

DIR Massif-Central

District Nord
District Sud

2013

Dossier d'Organisation de la Surveillance et des Interventions

Routes à chaussées séparées des Districts nord et sud

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

**Présent
pour
l'avenir**



en charge des technologies vertes et des négociations sur le climat

www-developpement-durable.gouv.fr

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaires
1	Novembre 2011	Version A 75 commune districts nord et sud
2	31 mars 2012	Post concertations locales et dialogue social DIR avec membres du Comité technique (CT) le 13 mars 2012
3	26 avril 2012	Post relecture en district avec encadrement
4	25 mai 2012	Post relecture en district avec des représentants des agents DN et DS et des membres du CT ; prise en compte des remarques des pilotes de processus qualité et exploitation; suites CHSCT du 15 mai 2012
5	19 juillet 2012	Post concertation avec membres du Comité technique (CT) le 3 juillet 2012
6	24 octobre 2012	Post concertation avec membres du CT le 28 août 2012, chef de projet et pilote processus qualité exploitation-post remarques des représentants CGT au CT le 1er octobre et post relectures opérateurs CIGT
7	6 mars 2012	Mise en cohérence avec DOSI district centre et annexe complémentaire sur travail isolé
8	2 avril 2013	Prise en compte remarques du CHSCT du 27 mars 2013
9	24 avril 2013	Prise en compte remarques du CGEDD/MIGT6 et du CHSCT du 19 avril 2013

Document établi sous la coordination des chefs de projets suivants:

S Uhmman chef du pôle exploitation du district sud

A Breteau chef du pôle exploitation du district nord

Références

<http://securite-agents.metier.i2/> : sur ce site, tous les textes règlementaires et techniques sont cités et 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 9ième partie)
- Code du travail s'appliquant à la fonction publique d'État en vertu du décret 82-453 modifié.

SOMMAIRE

1 PRÉAMBULE - CONTEXTE.....	6
1.1 Pourquoi un DOSI.....	6
1.2 Diagnostic territorial	7
1.2.1 Description du réseau.....	7
1.2.1.1 Vue d'ensemble.....	7
1.2.1.2 Zones d'ombre et géométrie	9
1.2.2 Trafic.....	11
1.2.3 Équipements dynamiques.....	12
1.3 Organisation structurelle du district	13
1.3.1 Localisation des sites.....	13
1.3.2 Secteur de compétences.....	13
1.3.3 Dimensionnement et organisation de travail.....	15
2 LA SURVEILLANCE DU RÉSEAU.....	16
2.1 Principes généraux de surveillance.....	16
2.1.1 Niveau de service.....	16
2.1.2 Provenance des alertes par type d'interlocuteur.....	16
2.1.3 Équipements dynamiques de surveillance.....	17
2.2 Organisation structurelle des CIGT.....	18
2.2.1 Localisation des sites.....	18
2.2.2 Secteur de compétences.....	18
2.2.3 Dimensionnement et organisation du travail.....	19
2.2.4 La réception de l'alerte et son premier traitement.....	20
2.2.5 Suites données à l'alerte.....	21
2.2.6 Main courante CIGT.....	21
3 LE PATROUILLAGE.....	22
3.1 Principes généraux	22
3.2 Principe du patrouillage.....	22
3.2.1 Niveau de service.....	24
3.2.2 Organisation des circuits de patrouillage.....	25
3.2.3 Moyens matériels de la patrouille	26
3.2.3.1 Équipement et Protection individuelle du patrouilleur.....	26
3.2.3.2 Moyens	26
3.2.4 Principales consignes de patrouillage.....	26
3.2.4.1 Consignes de patrouillage.....	26
3.2.4.2 Rapport de patrouille.....	26
3.2.4.3 Missions du patrouilleur.....	27

4 INTERVENTIONS.....	28
4.1 Principes généraux.....	28
4.1.1 Niveau de service.....	28
4.1.1.1 Surveillance générale du réseau.....	28
4.1.1.2 Intervention.....	28
4.1.1.3 Rappels.....	28
4.1.1.4 Taches annexes des équipes de sécurité.....	28
4.1.2 Objectifs, principes et règles de base.....	30
4.1.2.1 Les objectifs.....	30
4.1.2.2 Les principes.....	30
4.1.2.3 Les règles de base.....	31
4.1.3 Moyens matériels d'intervention	31
4.1.3.1 Équipement et Protection Individuelle (EPI) des intervenants.....	31
4.1.3.2 Équipement du véhicule d'intervention.....	31
4.1.3.3 Équipement de signalisation d'urgence embarqué dans le véhicule d'intervention.....	33
4.1.3.4 Rappels réglementaires concernant l'usage des éléments lumineux de signalisation.....	33
4.1.3.5 Éléments de signalisation et principes de mise en œuvre.....	34
4.1.4 Consignes (hors méthodologie de pose et dépose de la signalisation).....	35
4.1.4.1 Consignes de piétonnement.....	35
4.1.4.2 Consignes de circulation.....	35
4.1.4.3 Consignes de comportement avec les usagers.....	35
4.1.5 Relations avec autres intervenants.....	36
4.2 Organisation générale des interventions	38
4.2.1 Procédure générale	38
4.2.2 Description détaillée des actions du schéma général d'interventions.....	40
4.2.3 Main courante du RDI et fiche d'intervention.....	42
4.3 Tableau d'aide à la décision (TAD) pour interventions.....	44
4.3.1 Consignes pratiques d'interventions et responsabilités.....	44
4.3.2 Caractéristiques du TAD et schémas d'application.....	44
4.3.3 Conditions spécifiques - préconisations.....	46
5 CHAÎNE D'INFORMATION DÉCISIONNELLE.....	55
5.1 Principes généraux.....	55
5.2 Moyens humains et matériels associés.....	56
5.2.1 Organisation des astreintes.....	56
5.2.2 Moyens à disposition	57
5.3 Principales consignes.....	58
6 INFORMATION ROUTIÈRE.....	59

6.1 Principes généraux.....	59
6.2 Caractéristiques de chaque district.....	61
6.3 Niveau de services et moyens associés.....	62
6.4 Principales consignes	63
7 LES RELATIONS AVEC LES PARTENAIRES	65
7.1 Les partenaires des districts.....	65
7.2 Missions des partenaires.....	66
7.3 Mises en place de protocoles et de conventions.....	68
8 ANNEXES.....	69

Projet

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, et en mettant en évidence les responsabilités des acteurs aux travers des volets décisionnels et informatifs (sécurité juridique des agents et de l'administration).

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 aux districts nord et sud sur leur réseau à chaussées séparées. Il repose sur des organisations de travail définies dans le règlement intérieur, organisations qui respectent les consignes d'hygiène et de sécurité et les textes liés aux temps de travail. Il s'adaptera en tant que besoin aux nouvelles réglementations.

Il est décliné dans chaque District au travers des Plans d'Exploitation de la Surveillance et des interventions (PESI) pour adapter les consignes générales aux spécificités du territoire. Les sommaires types des PESI sont présentés en Annexe 1.

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) . Il fera l'objet d'évaluation régulière .

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

La DIR MC continuera à engager des actions de formations pour les agents d'exploitation et les différents intervenants afin de respecter les consignes des textes généraux sur les interventions d'urgence et celles 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

District NORD

Le réseau routier à la charge du District Nord se répartit entre les départements du Puy-de-Dôme, de la Haute-Loire, du Cantal et de la Lozère. **Les sections concernées par le présent DOSI sont:**

- A75 : du PR 0+000 au PR 180+000
- A711 : du PR 1+000 au PR 6+410
- A712 : du PR 0+000 au 1+336

Le Puy de Dôme :

- 51 km pour A75, 7 km pour A711 et A712 ;
- 2 aires de service, 5 aires de repos et 1 aire de stationnement ;
- 20 échangeurs ou demi échangeurs soit 1 tous les 2,6 km sur A75 ;
- 4 échangeurs ou demi échangeurs sur A711/A712.

La Haute - Loire :

- 15 km de tracé A75;
- 1 aire de service ;
- 3 échangeurs soit 1 tous les 4,3 km.

Le Cantal :

- 50 km de tracé A75 ;
- 43 km (86 % du tracé) au dessus de 800 m ;
- 15 km (30% du tracé) au dessus de 1000 m avec un point haut à 1107 mètres (Col de la Fageole) ;
- 3 aires de repos ;
- 9 échangeurs ou demi échangeurs soit 1 tous les 5,6 km.

La Lozere :

- 65 km de tracé A75 ;
- 45 km (69 % du tracé) au dessus de 800 m ;
- 30 km (46 % du tracé) au dessus de 1000 m avec un point haut à 1121 mètres (Col des Issartets)
- 4 aires de repos dont 1 aire de service ;
- 10 échangeurs ou demi échangeurs soit 1 tous les 7,2 km.

District Sud

Le réseau routier à la charge du district sud s'étend sur les départements de l'Aveyron et de l'Hérault . **Les sections concernées par le présent DOSI sont:**

L'Aveyron :

- RN 88 du PR 1+000 (échangeur A75) au PR 3+1410;
- A75 : du PR 180+000 au PR 253+000, à l'exception des 2 sections gérées par la Concession Eiffage Viaduc de Millau (CEVM) : la barrière de péage, du PR 215+318 au PR 215+944, et le Viaduc de Millau, du PR 219+180 AU PR 222+953
- Aires de repos de la Garrigue et du Larzac (une par sens);
- Aire de repos du viaduc de Millau;
- Aire de service de l'Aveyron;
- 10 échangeurs.

L'Hérault :

- A75 du PR 253+000 au PR330+475 (limite avec Autoroute du Sud de la France (ASF)), en incluant une section RN9 du PR 61+000 (Fin de l'A75) au PR 66+080 (Limite Pézenas – Tourbes);
- Aires de repos de Paulhan et aire du Bosc en projet;
- Aire belvédère du Pas de l'Escalette et aire belvédère de Lodève en projet;
- Aire de service du Caylar , Aire de Valros en projet;
- 15 échangeurs dont un diffuseur avec l'A750;

- RN109 du PR 4+000 (Montpellier) au PR 10+700 (A750 - St-Georges d'Orques);
- A750 du PR 10+700 au PR 38+000 (A75);
- Aire de service de la Taillade en projet;
- 9 échangeurs dont un diffuseur avec l'A75.

1.2.1.2 Zones d'ombre et géométrie

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 de la DIR MC 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 .

Ce relevé exhaustif permet de dégager des zones particulières avec accumulation de zone d'ombre. Les événements localisés dans ces zones d'accumulation feront l'objet d'un traitement spécifique en intervention (voir § 4.3.3).

Chaque PESI définira avec précision ces zones et leurs modalités de repérage sur le terrain.

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 des PESI pour l'éventuelle définition de consignes spécifiques dans le cadre des préconisations du paragraphe 4.3.3.

Sur le district nord:

Le Puy de Dôme :

- La section Coudes-Issoire, entre les échangeurs 7 et 12 (bord de l'Allier) présente des problèmes de tracé (faible rayon de courbure), pas ou peu de Bande d'Arrêt d'Urgence (BAU), grande longueur de glissière béton en rive et en Terre Plein Central (TPC).
- Une zone présumée inondable entre les PR 28 et 29, au niveau du pont SNCF (Issoire—Nord) ;

Pour le Cantal :

- Les descentes de part et d'autre du col de la Fageole - 6% sur 17 km sens sud-nord;
- La descente sur Massiac sens nord-sud - 6% sur 2 km ;
- Le viaduc de la Violette, PR 63: difficultés d'intervention et de protection des usagers en cas d'accident.

- La section comprise entre les échangeurs 25 et 27 est hors normes Instruction sur les Conditions Techniques d'Aménagement des Autoroutes de Liaison (ICTAAL), pas de BAU.

Pour la Lozère :

- Quelques zones à 5% de rampe (contraintes limitées) dont 7 km au PR 152, 3 km à 6 % au PR 160, 3km à 6% au PR166, 4km à 6% au PR 173 ;
- Le tunnel de Montjezieu (630 m) et 6 viaducs entre les PR 146 et 172 avec BAU réduites à 1,50 m ;
- Des BAU réduites ex: PR 169,5 à 171,5

Sur le district sud :

Pour l'Aveyron et le nord de l'Hérault : Les Grands Causses , plateau calcaires

- le secteur d'Auberoques sans BAU , et avec une pente supérieure à 5 % sur 2 km ;
- le secteur d'Engayresque avec une BAU réduite , voire sans BAU , et une pente supérieure à 6 % sur 7 km ; avec en pied le viaduc de Verrières long de 710 m ;
- la zone concédée du viaduc de Millau en deux sous sections enclavées (2,5km et 0,5km) ;
- le secteur de l'Hospitalet sans BAU dans le sens 2 avec une pente à 5% sur 1km ;
- le nord du Caylar jusqu'au tunnel du Pas de l'Escalette , sinueuse (vitesse réduite de 110 à 70 km/h) et avec une BAU réduite.

Pour l'Hérault : Le site de l'Escalette , contrefort du Larzac , et la plaine de l'Hérault

- le tunnel du Pas de l'Escalette (950m) en pente de 5% sans BAU dans le sens 2 ;
- le secteur de Lodève à l'Escalette (7 km) en pente de plus de 6% très sinueuse avec une vitesse limitée à 80 km/h (nombreuses dérogations ICTAAL) ;
- le tunnel du Rocher de la Vierge (450 m) en pente à 3% sans BAU dans le sens 2 ;
- La vallée de la Lergue et de l'hérault ;
- le secteur du Bosc , sinueux (dérogation ICTAAL) et avec des BAU réduites ;
- le triangle de Ceyras , bifurcation autoroutière A75/A750 , avec bretelles à une seule voie.
- La déviation de Pézénas (actuellement RN9) - projet de travaux pour mise aux normes autoroutières
- La section d'A750 de Gignac à Montpellier

1.2.2 Trafic

De part sa structure, le réseau de la DIR MC assure les fonctions :

- de desserte de proximité des territoires pour tous les axes du réseau, dont des liaisons pendulaires domicile-travail ;
- d'accès aux grands pôles économiques ;
- d'axe de liaison pour le transit nord-sud avec un fond de trafic professionnel ;
- d'un itinéraire de migration pour les départs en vacances.

Ces caractéristiques induisent des perturbations et conditionnent le trafic. De façon générale, une part croissante des Poids Lourds (PL) en grand transit utilise l'axe A75 en alternative à l'A6/A7. Sur certaines sections de l'A75, près de 15% du trafic est composé de PL.

Le trafic de l'A75 est élevé entre la bifurcation avec la RN 102 et Clermont-Ferrand, il est de 25000 veh/jour à proximité d'Issoire et progresse au fur et à mesure que l'on se rapproche de Clermont-Ferrand pour atteindre 62 500 veh/jour.

Une deuxième section, de la bifurcation avec la RN 102 à la bifurcation avec la RN88 (Lozère et Aveyron) est moins empruntée . Le trafic est compris entre 12 000 et 25 000 veh/jour. Le taux de PL sur cette section est relativement important, de l'ordre de 10 à 15%.

La troisième section de la RN88 à la bifurcation A75/A750 a un trafic renforcé par la desserte économique de l'Aveyron et l'arrière pays du Coeur d'Hérault .Le trafic moyen annuel est quasi constant de 14 000 à 17 000 veh/jour au nord de Lodève pour atteindre 24 000 au sud de Lodève . Il est soumis à de grandes variations saisonnières (moins de 10 000 l'hiver et presque 40 000 l'été) .

La section entre l'A750 et l'A9 a un trafic en forte évolution (plus 10 à 15 %) depuis l'achèvement du raccordement en décembre 2010 (trafic 2010 : 24 000 veh/j) .

