :

Réseau routier composé de l'ensemble des routes nationales. Ce réseau est exploité et entretenu par l'État au sein des Directions Interdépartementales des Routes, rattachées au Ministère en charge des transports.

Responsable Des Interventions (RDI) :

Position fonctionnelle de CEE de la DIRMC, qui a la charge de l'organisation, de l'exécution et du repliement des moyens matériels et humains nécessaires dans le cadre de l'activité des équipes de sécurité des CEI.

Salle opérationnelle VH (viabilité hivernale) du Puy-en-Velay :

Structure opérationnelle propre au District-Centre et dédiée à la viabilité hivernale, chargée d'élaborer et de mettre en œuvre la stratégie d'exploitation de la route sur le réseau du District-Centre en période hivernale. A ce titre, il coordonne les interventions, gère le trafic, informe des événements en cours ou prévisibles, les usagers et l'ensemble des partenaires institutionnels impliqués dans la gestion d'un réseau routier et l'information des usagers.

Schéma Directeur d'Exploitation de la Route (SDER) :

Document de cadrage général des niveaux de service d'exploitation routière et de leur mise en œuvre. Ce document concerne les services chargés de l'exploitation et de l'entretien du RRN. Ce document a été élaboré par le SETRA en 1993.

Service d'Études sur les Transports, les Routes et leurs Aménagements (SETRA) :

Service technique du Ministère de l'Écologie, du Développement durable, des Transports et du Logement (MEDDTL), le SETRA intervient dans le domaine de la route, des ouvrages d'art et des transports.

En intégrant les préoccupations de développement durable, d'intermodalité, de protection de l'environnement et de sécurité, le SETRA :

- prend en compte les besoins des maîtres d'ouvrage, des maîtres d'œuvre, des gestionnaires et des exploitants ;
- évalue les progrès techniques et participe à la promotion des innovations ;
- capitalise les connaissances et les bonnes pratiques au travers de guides et de logiciels ;
- anime la communauté technique et contribue à l'information et à la formation de ses membres.

Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) :

Le SDIS est un établissement public chargé d'une mission spécialisée, de manière exclusive sur la prévention et la lutte contre l'incendie et de manière partagée sur la protection et la lutte contre les accidents, les sinistres et les catastrophes, l'évaluation et la prévention des risques technologiques ou naturels et les secours d'urgence.

Service Mobile d'Urgence et de Réanimation (SMUR)¹⁹ :

Les SMUR ont pour mission d'apporter 24 heures sur 24, sur décision du médecin régulateur, en tous lieux et sur l'ensemble du territoire, la médicalisation des interventions auprès des patients dont l'état nécessite une surveillance ou des soins médicaux d'urgence et de réanimation.

Tableau d'Aide à la Décision (TAD) :

Tableau à double entrée permettant aux RDI, selon la nature de l'événement sur le réseau routier et selon la localisation dans le profil en travers de la chaussée, de définir le schéma de signalisation d'urgence à mettre en œuvre.

Terre Plein Central (TPC) :

Le terre plein central est la zone de séparation pour les routes à chaussées séparées. Elle comporte des glissières métalliques ou en béton, empêchant les franchissements.

TIPI :

Logiciel de saisie d'événements routiers permettant l'automatisation de diffusion de l'information routière auprès des partenaires de la DIRMC.

Unité Territoriale (UT) :

Unité d'exploitation de la DIRMC comprenant 2 à 3 CEI. Le District Centre est découpé en 3 UT.

Voie de circulation

Subdivision transversale de la chaussée délimitée par un marquage et permettant la circulation d'une file de véhicules.

¹⁹ Source <http://www.sante.gouv.fr>

Annexe 10 – Modèles de mains courantes

DATE: _____ / _____ / _____

[illegible]

Visa du supérieur hiérarchique :

N° 1

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

**Présent
pour
l'avenir**

**DIR Massif Central
District-Centre**

CS 30347 – 18, rue Jean Solvain
43 009 LE PUY-EN-VELAY
Tél. : 04.71.07.06.10
Fax : 04.71.07.06.18

www.developpement-durable.gouv.fr