Le trafic est également en augmentation forte sur A750 (plus 20%) , il croit au fur et à mesure de la proximité avec Montpellier pour atteindre 30 à 35 000 veh/j (estimé) .

Les bouchons enregistrés peuvent, pour plus de moitié, être rattachés aux travaux et accidents. Les principales zones sensibles aux congestions liées aux mouvements domicile-travail se situent dans le péri-urbain de Clermont Ferrand , au niveau de Montpellier et sur le secteur d'Issoire.

Les migrations estivales induisent des difficultés notamment vers l'Escalette, au niveau de la bifurcation A75/A750 et au droit de l'échangeur desservant les stations balnéaires d'Agde (Pézénas).

1.2.3 Équipements dynamiques

Le réseau autoroutier 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 fonctions des circonstances et s'adapte en temps réel).

Les PMV fixes offrent la possibilité d'une information 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.

Des panneaux à prismes complètent le dispositif d'information.

Le Réseau d'Appel d'Urgence (RAU) :

Actuellement, l'ensemble du réseau autoroutier est équipé d'un RAU avec un poste tous les deux kilomètres environ. 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 :

Différentes zones sont équipées de façon linéaires de caméras (secteur de Coudes, les tunnels); d'autres caméras isolées sont implantées en fonction des caractéristiques du site (zone de bouchon récurrent, échangeurs importants, ...).

Dans les secteurs très sensibles (tunnels...), les caméras sont associées à une Détection Automatique des Incidents (DAI) qui alerte l'opérateur du Centre d'Information et de Gestion du Trafic (CIGT).

Pour les autres caméras, une surveillance aléatoire ou spécifique sur incident permet de réduire les risques en adaptant le dispositif de terrain.

Les stations de comptage :

Les stations de comptage sont des éléments de mesure du trafic. Les éléments fournis sont le débit en véhicule par heure, la vitesse moyenne en kilomètre par heure des véhicules et le taux d'occupation. Ce taux d'occupation correspond à la proportion du temps pendant lequel l'espace au-dessus de la station de comptage est occupé par un véhicule. Étant un rapport entre deux unités de temps, le taux d'occupation est une valeur sans unité comprise entre 0 et 1, cette dernière correspondant à une saturation complète du réseau.

Les éléments fournis permettent de détecter les congestions sur le réseau ou les vitesses réduites résultant potentiellement de dysfonctionnements sur le réseau.

1.3 Organisation structurelle du district

1.3.1 Localisation des sites

District sud :

Le district sud est organisé territorialement à partir de deux unités territoriales comportant chacune trois centres d'exploitation .

L'Unité Territoriale (UT) des grands causses sur l'A75 s'étend de la limite départementale nord de l'Aveyron jusqu'au sud de Lodève. Elle comprend les centres de SEVERAC , LA CAVALERIE et LE CAYLAR.

L'UT du cœur d'hérault comprend l'A75 de LODEVE au raccordement de la zone concédée avec ASF vers l'A9 (BEZIERS) et l'A750 /RN109 de la bifurcation avec l'A75 jusqu'à MONTPELLIER. Trois centres sont en charge de cette UT : CLERMONT l'HERAULT , SERVIAN et MONTARNAUD sur l'A750.

Le CIGT du district sud est basé à CLERMONT l'HERAULT .

District nord :

Le district nord est organisé territorialement à partir de deux unités territoriales comportant chacune trois centres d'exploitation .

L'UT Val d'allier - Margeride comprend les Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI) d'Issoire Clermont et de Massiac avec la compétence sur les réseaux respectifs de deux CEI.

L'UT Margeride - Aubrac comprend les CEI de Saint-Flour, de Saint-Chély d'Apcher et d'Antrenas, avec la compétence sur les réseaux respectifs des trois CEI.

Le CIGT du district nord est basé à ISSOIRE.

1.3.2 Secteur de compétences

Les limites des secteurs de compétences administratives de chaque centre d'exploitation et d'interventions (CEI) sont rappelées ci-dessous.

Les limites de secteurs d'intervention peuvent être définies différemment dans un objectif d'efficacité dans les PESI; notamment en cas de renforts exceptionnels.

District sud

Le centre de **SEVERAC** :

A75 du PR 180 au PR 215

RN88 du PR 1 au PR 4

Aire de service (bretelles) de l'Aveyron / Aire de repos de Garrigue sens 1 / Aire de repos de Garrigue sens 2

Echangeurs 41 , 42 , 43 , 44 , 44.1 et 45 sur A75 et 1 sur RN88

Le centre de LA CAVALERIE :

A75 du PR 215 au PR 253 hors zones concédées du viaduc de Millau

Aire de repos du viaduc de Millau / Aire de repos du Larzac sens 1 / Aire de repos du Larzac sens 2

Echangeurs 45 , 46 , 47 , 48

Le centre du CAYLAR :

A75 du PR 253 au PR 279,6

Aire belvédère de l'Escalette / Aire belvédère de Lodève (PROJET)

Echangeurs 49 , 50 , 51 , 52 , 53 , 54

Le centre de CLERMONT L'HERAULT :

A75 du PR 279,6 au PR 305,2

Aire de Paulhan sens 1 / Aire de Paulhan sens 2 / Aire du Bosc (PROJET)

Echangeurs 54 , 55 , 56 , 57 , 58

A750 du diffuseur de l'A75 au PR 32

Echangeurs 57 , 58

Le centre de SERVIAN :

A75 du PR 305+200 au PR 330+475 (section de RN9 à 2X2 voies incluse)

Aire de service (bretelles) de Valros (PROJET)

Echangeurs 58 , 59 , 59.1 , 60 , 61 , 62 , 63

Le centre de MONTARNAUD :

A750 du PR 32 au PR 4 (section de RN109 à 2X2 voies incluse)

Aire de service (bretelles) de la Taillade (PROJET)

Le CIGT assume ses missions sur l'ensemble des centres du district sud et sur les tunnels de Montjézieu sur l'A75 en Lozère , du Lioran sur la RN122 dans le Cantal.

District nord :**Le centre d'ISSOIRE - CLERMONT :**

Point d'appui de Clermont-Ferrand

A75 du PR 0 au PR 16+

A711 du PR 1 au PR 6+410

Aire de service et de repos de Veyre / Aire de repos de Gandaillat

Échangeurs 1 à 6 de l'A75, échangeurs 1.1 à 1.4 de l'A711.

Site principal d'Issoire

A75 du PR 16+ au PR 51

Aire de service et de repos d'Authizat / Aire de repos du Val d'allier / Aire de repos du Lembreton / Aire de repos du Cezallier

Échangeurs 6 à 20 de l'A75

Le centre de MASSIAC :

A75 du PR 51 au PR 81

Aire de service de Lorlanges / Aire de repos du Chalet

Échangeurs 20 à 25 de l'A75

Le centre de **SAINT-FLOUR** :

A75 du PR 81 au PR 114+610

Aire de repos de Garabit / Aire de repos de Montchauvet

Échangeurs 26 à 32 de l'A75.

Le centre de **SAINT-CHELY D'APCHER**:

A75 du PR 114+610 au PR 146+620

Aire de service de la Lozère / Aire de repos de l'Aubrac

Échangeurs 32 à 37 de l'A75.

Le centre d'**ANTRENAS** :

A75 du PR 146+620 au PR 180

Barreau du viaduc de Romardies, jonction A75 – RN 88

Aire de repos de Marvejols / Aire de repos de la bête du Gévaudan

Échangeurs 37, 38, 39, 39.1, 39.2, 40

Le CIGT d'Issoire assume ses missions sur l'ensemble des centres, et en coordination avec le CIGT de Clermont-L'hérault pour le tunnel de Montjezieu.

1.3.3 Dimensionnement et organisation de travail

Les organisations de travail des différents CEI sont définies par le Règlement intérieur de la DIR MC dans sa version signée de décembre 2009.

Chaque site, CEI et point d'appui, dispose d'une équipe de sécurité avec 2 agents (1 à Clermont Ferrand) et un chef d'équipe. La continuité de leur mission de sécurité et de leur encadrement est assurée 24H/24 conformément aux prescriptions du règlement intérieur en vigueur .

La continuité de la mission des CIGT est assurée par des postes de travail en continu toute l'année (3 X 8).

2 La surveillance du réseau

2.1 Principes généraux de surveillance

2.1.1 Niveau de service

Aucun document officiel ne définit d'obligation 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'utilisateur 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 incident 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 par:

- le RDI des équipes des centres d'exploitation et d'intervention;
- des dispositifs de vidéo-surveillance, de détection automatique d'incident ;
- des CORG ou Centres Opérationnels Départementaux d'Incendie et de Secours (CODIS), des autoroutiers ou DIR voisines et des conseils généraux ;
- Des agents de la DIR parcourant le réseau dans le cadre des déplacements professionnels.

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

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

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 participent à la surveillance du réseau et du trafic, soit directement par observation des événements, soit par observation d'élément consécutif aux événements .

Caméras de vidéo-surveillance et 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. Leurs localisations éparses ne permettent pas d'assurer une détection rapide d'événement ponctuel.

Caméras de DAI

Certains secteurs spécifiques font l'objet d'une couverture importante en caméra et DAI. Ces systèmes permettent une détection d'événement de l'ordre de la minute, permettant ainsi de prendre les mesures d'exploitation nécessaires dans un temps le plus bref possible. Les secteurs concernés sont:

- La vallée de Coudes (PR 21 au PR 30) est équipée de 40 caméras (couverture à 90 %), dont un système de DAI sur 36 caméras.
- Les tunnels : chaque tunnel (sauf celui de BAZA) est équipé d'un système de DAI , soit rattaché à la GTC, soit indépendant. D'autres équipements (détecteur d'ouverture de porte, de décroché d'extincteur, de fumée ...) assurent une surveillance quasi instantanée.

2.2 Organisation structurelle des CIGT

2.2.1 Localisation des sites

La surveillance du réseau de la DIR Massif-Central est centralisée au niveau de 2 CIGT:

- le CIGT d'Issoire au District nord
- le CIGT de Clermont-L'hérault au District Sud,

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 pour information (surveillance sur territoire du district centre)
- la RN 102 dans les départements de la Haute-Loire, de l'Ardèche et de la Lozère
- 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 de l'A75 n° 23 et 24
- la RN 2088 en Lozère entre le giratoire de la RN 2088 et la RD 809 au Monastier Pin Moriès.
- la RN 2102 , portion à 3 voies à Lavilledieu

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 dans les centres du district sud ;
- dont les tunnels du Pas de l'Escalette et du Rocher de la Vierge
- le tunnel de Montjézieu (A75 au district nord);
et pour information (surveillance sur territoire du district centre)
- le tunnel du Lioran (RN122-Cantal-district centre , tunnel bidirectionnel)

NOTA sur la répartition des tunnels : afin de mieux répartir la surveillance, il est envisagé de confier en 2014 au CIGT d'Issoire les tunnels de Montjézieu et du Lioran et au CIGT de Clermont l'Hérault les autres tunnels dont le tunnel de Baza qui doit faire l'objet de travaux de mise aux normes prochainement)

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.

L'opérateur est chargé :

- de la surveillance du réseau de son secteur par une veille active et dynamique ;
- 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 et/ou informatisée ;
- de différentes tâches administratives liées à l'activité du CIGT.

Les opérateurs travaillent en étroites collaboration avec les CEI, CORG, CODIS, médias et le Centre Régional d'Information et de Coordination Routière (CRICR) de compétence.

Les missions des opérateurs CIGT sont menées sous l'encadrement continu du chef de CIGT et des astreintes associées. De plus, pour la maintenance des équipements, le CIGT s'appuie sur l'unité de maintenance du Pôle Ingénierie, en particulier pour les équipements de sécurité des tunnels pour lesquels une permanence de fonctionnement doit être assurée. Une astreinte spécifique est organisée entre les unités de maintenance des districts nord et sud.

Cette organisation a pour objectifs de :

- séparer les métiers de gestion de trafic en temps réel de ceux d'installation et de maintenance des équipements dynamiques. Ces dernières missions étant assurées par l'unité de maintenance en liaison avec le CIGT sous la coordination du pôle ingénierie.
- permettre la mise en place d'une politique générale unique sur les restrictions de circulation en concentrant dans un même pôle l'instruction des arrêtés temporaires de circulation
- assurer le traitement de l'alerte.

2.2.4 La réception de l'alerte et son premier traitement

L'alerte est réceptionnée au CIGT sous différentes formes :

- la DAI (détection automatique des incidents) : une alarme remonte directement à la salle d'exploitation. Avant d'appeler l'équipe d'intervention et le CORG, l'opérateur vérifie sur une caméra vidéo-surveillance la véracité et la nature de l'alerte ;
- l'appel interne par un agent de la DIR ;
- l'appel du CORG : la gendarmerie alertée par un usager transmet l'appel au CIGT de compétence pour lui signaler l'incident. Le CIGT transmet les informations collectées au centre concerné. Le CIGT 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 et saisis dans le logiciel TIPI ;
- Sur l'outil de remontée du trafic temps réel appelé MIVISU: l'opérateur du CIGT peut visualiser le trafic actualisé toutes les 6 minutes. Une colorisation permet de connaître rapidement le taux d'occupation des voies de circulation. Cet outil permet de suivre les remontées de bouchons par exemple lors d'un accident ou de travaux. MIVISU participe à la gestion d'un événement ;
- les caméras de vidéo-surveillance: l'opérateur dispose en permanence sous forme de cycle des images caméras de surveillance de sa zone de compétence. Cet outil est une aide mais n'étant pas associé à une détection , il n'assure pas une surveillance complète et est non fonctionnel en nocturne ou en condition météo dégradée ;
- la GTC pour les tunnels : ces équipements assurent une surveillance permanente associée à des remontées d'alarme concernant les incidents et les dysfonctionnements des équipements de sécurité du tunnel.

L'alerte fait l'objet d'un premier enregistrement par le CIGT :

- la prise d'information de l'opérateur du CIGT 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, l'opérateur consignera les éléments pour transmission au centre ou à l'équipe de maintenance.

2.2.5 Suites données à l'alerte

Une fois l'alerte enregistrée, le CIGT traite cette alerte :

- si l'information est notablement incomplète ou si elle ne concerne pas la DIRM, l'opérateur sollicite le CORG ; en cas de divergence d'interprétation avec le CORG, l'opérateur en réfère au cadre d'astreinte et relève les échanges dans sa main courante ;
- dans la plupart des cas, cette alerte est transférée au centre concerné pour intervention ;
- le CIGT assure ensuite l'interface entre les différents intervenants tant en interne qu'en externe en suivant les consignes définies dans chaque département ; il remplit au fur et à mesure sa main courante ;
- l'opérateur renseigne l'outil TIPI et active les équipements dynamiques à sa disposition ;
- à la fin de l'événement, l'opérateur renseigne l'ensemble des partenaires et l'outil TIPI.

2.2.6 Main courante CIGT

D'après le guide méthodologique «Élaboration des mains courantes d'exploitation²», 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, est d'ordre juridique.

La forme juridique retenue par le juge est le cahier de type auto-copiant et numéroté en continue.

Le PESI de la veille qualifiée définira les modalités pratiques de conception, de saisie, de validation et de contrôle de la main courante.

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

- les conditions d'alerte et d'identification de l'événement ;
- la transmission des informations collectées à l'interlocuteur adapté 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 soit l'interlocuteur et l'heure d'appel.

3 Le patrouillage

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 de sécurité devra être réalisée lors de la rédaction des PESI.

3.2 Principe du patrouillage

« 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*
- *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

La patrouille de sécurité est placée sous l'encadrement du RDI qui en assure la responsabilité du suivi et des conclusions et des éventuelles suites à donner (RDI , voir § 4.2.2)

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

Ces enjeux sont résumés ci-dessous⁴:

	Surveiller	Informer	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 « CIGT », si une action rapide est nécessaire (renfort d'intervention, appel aux services de secours...) et inscription sur la main courante.	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.		Correction des défauts ou anomalies repérées, selon liste à établir (signalisation fixe, dégradation de chaussée...)
Gestion du trafic	Description de la situation constatée sur le réseau, à la demande du « CIGT »	Signalement immédiat au « CIGT » de toute observation présentant un caractère d'actualité fort, et inscription sur la main courante	Mise en place d'une signalisation d'alerte (queue de bouchon, usager immobilisé...)
	Suivi des conditions d'écoulement du trafic, en période de trafic dense (pointes journalières, hebdomadaires ou saisonnières) ou lors de restrictions de circulation.		Activation et désactivation par le « CIGT » ⁵ de mesures de gestion du trafic (déviation par exemple) à la demande du patrouilleur ou RDI.
	Vérification de l'adéquation des messages affichés sur les PMV à la situation constatée.		
Aide au déplacement		Signalement immédiat au « CIGT » de toute anomalie présentant un caractère d'actualité et inscription sur la main courante.	Alerte des usagers en situation dangereuse ; mise en place d'une signalisation à l'intention des autres usagers.
		Signalement immédiat au « CIGT » du besoin d'un dépanneur.	

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

⁵ Le "**CIGT**" fait référence dans ce tableau à l'entité figurant dans le tableau veille qualifiée.

Sur le réseau concerné par le présent DOSI, le patrouillage est réalisé par un seul agent qui « prévient en temps réel le CIGT par l'intermédiaire du RDI de tout incident et n'intervient que s'il ne prend aucun risque pour sa propre sécurité et celle des autres⁶ ».

Son intervention éventuelle au cours de la patrouille s'inscrira dans les principes d'intervention énoncés au chapitre 4.

3.2.1 Niveau de service

Éléments de cadrage

« Chaque CEI met en place au minimum une patrouille quotidienne en semaine. Elle est accomplie par un des agents de l'équipe d'intervention. Les week-ends et jours fériés, les patrouilles sont organisées dans les mêmes conditions. »

« Le nombre de patrouilles peut augmenter en fonction de l'importance du trafic ou des conditions météorologiques. ⁷ »

“Cette fréquence peut être renforcée en fonction des spécificités du trafic. Par exemple, dans les grandes agglomérations, une patrouille avant l'heure de pointe du matin et une patrouille avant l'heure de pointe du soir est nécessaire sur les jours de semaine.

D'autres spécificités peuvent conduire à renforcer la fréquence de patrouillage, de manière permanente ou ponctuelle (part de poids lourds, pointes saisonnières, chantiers sous circulation, événements naturels ou non risquant d'occasionner des défauts sur le patrimoine).

A l'inverse, il est possible de réduire la fréquence de patrouillage lorsque la surveillance du réseau est également assurée par d'autres biais (réseau de caméras, détection automatique d'incidents, forte fréquence d'intervention).”⁸

Déclinaison DIRMC

Le niveau de service minimal est, pour le réseau concerné par le présent DOSI:

- pour le linéaire, deux patrouilles par jour ;
- pour les échangeurs les plus importants, 2 patrouilles par semaine minimum sur toutes les bretelles / la fréquence définie au PESI pourra atteindre 2 patrouilles par jour sur tout ou partie des bretelles ;
- pour les autres échangeurs, une patrouille programmée par semaine.

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

Les échangeurs les plus importants doivent être définis localement dans le PESI en recensant ceux correspondant au moins à un des critères suivants:

6 Cadrage national des DIR; Octobre 2009; p 4.

7 Extrait du Guide « Organisation des patrouilles – Exploitation de la route », SETRA, Novembre 1999, § A75

8 Cadrage national des DIR; Octobre 2009; p 4-5

- Accès à une aire de service ;
- Échangeur desservant la préfecture ou une sous-préfecture ;
- Échangeur situé en zone urbaine (Voies Rapides Urbaines (VRU)) ;
- Échangeur support d'un trafic important de transport hors norme régulier.

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

Si le patrouillage régulier de viabilité hivernale défini dans le DOVH de la DIR MC est réalisé , il pourra être considéré, dans des conditions à mentionner au PESI, comme une patrouille de surveillance du réseau et du trafic. En cas de décalage important d'une telle patrouille en nocturne , une patrouille de sécurité pourra être réalisée en période diurne . Une patrouille supplémentaire pourra être déclenchée suivant les besoins connus liés à des phénomènes météorologiques exceptionnels (risques d'éboulements, d'inondations, etc.) par le cadre d'astreinte N1 sur sollicitation du RDI.

3.2.2 Organisation des circuits de patrouillage

Dans chaque PESI, les centres définiront:

- le (ou les) circuit(s) principal (aux) de patrouillage sur son linéaire de référence ;
- le ou les circuits secondaires de patrouillage sur les aires et diffuseurs ;
- le calendrier de réalisation des patrouilles (périodes, plages horaires) en différenciant le linéaire, les diffuseurs et aires, les jours de semaine et les jours de weekend ou fériés

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 (ref: 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, ...). Dans tous les cas, les conditions de réalisation de la patrouille ne doivent pas générer de dangers supplémentaires pour les agents et les usagers. Les cas correspondants doivent être identifiés dans les PESI.

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 l'agent 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 type Flèche Lumineuse d'Urgence (FLU) et PMV, ou tout au moins d'une signalisation tri-flash et panneau AK 14, pour pouvoir assurer une protection de danger dans le cadre des interventions d'urgence.

Le patrouilleur utilisera le moyen de communication le mieux adapté (préférentiellement radio d'exploitation; à défaut 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 type de patrouillage sur l'autoroute 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 centre mettra à la disposition des agents un guide de patrouillage propre au centre. Ce guide fera référence au guide technique du SETRA sur l'organisation des patrouilles – exploitation de la route⁹.

3.2.4.2 Rapport de patrouille

Le carnet de rapport de patrouilles doit être rempli systématiquement après la réalisation de la patrouille.

Le rapport de patrouille comprendra obligatoirement :

9 Guide « Organisation des patrouilles – exploitation de la route », SETRA, Novembre 1999

- Les horaires précis de départ et de retour au centre ;
- La consignation des interventions ;
- La consignation des observations sans intervention ;
- En l'absence de toute observation, la mention explicite « RAS » ;
- L'identification formelle des diffuseurs et aires parcourus.

Le chef de centre assure un suivi régulier de la saisie des carnets de rapport de patrouille. Il formalise ce contrôle en contresignant les rapports.

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

L'autoroute A75 est classifiée au niveau d'exploitation 3A¹⁰ dans le SDER. Les niveaux de services sont ainsi définis au regard des délais de détection et d'intervention :

4.1.1.1 Surveillance générale du réseau

- Surveillance systématique et permanente lors des déplacements pour interventions

4.1.1.2 Intervention

Organisée 24/24h avec des délais d'intervention, sous réserve de disponibilité des moyens:

- de jour inférieur à 30 minutes ;
- de nuit inférieur à 45 minutes.

4.1.1.3 Rappels

- 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 des services d'urgence ;
- 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 et d'informer les usagers.

4.1.1.4 Taches annexes des équipes de sécurité

Les missions de la DIR MC consistent en l'entretien et l'exploitation sur son réseau routier de compétence. A ce titre, les équipes de sécurité des CEI et point d'appui en dehors des interventions peuvent être amenées à intervenir sur des activités d'entretien facilement repliables et répondant aux finalités et conditions suivantes:

Finalités :

- Pouvoir permettre de répondre à l'exigence d'être en capacité d'intervenir à 2 véhicules .
- Ne pas mettre en danger les agents de la DIR, les autres intervenant sur le réseau, les usagers.

¹⁰ Circulaires du 13 avril 1993 et du 28 mai 1997.

Conditions:

- respect des délais d'intervention;
- capacité à entendre et répondre au téléphone ou à la radio;
- attention afin de ne pas laisser de danger pour la circulation sur les voies ou la BAU;
- attention afin de ne pas laisser d'intervenant ou d'usager dans une situation engageant leur sécurité.

NOTA portant sur les activités non facilement repliables:

A titre d'exemples

1. cas de travaux en régie : les chantiers mobiles, les ateliers de fauchage mécanique,
2. cas de travaux à l'entreprise : les mises en place et repliement de balisages lourds réalisés par la DIR (en coactivité)

Projet

4.1.2 Objectifs, principes et règles de base de signalisation

4.1.2.1 Les objectifs

Alerter et guider 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 ;
- guider les usagers en leur signifiant clairement et à temps les parties de la chaussée, occupées par l'intervention ou le danger et celles qui restent affectées à la circulation.

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 ;
- en minimisant autant que faire se peut 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 signalisation¹¹);
- 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);

11 Défini dans le Guide « Signalisation temporaire – Intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées», § 4 p 12, SETRA, décembre 2010.

- du niveau de service à assurer (cf 4.1.1);
- 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.

4.1.2.3 Les règles de base

- La signalisation doit être proportionnée au danger ;
- La signalisation ne doit pas occasionner un danger supérieur à celui qu'elle vise à éviter ou à réduire.

4.1.3 Moyens matériels d'intervention

4.1.3.1 Équipement et Protection Individuelle (EPI) des intervenants

Les agents de l'équipe intervention doivent impérativement être dotés des équipements de protection individuelle requis. En particulier, le port d'un vêtement de signalisation à haute visibilité de classe 2¹² 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).

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.

12 norme NF EN471

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.

Sur routes à chaussées séparées, en intervention d'urgence, les gestionnaires peuvent utiliser des feux bleus de catégorie B réglementés par le code de la route.

Outre les règles définies ci-dessus, les véhicules assurant la signalisation de chantiers ou de dangers temporaires peuvent porter l'un des dispositifs suivants :

- *un panneau à message variable affichant un signal de danger ou de prescription ;*
- *un signal lumineux KR44 ou KXC50 ;*
- *une rampe lumineuse KR41 ;*
- *une flèche lumineuse KR42 ;*
- *une flèche lumineuse KR43 (cf. art. 133 paragraphe F2).*

Hormis les panneaux de danger ou de prescription et les bandes biaises, les signaux sont de couleur jaune¹³ ».

Pour la DIR MC, les véhicules d'intervention doivent être de type fourgon équipé :

- d'une FLU ;
- 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 les secteurs urbains > ;
- d'un AK 14 + 3 KR2 sur le toit.
- d'un dispositif de communication autonome.

Les fourgons sont de couleur orange. Ils sont balisés par des bandes biaises rouges et blanches réflectorisées sur les cotés et sur l'avant du véhicule. La partie tôle arrière des fourgons est recouverte de bandes biaises rouges et blanches réflectorisées.

13 Extrait de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière 8ème partie , article 122-C, SETRA, aout 2009.

4.1.3.3 Équipement de signalisation d'urgence embarqué dans le véhicule d'intervention

« Les panneaux de la très grande gamme sont employés sur les autoroutes, sauf impossibilité technique d'implantation. Les panneaux de la grande gamme sont normalement employés sur les routes à plus de deux voies et sur certaines routes nationales à deux voies désignées à cet effet par décision du ministre chargé des transports. ¹⁴»

« La signalisation temporaire doit être constituée par des signaux et panneaux de types réglementaires. ¹⁵»

L'équipement de base en matière de signalisation embarqué dans le fourgon comprend : des K5a de 75 cm (gamme normale) ou 50 cm et des panneaux de signalisation de type AK14 ou AK31. A minima, le panneau AK14 sera équipé de 3 feux KR2 synchronisés. Tous les panneaux doivent être adaptés aux itinéraires empruntés.

Chaque véhicule d'intervention devra disposer au minimum des équipements suivants :

- cônes K5a hauteur 75cm ou 50 cm : 10 à 20 unités comme références minimales. Les cônes de 75 cm seront utilisés prioritairement (plus adaptés aux 2x2 voies, meilleure stabilité au passage des PL et au vent); en cas d'indisponibilité pour le balisage à réaliser, il pourra être toléré des cônes de 50 cm pour des événements d'une durée inférieure à 2 heures et avec un contrôle régulier de la signalisation posée.
- 1 AK 14 tri-flash
- Absorbant ou/et dispersant
- 1 pelle + 1 balai
- gants latex + combinaisons jetables
- sacs poubelles
- pinces ramasse objets
- gel maintenance
- lampe torche
- documents nécessaires à l'intervention et spécifiques à l'unité

un dispositif de communication

4.1.3.4 Rappels réglementaires concernant l'usage des éléments lumineux de signalisation¹⁶

L'utilité des feux à éclats bleus

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 ».

¹⁴ IISR, version consolidée Aout 2009, première partie, article 5-3, p.10.

¹⁵ IISR, version consolidée Aout 2009, huitième partie, Article 122, p.5.

¹⁶ Chapitre composé de l'extrait de la note de service signée en date du 11 janvier 2010.

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 ¹⁷ ».

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 urgentes et nécessaires.

Il s'agit des situations suivantes :

- progression dans un bouchon : si nécessaire les feux bleus et éventuellement le signal sonore 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 rapide 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 ;
- 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 ;
- sur les lieux de l'intervention, les feux bleus peuvent rester allumés jusqu'à l'arrivée des forces de l'ordre/SDIS 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 ;
- Les véhicules de la DIR-MC 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 pour les interventions liées à un chantier ou à l'activité de patrouillage.
- L'usage des feux bleus n'est autorisé que sur le réseau exploité par la DIR MC ;

4.1.3.5 Éléments de signalisation et principes de mise en œuvre

L'ensemble des éléments de signalisations sont définis, suivant leurs normes, leur dimension et leurs usages dans la huitième partie de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière¹⁸.

En particulier, les conditions d'usage et dimensions des FLR et FLU sont précisées, ainsi que celles correspondant aux panneaux, balises et séparateurs.

¹⁷ Article R 414-9 du code de la route.

¹⁸ l'instruction interministérielle sur la signalisation routière 8ème partie , SETRA, aout 2009.

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

4.1.4.1 Consignes de piétonnement

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.

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.

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 de la réglementation sur les vitesses. L'usage de feux bleus n'autorise en aucun cas de contrevenir à cette réglementation, sauf dans les cas spécifiquement autorisés hors VH par arrêté préfectoral.

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 autorisée 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, 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 :

- les services de secours (SDIS-SAMU);
- les forces de l'ordre ;
- les dépanneurs agréés.

Certains départements ont mis au point des documents liés à cette coordination (PIS, Annexes des plans d'ORganisation de la Réponse de SECurité Civile (ORSEC), guide de bonne pratique). Chaque CEI se réfèrera à ces documents pour finaliser leurs PESI. Plus particulièrement, les principes de positionnement de chaque intervenant sont les suivants:¹⁹

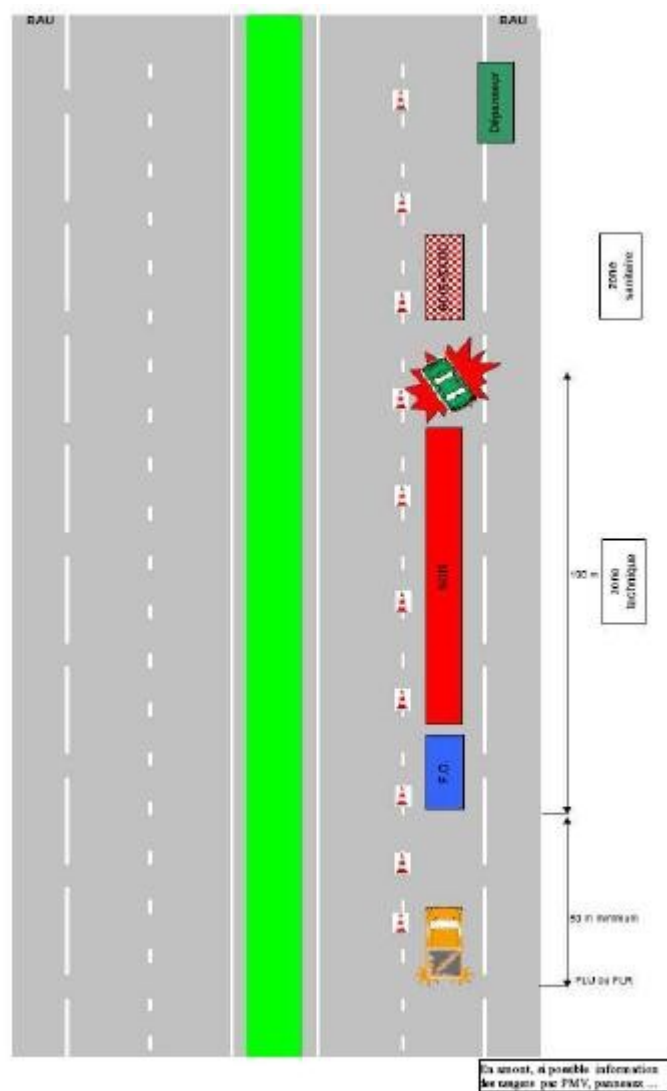
Le **gestionnaire de voirie** se positionne en amont de la zone d'intervention pour informer les usagers de l'événement. Il pose la signalisation d'urgence afin de délimiter la zone de secours et de protéger les intervenants et les victimes. Il remettra les lieux en état après l'intervention.

Les **forces de l'ordre** s'insèrent en amont de l'événement et en aval de la signalisation du gestionnaire de voirie. Elles assurent la protection des intervenants et régulent le trafic pendant toute l'intervention.

Au plus près des victimes, le Service Départemental d'Incendie et de Secours (SDIS) et le Service Mobile d'Urgence et de Réanimation (SMUR) encadrent l'accident afin d'assurer la prise en charge et médicaliser les blessés.

Enfin le dépanneur se place en fin de zone d'intervention, une fois les opérations de secours achevées, afin d'évacuer les véhicules accidentés.

¹⁹ Coordination des interventions de sécurité sur autoroutes – guide des bonnes pratiques, DIR MC, 2010.



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 Organisation générale des interventions

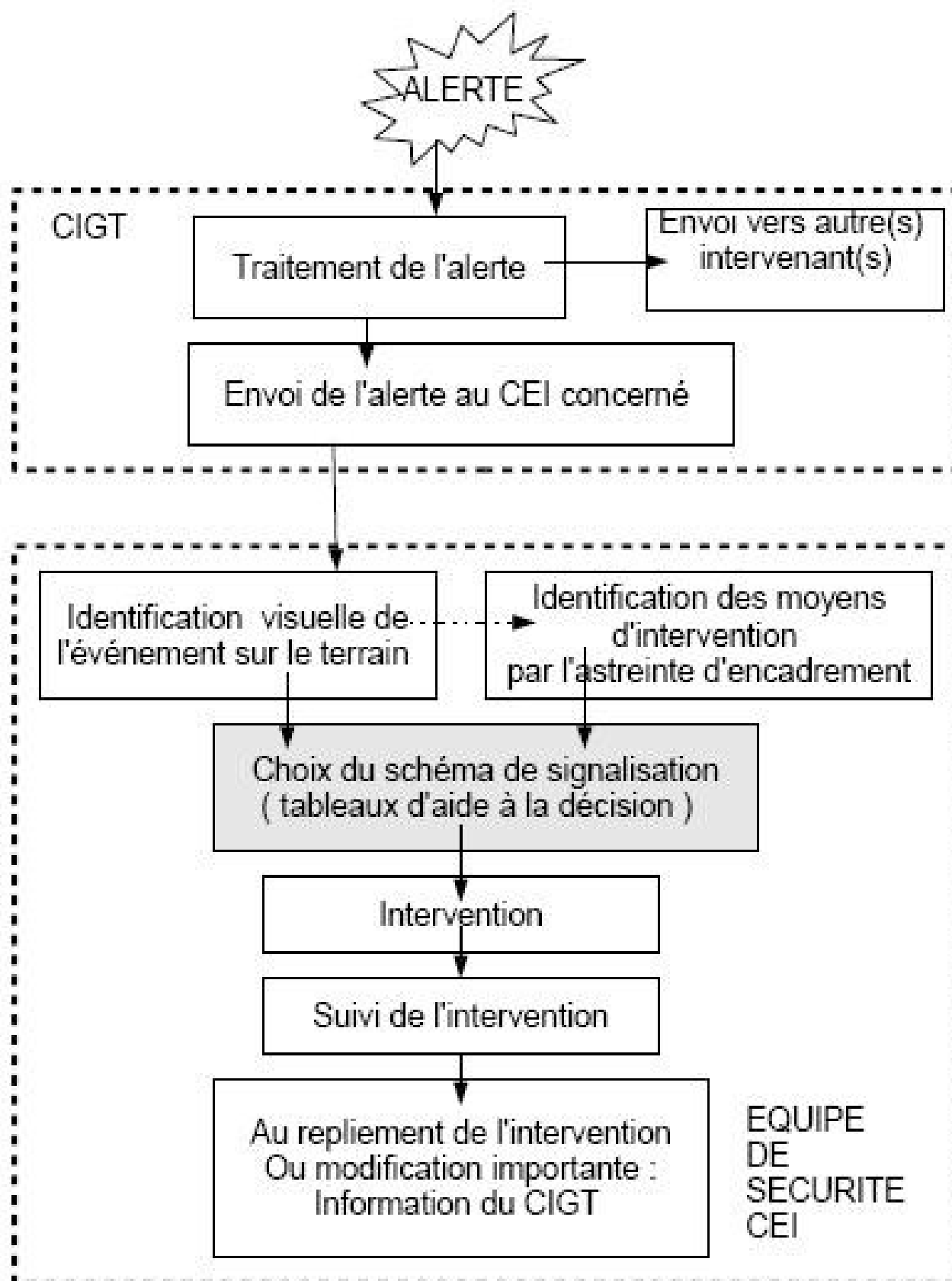
4.2.1 Procédure générale

Chaque alerte est réceptionnée par le CIGT, même si elle émane d'un centre. En fonction de la nature de cette alerte, le CIGT, la transmet au centre concerné dans le cas d'intervention de la DIR seule. Si l'alerte concerne une action de secours ou de police, le CIGT transfère l'information au CORG, puis informe le centre concerné.

Reçue au centre, l'alerte est traitée par le RDI ou par un autre membre de l'équipe de sécurité. L'agent destinataire de l'appel du CIGT doit être identifié par un numéro de téléphone unique. L'agent en charge de la réponse aux appels sur ce numéro doit être identifié dans chaque CEI et précisé dans les PESI des districts. Leurs noms figureront obligatoirement sur les mains courantes utilisées.

Dans le respect des délégations reçues, le réceptionnaire de l'appel organise l'identification visuelle de l'événement, définit la méthode de signalisation et sa mise en œuvre, assure le suivi et la traçabilité de l'intervention.

La procédure est résumée dans le schéma général de traitement de l'alerte suivant:



Nota :

Equipe de sécurité = Chef d'équipe et agen(s) d'un centre

Astreinte d'encadrement = Chef d'équipe (RDI) et astreinte niveau 1

.....► : si nécessaire

4.2.2 Description détaillée des actions du schéma général d'interventions

Dans l'ensemble du descriptif il est fait référence au RDI. Ce rôle est assuré par le chef d'équipe en charge de l'équipe de sécurité.

Au titre des organisations de travail définies dans le règlement intérieur de la DIR MC signé en décembre 2009, seuls les CEI de Massiac, Saint-Flour, Saint-Chély et Antrenas peuvent recourir au principe d'agent faisant fonction de RDI:

-Ce rôle peut être tenu par un agent de l'équipe de sécurité par délégation du RDI dans le cadre d'intervention courante clairement identifiée (agent faisant fonction de RDI pour certaines interventions). Les types d'événements concernés ne sont que ceux pouvant être résorbés rapidement et facilement par l'équipe de sécurité, sans intervention d'un service extérieur autre que le dépanneur agréé. Ces cas seront définis et inscrits dans le PESI.

-Le PESI définira les responsabilités internes à l'équipe de sécurité en terme d'attribution du rôle de RDI en fonction du niveau de l'incident.

Dans la description des actions et informations ci-après, la mention RDI fait référence suivant l'organisation du travail du CEI au chef d'équipe en charge ou à l'agent agissant par délégation du RDI.

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

Alerte :

- L'alerte doit être systématiquement enregistrée au CIGT. Si elle arrive d'un agent du service, elle doit faire l'objet d'une information au CIGT même si elle émane d'une observation d'un centre.
- Si l'événement concerne une action sous la responsabilité de la DIR, le CIGT transmet toutes les informations utiles au CEI concerné pour intervention.
- Si l'événement concerne une action relevant de la responsabilité d'un service autre que la DIR (contre-sens, animaux vivants, piétons, ...), le CIGT informe le service extérieur et le CEI concerné. Les procédures de coordination entre la DIRMC 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) et de protection des usagers; une fois l'événement constaté. Le fourgon ne se positionne pas sur une voie circulée.
- Si les informations du CIGT permettent une identification formelle de la nature de l'événement (visualisation par caméra), le CIGT en fait part lors de l'appel au CEI ou dès la prise de connaissance de cette information
- Des fiches de relevé de l'événement (voir chapitre 2.2.4) doivent être établies, pour faciliter la prise d'information sur les données minimales que l'opérateur doit demander à son interlocuteur. Ce document n'a pas vocation à être enregistré ou archivé.
- 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 :

- Suite à réception de l'alerte par le réceptionnaire désigné du CEI, le RDI prend les dispositions nécessaires à l'identification de l'événement par l'envoi de l'équipe de sécurité à deux véhicules. En cas d'indisponibilité partielle ou totale de son équipe, le RDI adapte les moyens d'identification.
- 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 spécifiques²⁰.
- Arrivé sur l'incident, l'équipe assure la signalisation de première urgence et porte à la connaissance du RDI le résultat de son identification ainsi que toute information susceptible de parfaire l'information.

Identification des moyens :

- Le RDI, dès réception de l'alerte, procède à la localisation des moyens d'intervention de son équipe de sécurité (au centre, en patrouille, en intervention).
- Le RDI sollicite le cadre N1 dès que l'ampleur de l'événement ou la concomitance d'événements est susceptible de nécessiter une recherche de moyens sur les centres adjacents.

Choix du schéma de signalisation :

- Sur la base d'une identification formelle de l'événement et à l'aide du tableau d'aide à la décision, éventuellement complété ou amendé, le RDI identifie le dispositif de signalisation préconisé par le TAD.
- Le RDI organise la mise en place de cette signalisation en fonction de la localisation des moyens.
- Si la situation est un cas en dehors des situations traitées par le TAD et de ses déclinaisons, le RDI en réfère au cadre d'astreinte N1, qui prend les dispositions adéquates.
- Le RDI consigne ses décisions dans la main courante.

L'utilisation du tableau d'aide à la décision est développée dans le paragraphe suivant.

Intervention :

- Si l'équipe de sécurité dispose des ressources nécessaires à l'établissement du schéma de signalisation, il le met en œuvre immédiatement.
- Si l'équipe de sécurité ne dispose pas des éléments nécessaires à la mise en œuvre du schéma de signalisation, elle prend contact avec le RDI qui complète les moyens d'intervention par l'équipe de sécurité ou les moyens matériels et humains du CEI.

²⁰ Conditions spécifiques définies au paragraphe 4.3.3

- Si l'agent ou l'équipe sur place ne dispose pas des éléments nécessaires à l'établissement du schéma, dans l'attente de renfort, il applique un schéma applicable correspondant à un niveau d'intervention inférieur, en réalisant a minima le schéma de pré-information à l'usager²¹. Le choix du schéma de signalisation est validé ou proposé par le RDI.
- A l'arrivée des renforts de moyens matériels et humains , le schéma du TAD est mis en œuvre.

Suivi de l'intervention :

- Chaque action de signalisation doit faire l'objet d'un retour au CIGT par l'équipe de sécurité. Les éléments relevés lors de l'identification visuelle de l'événement sont transmis régulièrement au CIGT.
- A chaque modification de la situation, une actualisation de l'information doit être faite auprès du CIGT.

Repliement de l'intervention ou modification importante :

- Toute évolution de la situation entraînant un changement de préconisation du TAD doit entraîner la réalisation d'un schéma nouveau, conformément aux préconisations d'identification visuelle, de moyens et d'intervention. Cette évolution fait l'objet après mise en œuvre d'une information au CIGT.
- Au repliement de l'intervention, une information doit être faite auprès du CIGT.
- Les éléments de description de l'intervention et son évolution font l'objet obligatoirement d'une saisie dans la main courante par le RDI.

4.2.3 Main courante du RDI et fiche d'intervention

D'après le guide méthodologique «Élaboration des mains courantes d'exploitation²²» , 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 forme juridique retenu par le juge est le cahier auto-copiant et numéroté en continue.

Le PESI du district définira les modalités pratiques de conception, de saisie, de validation et de contrôle de la main courante et des fiches d'intervention.

²¹ Schéma UR 1010, Guide « Signalisation temporaire – Intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées», p70, SETRA, décembre 2010.

²² SETRA– juin 2004

La main courante retracera obligatoirement de façon détaillée :

- La provenance de l'appel ou détection de l'événement; la date et l'heure d'appel; l'objet de l'appel
- La nature de l'événement (objet, animal, accident, etc); la localisation (PR sens, voie)
- 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 ;
- la formalisation de la clôture de l'événement après information du CIGT
- le renvoi à la fiche d'intervention correspondante
- 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.

Projet

4.3 Tableau d'aide à la décision (TAD) pour interventions

4.3.1 Consignes pratiques d'interventions et responsabilités

L'intervention est assurée de jour avec 2 véhicules et 2 agents sauf en cas de concomitance d'événements. De nuit, elle est assurée systématiquement avec 2 véhicules et 2 agents.

Les schémas U0 ci après évoqués ne s'appliquent qu'en cas de concomitance d'événements ou de récupération d'objets manipulables à la main par un seul agent. Les schémas U1 ne s'appliquent qu'en cas de concomitance d'événements et d'intervention sur BAU. Ils peuvent être utilisés ponctuellement pour une coupure au droit d'un diffuseur ou pour une fermeture de voie avec une pré-signalisation sur BAU.

Responsabilité du responsable du déclenchement des interventions (rôle RDI): Selon les informations et circonstances de l'événement connues, le RDI applique les préconisations du TAD.

Responsabilité du chef de CEI ou du cadre d'astreinte niveau CEI: En cas de concomitance d'événements ou en cas de besoins d'adaptation des schémas préconisés au TAD, notamment pour assurer la sécurité des usagers et ne pas mettre en danger son équipe d'intervention, le RDI sollicite le chef du CEI ou le cadre d'astreinte de niveau CEI pour décision. Le RDI indique sur sa main courante les raisons de sa demande d'adaptation.

4.3.2 Caractéristiques du TAD et schémas d'application²³

CONDITIONS COURANTES SUR ROUTES A CHAUSSEES SEPARÉES ET AVEC UNE DISTANCE DE VISIBILITE REGLEMENTAIRE

Localisation de l'incident ----->		VR	VL	BAU	REFUGE
	Niveau intervention (au sens du guide du SETRA)				
Objet manipulable à la main par 1 seul agent	U0	UR410* ou 420	UR210* ou 220	UR110* ou 130	sans schéma de signalisation
Objet non manipulable à la main par 1 seul agent	- sur voie circulée U1 si arrivée à 1 fourgon et U2 si arrivée à 2 fourgons ou si temps d'intervention trop long - sitôt que possible U1 sur BAU	UR450 (1 fourgon) UR450M (2 fourgons) UR480 (2 fourgons)	UR250 (1 fourgon) UR250M (2 fourgons) UR280 (2 fourgons)	UR130M(2 fourgons) UR130 ou UR140 si concomitance	sans schéma de signalisation
Panne VL					
Panne PL	- si panne sur voies circulées U2 , U1 si arrivée à 1 fourgon et rapidement U2 - sitôt que possible U1 sur BAU	UR450 (1 fourgon) UR450M(2 fourgons) UR480 (2 fourgons)	UR250 (1 fourgon) UR280 (2 fourgons)	UR130M(2fourgons) UR130 ou UR140 si dépannage lent ou concomitance	sans schéma de signalisation
Panne Transport de personnes (si non vide)	U2 -sitôt que possible U1 sur BAU	UR480	UR280	UR130M(2fourgons) UR130 ou UR140 si concomitance	sans schéma de signalisation mais présence obligatoire
Accident ou Incendie	U2 -sitôt que possible U1 sur BAU	UR480	UR280	UR130M(2fourgons)- UR130	sans schéma de signalisation mais présence obligatoire
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)	UR1010 (fourgon pré-signalisation) et UR1021 (2 fourgons en fermeture d'échangeur) puis UR1021M ou UR1022 (3 fourgons)			
Bouchons		UR1000			

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

²³ Voir en annexe 2 les schémas du TAD.

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.

Différentes conditions spécifiques nécessitent une adaptation de ce tableau pour assurer les interventions dans un niveau de sécurité adapté (cf § 4.3.3).

Rappel des niveaux d'interventions

"

- *U0 : intervention de très courte durée dans des conditions qui le permettent ;*
- *U1 : signalisation d'urgence allégée dans un premier temps ;*
- *U2 : signalisation normale pour une intervention qui se prolonge.*

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.

Niveau U1

Le niveau U1 correspond à une signalisation allégée qui peut être mise en œuvre rapidement. 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 :

- *deux heures quand elle est réalisée à l'aide de FLR/FLU ;*
- *quatre heures quand elle est réalisée avec une signalisation traditionnelle posée au sol, à condition toutefois de répéter la signalisation essentielle à gauche (AK14, KD10).*

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. "

Les schémas en annexe et niveaux d'intervention ci-dessus sont conformes à ceux définis dans le guide du SETRA « Signalisation temporaire – Intervention d'urgence sur routes à chaussées séparées », et publié dans sa version volume 8 validée en décembre 2010

Des schémas modifiés sont joints également en annexe pour prendre en compte des renforcements de signalisation (UR130 Modifié;UR250 Modifié;UR450 Modifié;UR1021 Modifié).

4.3.3 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 ²⁴»*.

1-réduction de l'exposition des agents pour les interventions à 2 fourgons

D'une manière générale et particulièrement pour les signalisations renforcées, le 2^{ème} 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 2^{ème} fourgon.

Le 2^{ième} intervenant se positionne de façon à pouvoir réaliser un schéma de niveau d'intervention U2 ou pour pré-signaliser, à la demande du RDI la zone d'événements.

Dès que la présence sur les lieux de l'intervention du 2^{ème} intervenant n'est plus nécessaire pour la sécurité des usagers et de l'intervenant, 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 »²⁵*

Le RDI peut, en fonction de l'événement, solliciter des renforts au CEI ou/et en mutualisant avec un CEI voisin, sous la coordination du cadre niveau centre.

2-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 la mise en place de certains signaux présente un risque excessif pour les agents qui en ont la charge, ces signaux ne doivent pas être mis tant que ce risque persiste. La signalisation peut alors être partielle sur une durée très limitée, mais il faut prendre toutes les mesures pour la compléter le plus rapidement possible »

Dans ces cas, le RDI sollicite le Niveau 1 d'astreinte pour mise en œuvre des mesures adaptées.

NOTA : En cas d'événement en zone de brouillard, le premier véhicule se place à proximité de l'événement si la distance de visibilité minimale (200m à 110km/h 300 m à 130 km/h) est respectée, sinon il se positionne en BAU. Le second véhicule le protège en se plaçant sur BAU ou refuge, hors zone de brouillard à minima 500m en amont et ce dernier sollicite des renforts et demande l'activation des PMV. Le positionnement des renforts sera défini dans les PESI.

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

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

3-profils en travers particuliers non conformes à ICTAAL: B.A.U. <2,50m, BDD (à la place de BAU en profil en travers réduit) < 2m, tunnels, Ouvrages d'Art, 3 voies, collectrice ou voie extra lente sans B.A.U, refuges réduits

Les schémas du tableau d'aide à la décision des niveaux d'intervention U0 et U1 ne sont utilisés qu'en cas de concomitance d'événements.

4-intervention sur refuges

Pendant l'intervention de dépanneurs notamment pour les PL et s'il y a un débordement sur la BAU ou VL (voie lente), les schémas du TAD pour événement sur BAU ou voies lentes s'appliquent.

Dans tous les cas il convient en effet de ne pas introduire d'insécurité du fait du stationnement des fourgons. Les modalités pratiques d'intervention seront précisées dans les PESI.

5-traffic très important (>35000veh/j)

Le premier intervenant privilégie la signalisation de la queue de bouchon.
En l'absence de formation d'un bouchon, les schémas du tableau d'aide à la décision des niveaux d'intervention U0 et U1 ne sont utilisés qu'en cas de concomitance d'événements.

6-récupération d'objet manipulable à la main

Les schémas applicables ci-dessus nécessitent obligatoirement une analyse préalable de la situation par l'agent. Le choix du schéma (choix de positionnement en particulier) pourra reposer sur les critères suivants:

- l'importance du trafic
- le volume et le poids de l'objet
- les capacités de l'agent au moment de l'intervention,
- l'analyse de la dangerosité de l'objet par rapport à la situation
- la visibilité au moment de l'intervention
- la réaction des usagers face à l'objet

7-visibilité réduite permanente du fait de la géométrie de l'infrastructure :

Si le positionnement de l'événement entraîne la mise en œuvre d'un schéma de signalisation pour lequel le premier élément rencontré par l'utilisateur se situe en zone d'ombre, les schémas:

- du tableau d'aide à la décision de niveau d'intervention U0 sont interdits,
- du tableau d'aide à la décision de niveau d'intervention U1 ne sont utilisés qu'en cas de concomitance d'événements.

Les zones d'ombre sont traitées selon la méthodologie suivante:

(a) zone d'ombre de faible longueur (< 300m) :

- Positionner le 1er véhicule équipé de FLU en amont dans une zone claire et allonger le balisage longitudinal.
- Si le 1er intervenant n'est pas en mesure d'effectuer cette manœuvre, il peut solliciter le RDI pour avoir des renforts et adopter le mode opératoire ci après:

(b) zone d'ombre de grande longueur (>300m) :

- Le 1er intervenant stationne sur la B.A.U. ou le refuge à proximité de l'événement pour le signaler aux usagers. Il informe le 2ème intervenant et lui indique le placement adapté.
- Le 2ème intervenant se positionne suivant ces indications dans une zone claire, quitte le fourgon et commence le balisage longitudinal.
- Le 1er intervenant vient le rejoindre et l'aide à baliser jusqu'à l'événement ***.
- Si le 1er intervenant n'est pas en mesure d'effectuer cette manœuvre, il peut solliciter le RDI pour avoir des renforts.
- En fonction de la durée estimée de l'événement le 1er intervenant se positionne:
- < 2H dans le balisage à 150m de l'événement
- > 2H en amont en tant que FLU d'avertissement conformément aux schémas U2

**** les FLU peuvent être remplacées par des FLR si les intervenants estiment qu'il est trop dangereux de poser un balisage longitudinal; dans ce cas les 2 fourgons stationnent en amont (300m et 500m minimum) sur BAU pour signaler le danger aux usagers.*

(c) Cas très particuliers de zone d'ombre > 1000m :

-au départ même mode opératoire que b :

le 1er intervenant stationne sur la B.A.U. ou le refuge à proximité de l'événement pour le signaler aux usagers. Il informe le 2ème intervenant et lui indique le placement adapté .

Le 2ème intervenant se positionne suivant ces indications dans une zone claire, quitte le fourgon et commence le balisage longitudinal***.

-mais, si la longueur du balisage longitudinal est trop importante (particulièrement si l'événement est en voie rapide):

le 1er intervenant reste sur le lieu de l'événement pour continuer à signaler le danger aux usagers

Il sollicite le RDI pour avoir des renforts

En fonction de la durée estimée de l'événement le 1er intervenant se positionne:

< 2H dans le balisage à 150m de l'événement

> 2H en amont en tant que FLU d'avertissement conformément aux schémas U2

Dès la fin du balisage, le RDI ramène au strict nécessaire le personnel et le nombre de véhicules présents sur les lieux.

**** les FLU peuvent être remplacées par des FLR si les intervenants estiment qu'il est trop dangereux de poser un balisage longitudinal; dans ce cas les 2 fourgons stationnent en amont (300m et 500m minimum) sur BAU pour signaler le danger aux usagers.*

NOTA : Pour faire une neutralisation de voie avec FLR il est utilisé au plus 3 fourgons (2 pour tracter les FLR et le troisième qui met en place le balisage dans un 1er temps et se met dans le balisage ou en amont avec PMV dans un 2ème temps).

Quelques exemples de possibilités offertes au RDI

1- Dans le cadre d'une intervention sur voie de droite en zone d'ombre :

-Balisage moyen ou long avec 1 fourgon avec FLU et 1 fourgon avec PMV
ref UR 250 modifié/renforcé

Le 1er fourgon avec FLU se positionne sur VL à 50m minimum de l'événement, transmet l'information au 2ème fourgon avec PMV qui se positionne 300 à 500m en amont.de la zone d'ombre sur BAU. L'agent 1 balise la zone de danger.

- Balisage moyen ou long avec 2 fourgons avec FLU
ref UR 280

Les 2 fourgons avec FLU se positionnent hors zone d'ombre l'un sur VL à 50m minimum de l'événement, l'autre à cheval sur VL et BAU à 150m en amont du 1er fourgon. L'agent 1 balise la zone de danger.

- Balisage moyen ou long avec 2 fourgons avec FLU et 1 fourgon avec PMV
ref UR 280 modifié/renforcé

Les 2 fourgons avec FLU ou FLR se positionnent hors zone d'ombre sur VL l'un à 50m minimum de l'événement, l'autre à 150m du 1er fourgon; le 3ème fourgon avec PMV se positionne 300 à 500m en amont de la zone d'ombre sur BAU et prévoit la pose d'un KD10.L'agent 1 balise la zone de danger.

2-Dans le cadre d'une intervention sur voie de gauche en zone d'ombre :

-Balisage moyen ou long avec 1 fourgon avec FLU et 1 fourgon avec PMV
ref UR 450

Le 1er fourgon avec FLU se positionne sur VR à 50m minimum de l'événement, transmet l'information au 2ème fourgon avec FLR qui se positionne 300 à 500m en amont.de la zone d'ombre sur voie rapide. L'agent 1 balise la zone de danger.

- Balisage moyen ou long avec 2 fourgons avec FLU et 1 fourgon avec PMV
ref UR 480 modifié/renforcé

Les 2 fourgons avec FLU ou FLR se positionnent sur VR l'un à 50m minimum de l'événement, l'autre à 150m du 1er fourgon; le 3ème fourgon avec PMV se positionne 300 à 500m en amont de la zone d'ombre sur BAU et prévoit la pose d'un KD10.L'agent 1 balise la zone de danger.

NOTA : les UR 250 modifié/renforcé et UR 480 modifié/renforcé comportent un fourgon avec PMV 300m minimum en amont sur BAU ; d'autres schémas sont possibles et seront joints aux PESI.

Intervention sur voie de droite en zone d'ombre

Ref: UR250 modifié

Objet non manipulable à la main
Panne
Accident

Route à 2x2 voies ou plus

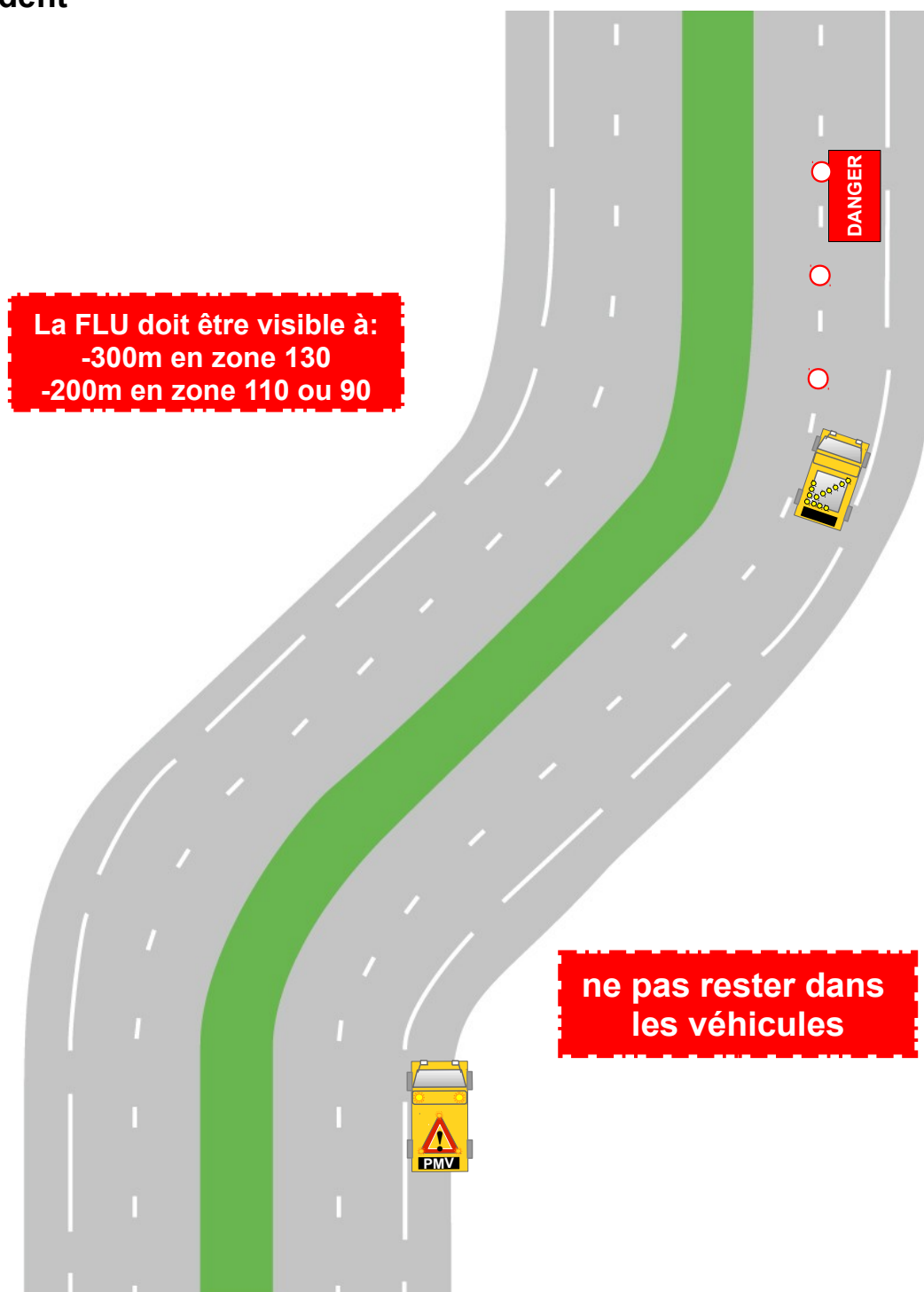


Schéma de balisage n° 10-3a

Le fourgon avec FLU se positionne sur VL en amont de la zone d'ombre, transmet l'information au 2ème fourgon qui se positionne 300 à 500m en amont. L'agent 1 balise la zone de danger.

Intervention sur voie de droite en zone d'ombre

Ref: UR280

Objet non manipulable à la main
Panne
Accident

Route à 2x2 voies ou plus

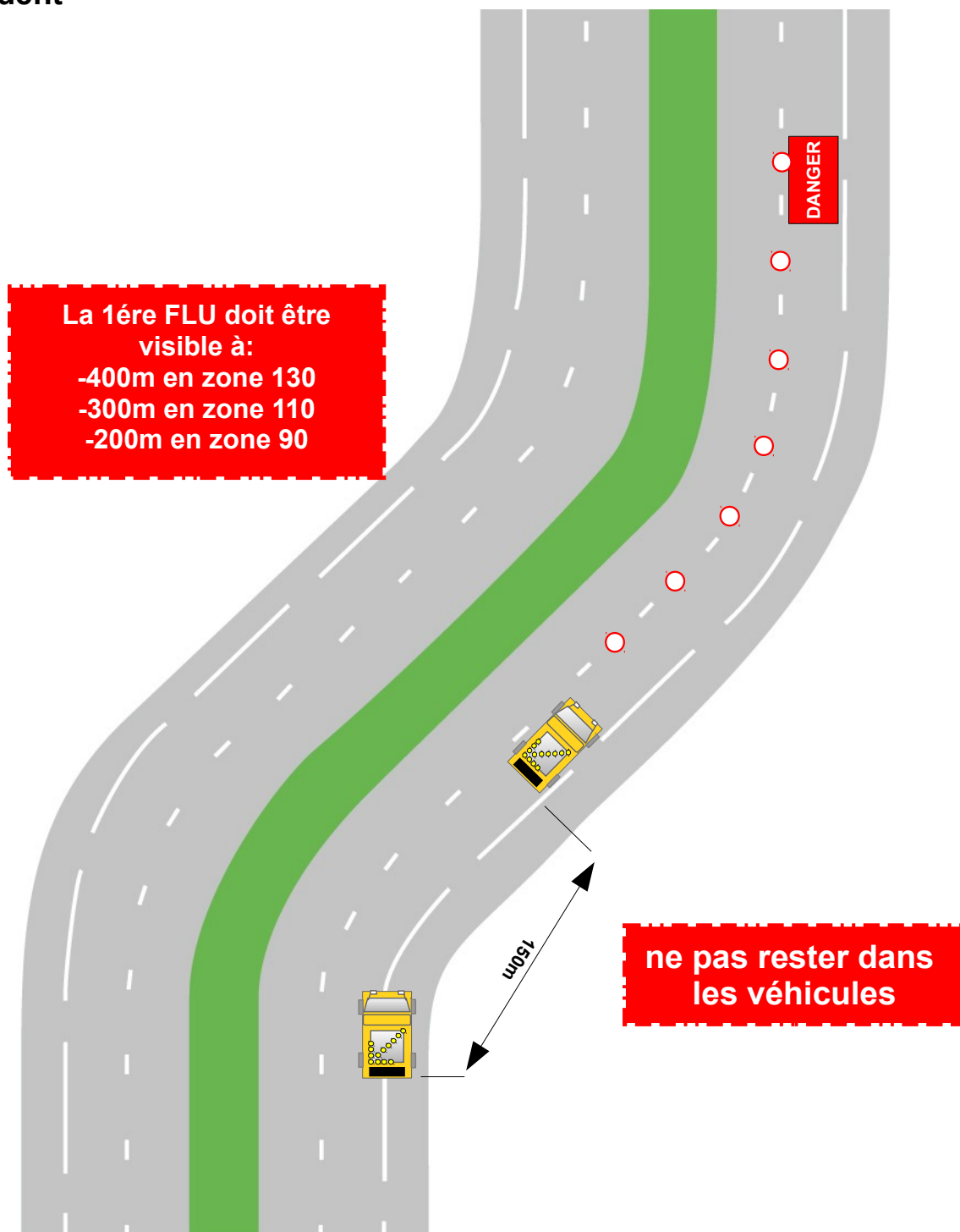


Schéma de balisage n° 10-4a

Les 2 fourgons avec FLU se positionnent sur VL en amont de la zone d'ombre.

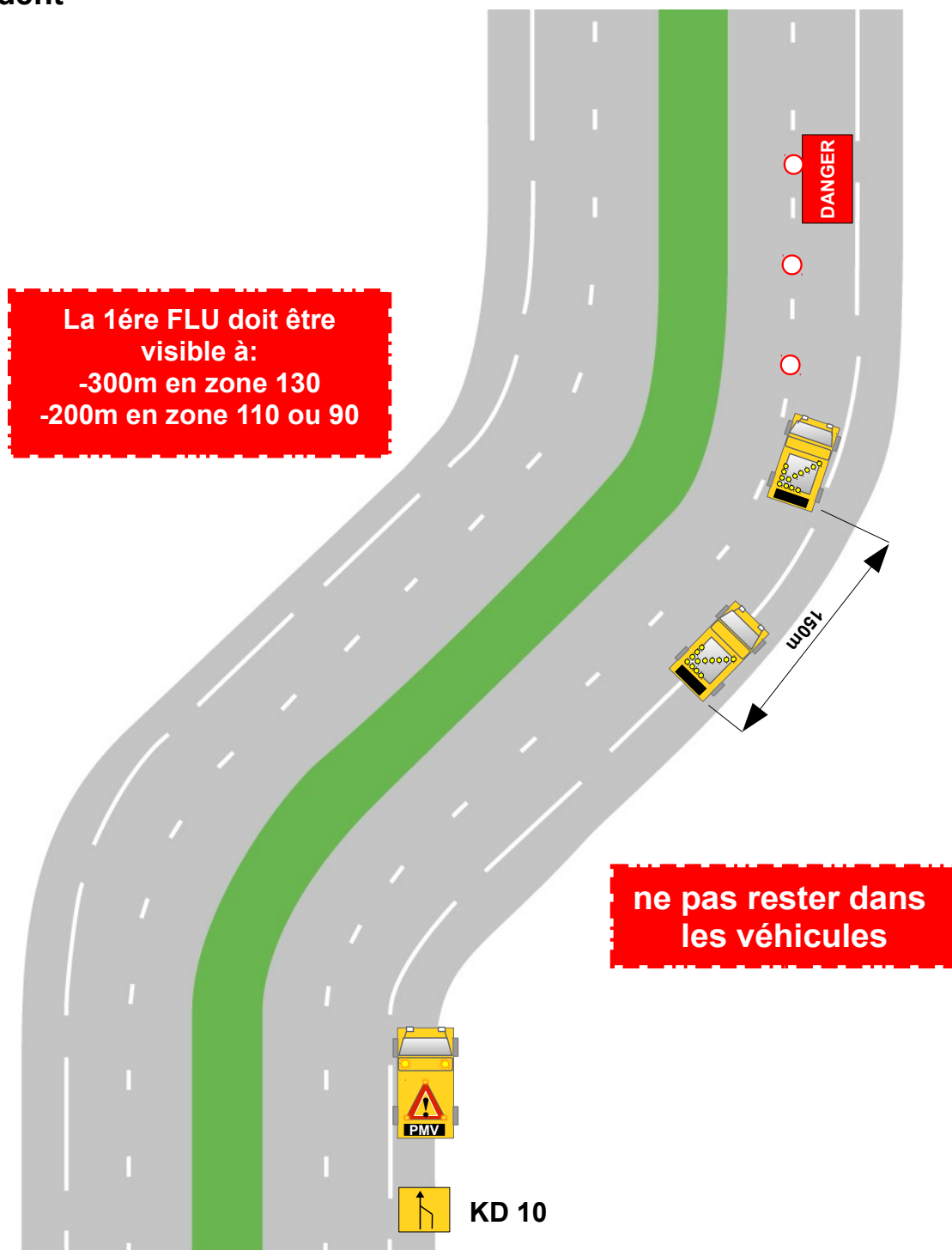
Intervention sur voie de droite en zone d'ombre

Ref: UR 280 modifié

Objet non manipulable à la main
Panne
Accident

Route à 2x2 voies ou plus

Schéma de balisage n° 10-5a



Les 2 fourgons avec FLU se positionnent sur VL en amont de la zone d'ombre, le 3ème fourgon se positionne 300 à 500m en amont.
Le PMV peut être remplacé par les chevrons.

Intervention sur voie de gauche en zone d'ombre

Ref: UR450

Objet non manipulable à la main
Panne
Accident

Route à 2x2 voies ou plus

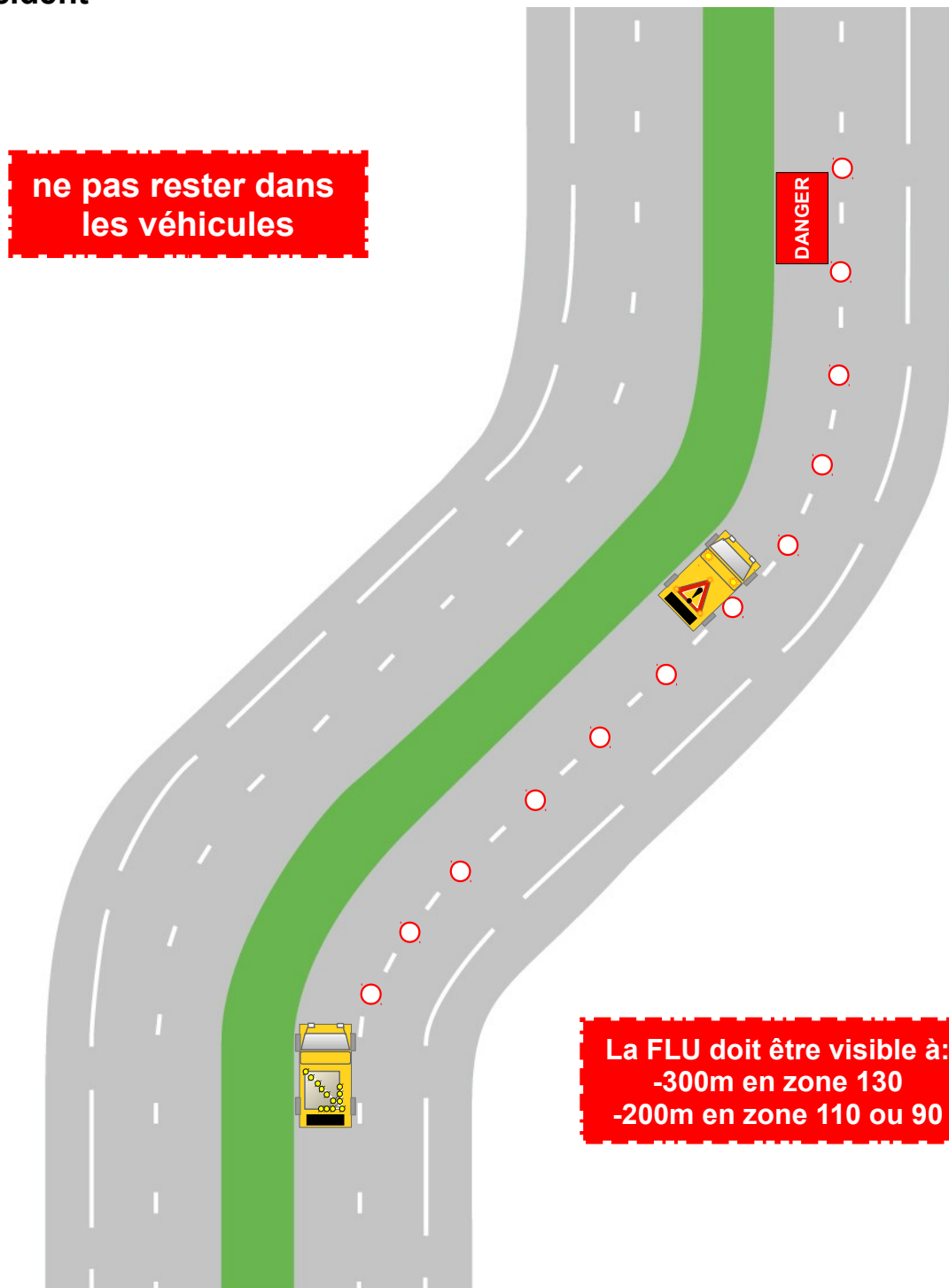


Schéma de balisage n° 10-2b

Le 1er intervenant stationne sur BAU, signale aux usagers et informe le 2ème intervenant qui place son fourgon avec FLU sur VR en amont de la zone d'ombre.

Intervention sur voie de gauche en zone d'ombre Ref: UR480 modifié

Objet non manipulable à la main
Panne
Accident

Route à 2x2 voies ou plus

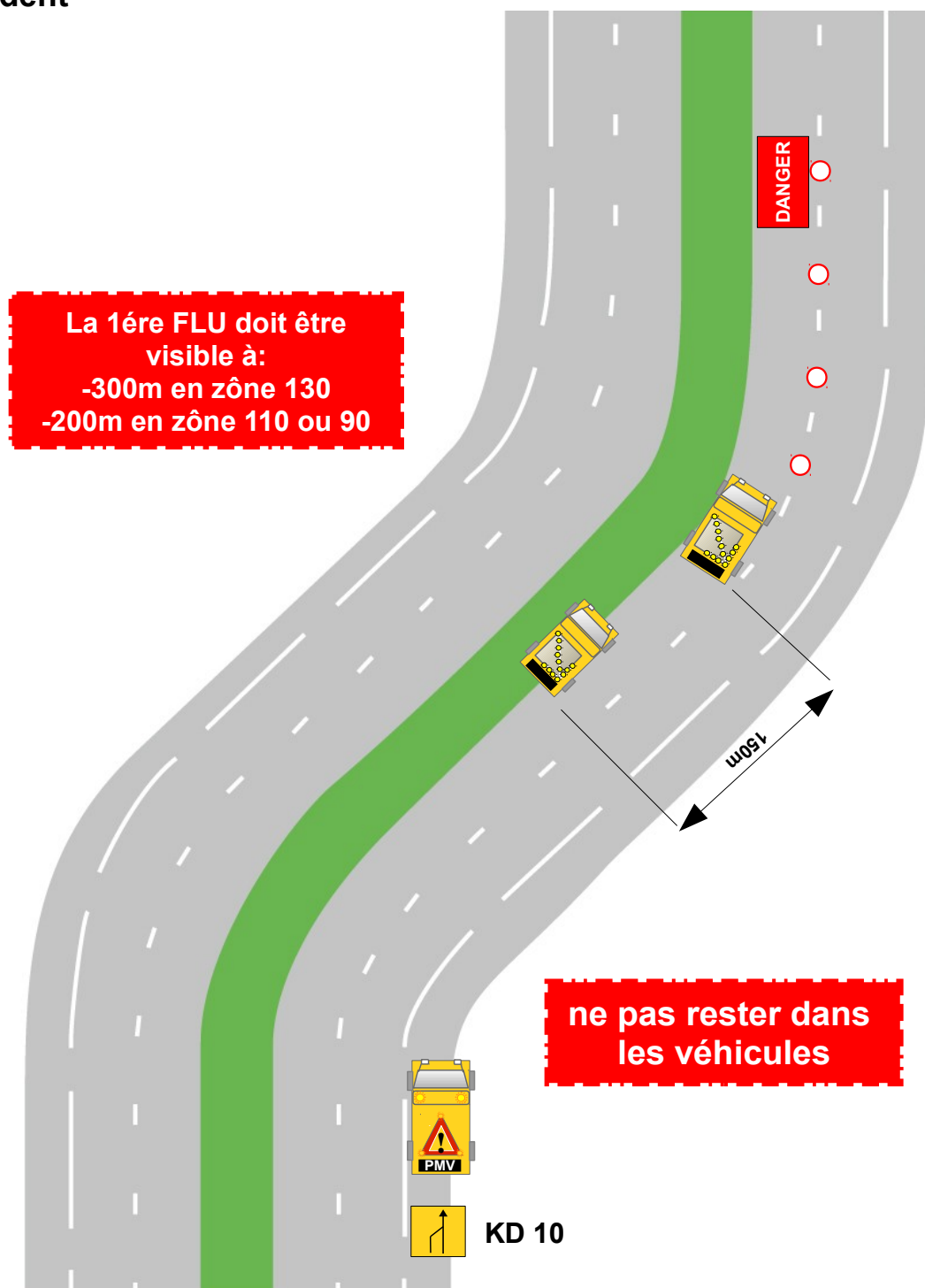


Schéma de balisage n° 10- 5b

Les 2 fourgons avec FLU se positionnent sur VR en amont de la zone d'ombre, le 3ème fourgon se positionne 300 à 500m en amont.
Les chevrons sont interdits.

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), sont essentiels à la bonne gestion de ce type d'événement.

Les rôles de chacun sont : Tableau de veille qualifiée (cf. annexe 5)

- L'équipe de sécurité alertée intervient sur site sous l'autorité du RDI,
- Le chef de CEI (ou cadre d'astreinte N1) est éventuellement mobilisé pour encadrer et coordonner les moyens DIRMIC mis en œuvre sur le terrain en relation avec le RDI et le CIGT,
- Le chef de district (ou cadre d'astreinte N2) est éventuellement mobilisé pour évaluer la gravité et les conséquences de l'événement, proposer des mesures en coordination avec les autres services intervenants au niveau départemental. Le cadre N2 a la visibilité immédiate de la gravité de la situation. Il informe la préfecture de département et le cadre d'astreinte N3.
- Le cadre de direction (N3)
- assure l'information institutionnelle.

L'organisation de la DIRMIC en cas d'événement fortuit sur son réseau repose donc sur les quatre niveaux d'action et de décision suivants :

- Niveau intervention : Agents et chef d'équipe CEI ou agents en astreinte ou permanence
- Niveau CEI : chefs de CEI ou agents en astreinte N1
- Niveau District – chef de district ou agents en astreinte N2
- Niveau Direction – directeurs ou agents en astreinte N3

Le schéma joint en annexe 3 récapitule les liens constituant la chaîne de décision depuis l'agent de terrain jusqu'aux instances préfectorales.

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 hors des horaires travaillés et pendant ces mêmes horaires, ainsi que les passages de consignes intermédiaires. Les PESI des districts fixeront l'ensemble de ces consignes.

Niveaux d' intervention:

Le délai d'intervention doit être le plus court possible et, sous réserve de disponibilité des moyens, de jour inférieur à 30 minutes et de nuit inférieur à 45 minutes.

Les missions sont définies avec précision dans le chapitre 4.

Niveau N1 ou chef de CEI :

Il doit :

- encadrer les agents du CEI (N1 encadre l'équipe d'intervention en astreinte pour plusieurs CEI)
- intervenir sur le terrain (cf annexe 5)
- piloter et coordonner les moyens d'interventions DIRMC mis en œuvre sur le terrain en relation avec le CIGT et le niveau district (ou cadre astreinte N2).
- rendre compte autant que de besoin au niveau district.

Niveau N2 ou chef de district:

Il doit :

- assurer la coordination avec les services de niveau départemental en encadrant entre autre le CIGT
- évaluer les conséquences de l'événement notamment sur l'infrastructure
- proposer à la préfecture les mesures de gestion du trafic appropriées en liaison avec les forces de l'ordre.
- Rendre compte autant que de besoin au Niveau Direction.

Niveau N3 ou Direction :

Il 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 DIR-MC 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 l'organisation de ces différents niveaux d'astreinte sur l'ensemble de la DIRMIC.

A noter, une astreinte maintenance commune aux deux districts et une astreinte par CIGT (opérateurs) ont été mises en place en complément. Pour l'astreinte maintenance, elle est composée d'un technicien des pôles de maintenance en district aux fins de diagnostic et intervention si nécessaire pour réparation des équipements dynamiques d'exploitation. L'astreinte CIGT est constituée d'un opérateur mobilisé en cas de besoin (sur décision N2) afin d'assurer un renfort au CIGT en cas d'activité intense ou pour le remplacement d'un opérateur absent.

Chaque district organise les astreintes pour respecter les principes ci-dessus .

Pour le district sud :

- astreinte d'intervention et permanence dortoir: un chef d'équipe et deux agents 24h/24h
- astreinte de niveau 1 : un chef de centre ou cadre du pôle ingénierie pour le district
- astreinte de niveau 2 : une personne de l'encadrement du district (chef de district , adjoint , chef d'unité , chef CIGT)

Pour le district nord :

- astreinte d'intervention et permanence dortoir: un chef d'équipe et deux agents 24h/24h, et pour Issoire-Clermont-Fd un chef d'équipe et un agent au CEI d'Issoire et au point d'appui de Clermont-Ferrand
- astreinte de niveau 1 : un chef de centre sur le secteur sud (Cantal et Lozère) et 1 chef de centre renfort en période hivernale; 1 cadre du **CEI d'Issoire Clermont** ou membre du Bureau Technique du district Nord.
- astreinte de niveau 2 : un cadre district (Chef de district ou adjoint) ou chef de CIGT ou Cadre de l'UT Val d'Allier Margeride.

5.2.2 Moyens à disposition

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

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

Le sommaire de la valise d'astreinte sera en partie commun aux deux districts et comprendra des pièces communes (Plan Intempéries Massif Central (PIMAC) , Plan Intempéries Arc Méditerranéen (PIAM)) ...) et des pièces spécifiques à chaque district.

Chaque niveau d'astreinte doit tenir une main courante retraçant le contenu/motif de sa sollicitation et la réponse qu'il a apportée.

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 du RDI sont nécessaires.

5.3 Principales consignes

Le tableau de veille qualifiée joint en annexe 5 définit les chaînes d'information décisionnelles en fonction des événements.

Le niveau d'astreinte est sollicité en fonction de la gravité et/ou de la gêne à la circulation. Le logiciel TIPI classe l'événement en fonction de son importance selon une analyse multi-critères. Les indicateurs sont les suivants :

- I1 : Importance basse (circulation normale)
- I2 : Importance moyenne , circulation délicate (empiètement de voies par exemple)
- I3 : Importance haute , circulation difficile
- I4 : Importance très haute , circulation quasi impossible

L'astreinte d'intervention garde à son niveau les interventions engendrées par une perturbation du type I1 (panne, objet sur chaussée ...).

L'astreinte de niveau 1 est alertée dès lors que l'événement engendre à minima une perturbation de type I2 (empiètement de voies) lorsque l'incident présente une importance moyenne.

L'astreinte de niveau 2 est sollicitée à minima sur situation de perturbation de type I3 ou I4 , lorsque la gravité est importante.

Chaque district complétera en tant que de besoin dans le PESI par des procédures internes, en recherchant autant que possible une homogénéité inter-districts..

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 en temps réel 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, en tendant vers le temps réel vers :

Les Panneaux à Messages Variables (PMV) :

Les PMV fixes ou mobiles, permettent la diffusion directe de messages à l'usager.

Les Panneaux Intempéries :

Les panneaux intempéries installés sur le réseau de la DIRMC en 2010, permettent de renseigner l'usager sur les destinations et les conditions de circulation, surtout en période hivernale, vers les principales agglomérations situées sur le réseau de la DIRMC.

Le logiciel TIPI, les CRICR 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). 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.

Le CRICR est un des partenaires importants des CIGT 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 des CIGT vers les médias nationaux.

Le CRICR a également un rôle de coordination sur les crises routières ayant un impact zonal au cours desquelles il délivre aux CIGT concernés 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 au CRICR via TIPI ou autre moyen par le CIGT.

Les radios locales:

A défaut d'une radio dédiée de type 107,7, les stations de radio locales restent à ce jour (avec les PMV), le meilleur moyen d'informer le plus grand nombre d'usagers de la route sur notre réseau. Si un partenariat privilégié est passé avec les stations France Bleu, des conventions sont également passées avec d'autres radios locales. Ces conventions portent sur des points trafics systématiques aux heures de pointe récurrentes, des informations prévisionnelles sur les chantiers ou autres événements programmés et des informations en temps réel sur les accidents de la route. Ces informations sont transmises aux radios par l'intermédiaire de TIPI. Les compléments (du type interviews) sont gérés par le niveau district (qui sollicite en tant que besoin le niveau Direction ou le service Communication).

Le site internet de la DIRMC - INFOROUTE :

Les usagers sont renseignés sur les conditions de circulation sur le site www.dir-mc.fr. Ce site est actualisé par le CIGT d'ISSOIRE pour la VH.

L'information routière prévisionnelle est diffusée vers les usagers et nos partenaires par le site INFOROUTE à l'initiative du service communication.

6.2 Caractéristiques de chaque district

Au niveau des CIGT des districts, tout événement signalé est renseigné sur la main courante papier et sur l'outil de recueil et de diffusion de l'information routière .

Les autorités, les médias, les exploitants internes à la DIR, les exploitants voisins, les préfectures reçoivent, selon le niveau de l'incident, cette information par messagerie électronique.

TIPI permet de saisir tous les événements qui affectent le réseau routier de la DIR et d'informer les CRICR. Le site Bison Futé est mis à jour par le CIGT de la zone de compétence via le logiciel TIPI.

La DIR Massif Central a accès à différents outils d'exploitation, listés ci-après, pour informer les usagers sur les conditions de circulations.

Pour le district Nord :

- 16 PMV fixes
- 8 PMV mobiles
- 4 webcam
- 6 panneaux intempéries
- logiciel TIPI
- site internet Info-Route pour les conditions de circulations pendant la période de viabilité hivernale.

Pour le district Sud :

- 12 PMV fixes (dont 6 via l'outil de pilotage des équipements en tunnels)
- 10 PMV mobiles
- 4 webcams
- 6 Panneaux Intempéries
- logiciel TIPI

6.3 Niveau de services et moyens associés

Le niveau de service de la DIR MC concernant l'information routière est fixé en cohérence avec la hiérarchisation du réseau, en prenant en compte qu'une information routière de qualité sur le réseau le plus chargé (2*2 voies) doit être transmise à l'utilisateur dans un délai moyen de l'ordre de 5 minutes (avec DAI) à 10 minutes (sans DAI) . Ce délai démarre au moment où l'événement est détecté et qualifié²⁶ par le service .

Projet

²⁶ Lettre de cadrage DIR MC DOSI du 5 mars 2010.

6.4 Principales consignes

Ces principales consignes seront complétées dans les PESI de chaque district .

Affichages PMV:

L'affichage des messages sur PMV se fait en application du document «Harmonisation des messages sur PMV A75 version 0.5» basé sur le 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.

En fonction de la nature des incidents , l'opérateur pourra solliciter ou être sollicité par les différents niveaux d'astreinte pour l'activation spécifique des PMV dans le respect du cadre réglementaire.

Affichages Panneaux Intempéries:

L'affichage des panneaux intempéries est utile à l'application des mesures de gestion de trafic prises par les autorités décisionnaires responsables des plans intempéries PIMAC, PIAM et PISO.

Les panneaux intempéries indiquent les directions :

- Sens Nord/Sud : MONTPELLIER, ST-FLOUR, RODEZ, MENDE, AURILLAC et LE PUY
- 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

Par défaut les panneaux intempérie sont en position : «OUVERT» + Neutre

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

Ces panneaux sont utilisés exceptionnellement en dehors des périodes :

- pour des mesures d'exploitation spécifiques sur validation du chef de district (ou astreinte N2).
- pour signaler «OUVERT» + «NEIGE» à l'initiative de l'opérateur lorsque l'information

lui sera remontée par le RDI ou qu'il l'aura constaté sur les caméras.

Logiciel TIPI :

Tous les événements saisis sur TIPI sont envoyés automatiquement par messagerie électronique à nos partenaires .

Les messages comprennent :

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

Chaque niveau d'astreinte communiquera les éléments d'information qui concernent l'événement à l'opérateur; la main courante sera renseignée.

Renseignement INFOROUTE :

Les sites Inforoute et internet de la DIR sont des médias de communication à destination des usagers et donc des vecteurs de communication. Le bureau Communication a la charge de l'administration et de la mise à jour de ces sites. La mise à disposition des usagers des informations concernant les chantiers à travers ces sites sera faite par le bureau Communication

Le site Inforoute de la DIR MC est relayé sur le portail du site internet de la DIR.
On y trouve :

- Les conditions de circulation hivernale sous forme de code couleurs. Ces éléments sont alimentés par Serpe VH pour les DN et DS (et sont saisis directement dans Inforoute par la salle opérationnelle pour le réseau du DC).
- Les webcams installées sur le réseau de la DiR,

Les districts Nord et Centre disposent d'un accès pour faire de la saisie directe. Le district Sud n'en dispose pas du fait de la centralisation par le district Nord de l'état des routes de la DIR MC.

7 Les relations avec les partenaires

7.1 Les partenaires des districts

Le district est en relation avec de très nombreux partenaires :

- les forces de l'ordre,
- les CRICR,
- les sapeurs-pompiers des SDIS,
- les SAMU,
- les DDT (coordonnateur des gestionnaires routiers en gestion de crise)
- les gestionnaires de voiries voisins (Conseils généraux, sociétés concessionnaires d'autoroutes...),
- 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,...),
- les concessionnaires des aires de service
- les dépanneurs agréés

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 :

- les forces de l'ordre sont chargées des missions de police ;
- les pompiers et SAMU, des secours aux personnes ;
- les dépanneurs , des véhicules et de leur chargement ;
- les gestionnaires , de leur réseau et de la sécurité des usagers et des autres intervenants.

Les missions des principaux partenaires sont les suivantes :

le rôle des forces de l'ordre (gendarmes ou policiers)

- Mettre en place une signalisation d'urgence (si arrivées 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 (mesure transitoire valable sur le réseau non concédé)
- 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 auprès des intervenants et témoins

le rôle du SDIS (sapeurs-pompiers):

- Assurer le commandement des opérations de secours
- 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) dans l'attente de l'arrivée des autres intervenants
- Porter assistance, secours aux victimes
- Assurer la prise en charge et le transport des victimes vers une structure hospitalière
- Lutter contre les incendies et les effets secondaires
- Protéger le public, les biens et l'environnement en cas de déversement de produits dangereux

le rôle du SAMU :

- Adapter les moyens de secours médicaux à la situation
- Assurer la prise en charge des victimes et médicaliser les blessés
- Transporter les victimes vers une structure hospitalière

les dépanneurs agréés :

- Enlever les véhicules accidentés et leurs chargements
- Évacuer les marchandises tombées du véhicule accidentés

Le dépannage et remorquage des véhicules en panne ou accidentés sur l'autoroute est effectué par des garagistes agréés par le Préfet du département, après avis d'une commission départementale.

Leur intervention est régie par un cahier des charges qui précise les modalités d'intervention et de sécurité.

les gestionnaires de réseau voisins :

Les gestionnaires sont sollicités en fonction des conventions ou protocoles mis en place dans chaque département. Il reste impératif de les solliciter dès qu'un événement est susceptible d'engendrer une déviation sur leur réseau.

7.3 Mises en place de protocoles et de conventions

Dans chaque département , les districts sont associés à des conventions ou protocoles :

- protocole avec le Préfet (ou DDT) : remontées et échanges d'information sur événements
- protocole inter-services pour les interventions sur événements
- protocole DIRMC avec les sociétés concessionnaires (ASF , CEVM , aire de service ...)
- conventions spécifiques de gestion avec les conseils généraux
- conventions avec les radios France bleu, Totem

Il convient de prendre pour références:

- le protocole de mars 2010 Puy de Dôme signé par le préfet

Nota : l'établissement de protocoles équivalents dans les autres départements est en cours.

- le rapport SETRA janvier 2011 Éléments constitutifs d'une convention inter-services analyses des conventions existantes

8 Annexes

Annexe 1: Sommaires des PESI

Plan d'Exploitation de la Surveillance et des Interventions pour le district XXX – unité territoriale de YYY

Sommaire :

A - Diagnostic territorial

- zones d'ombre
- caractéristiques spécifiques de l'infrastructure
- identification des échangeurs importants

B– Patrouillage

- déclinaison des niveaux de service
- circuit de patrouillage
- consignes spécifiques
- rapport de patrouille

C – Interventions

- Main courante et fiches d'intervention
- répertoire téléphonique et radio interne
- consignes spécifiques
 - communication avec le CIGT
 - niveau de responsabilité selon nature événement
 - Schéma d'intervention

Plan d'Exploitation de la Surveillance et des Interventions pour la veille qualifiée du district XXX

Sommaire :

A – Surveillance du réseau

- outils d'exploitation (caméra , DAI , station de comptage ...)
- accompagnement du patrouillage

B – Alerte et accompagnement de l'intervention

- main courante
- consignes de traitement de l'alerte
- répertoire téléphonique et radio

C – Prise de décision

- consignes spécifiques internes (relations internes , maintenance ...)
- consignes spécifiques en relations externes (PIS , conventions , ...)
- répertoire téléphonique des astreintes
- sommaire de la valise d'astreinte

D – Information routière

- schéma des PMV , prismes ... et consignes d'utilisation
- relations CRICR – consignes spécifiques (TIPI)
- relations média et internet

Annexe 2: Schéma de signalisation du TAD

Annexe au tableau « conditions courantes sur 2X2 »
(130 km/h et visibilité supérieure à 300M)

Schémas de signalisation

Extraits du guide technique – volume 8

Intervention d'urgence sur voies à chaussées séparées

29 avril 2011

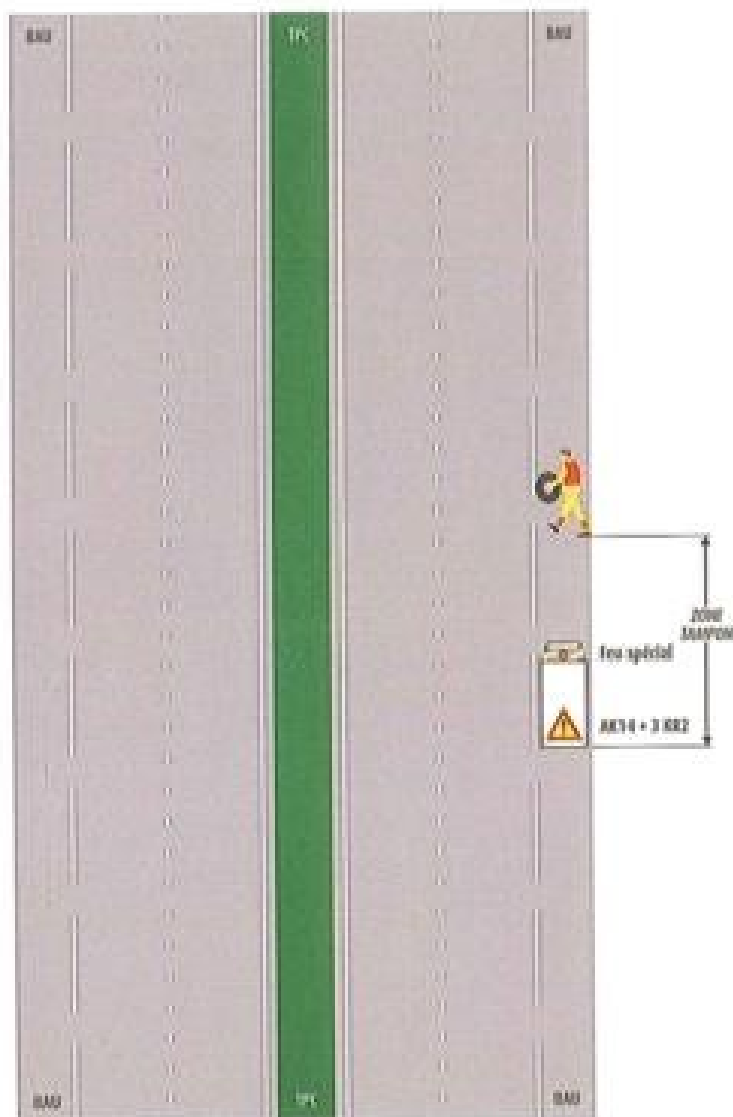
Modification de schémas pour renforcements de signalisation

UR130 Modifié
UR250 Modifié
UR450 Modifié
UR1021 Modifié

Signalisation de niveau U0



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



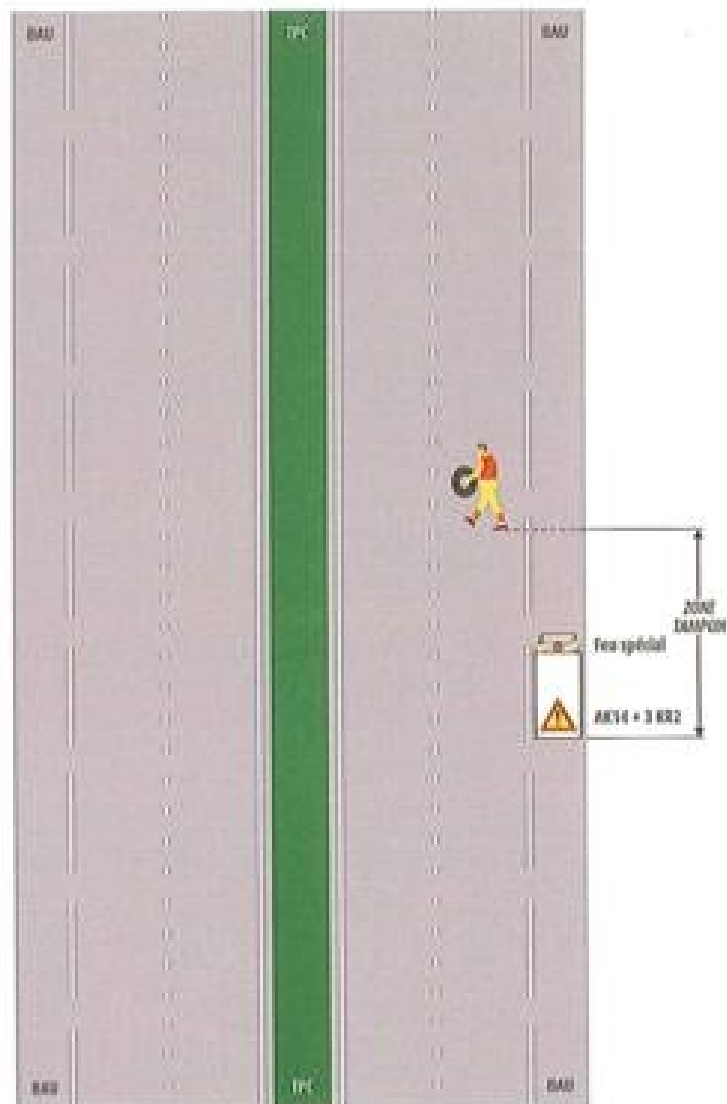
Remarque :

Une zone longue doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante de l'agent 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

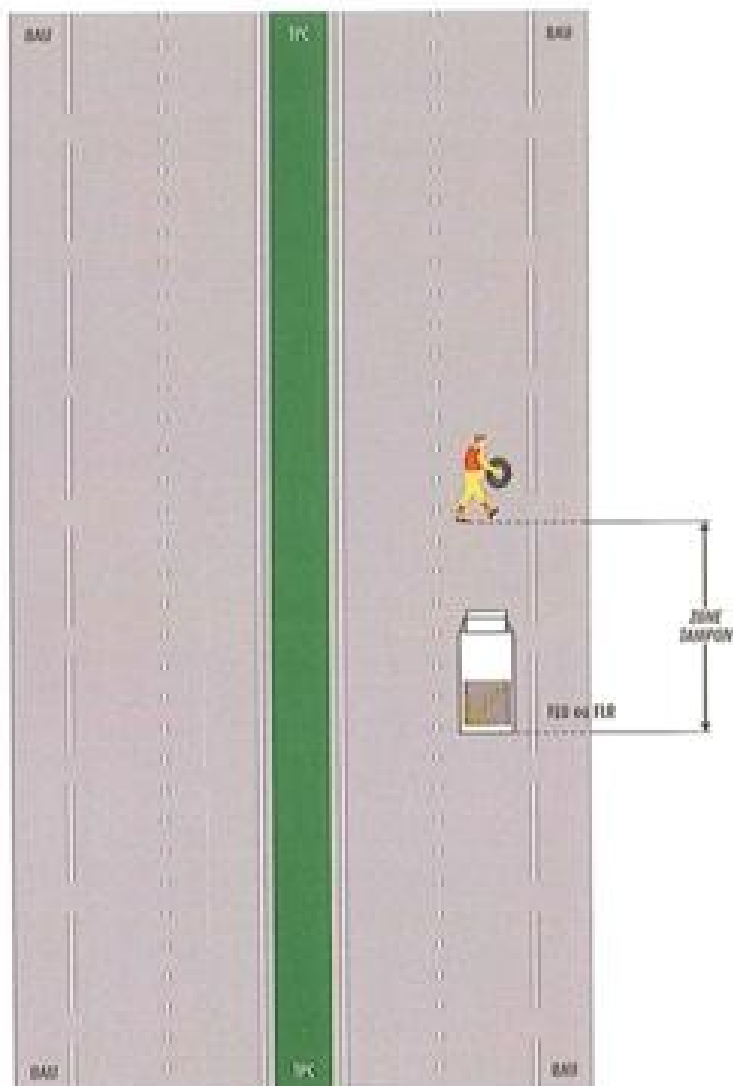


Remarques :

- la signalisation portée par le véhicule peut compléter :
- une information directionnelle lumineuse (chasseaux défilants ou non, flèche horizontale clignotante, rampe à défilants) ;
- un panneau K110.
- Une zone d'arrêt doit être située entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante de l'agent 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 :

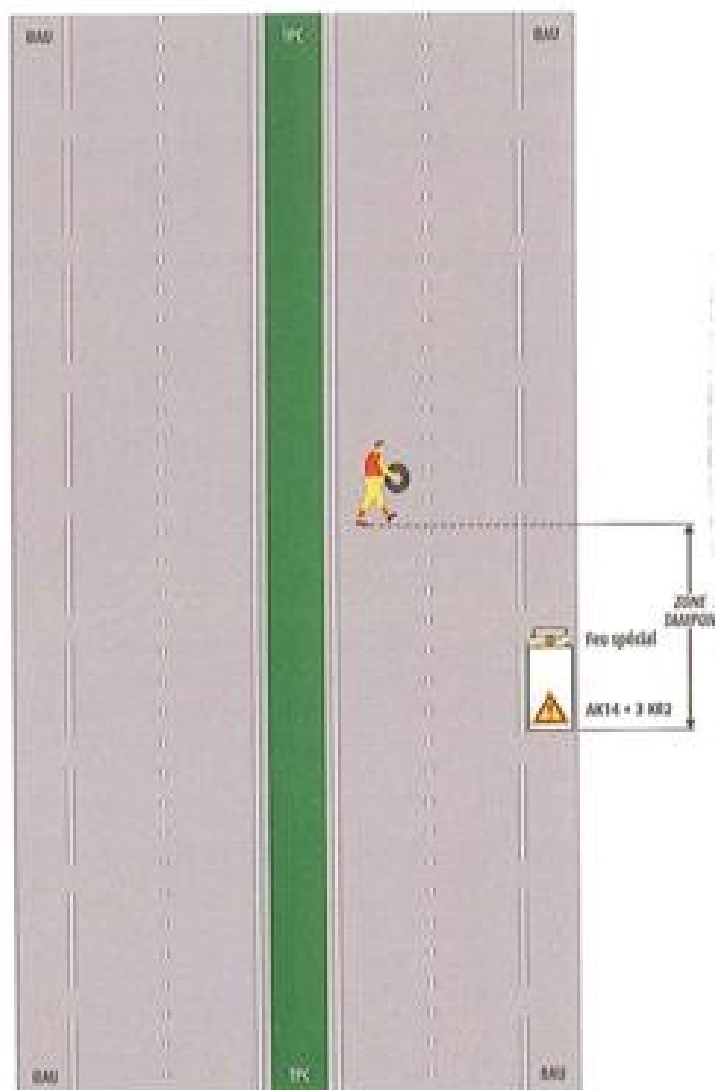
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 200 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou supérieure à 300 m (vitesse limitée à 130 km/h ou moins).
- Une zone tampon doit être laissée entre le véhicule et l'agent afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger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

Signalisation de niveau U0

UR410

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



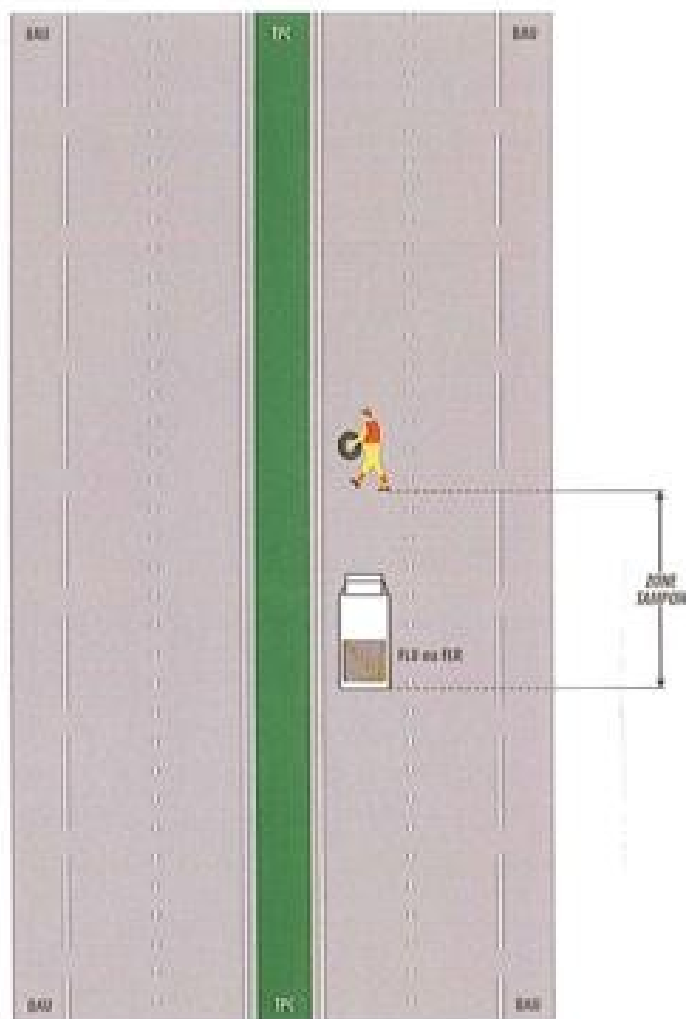
Remarque :

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 100 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'opérateur afin de préserver une visibilité suffisante du trafic et de protéger l'opérateur en cas de choc avec le véhicule.

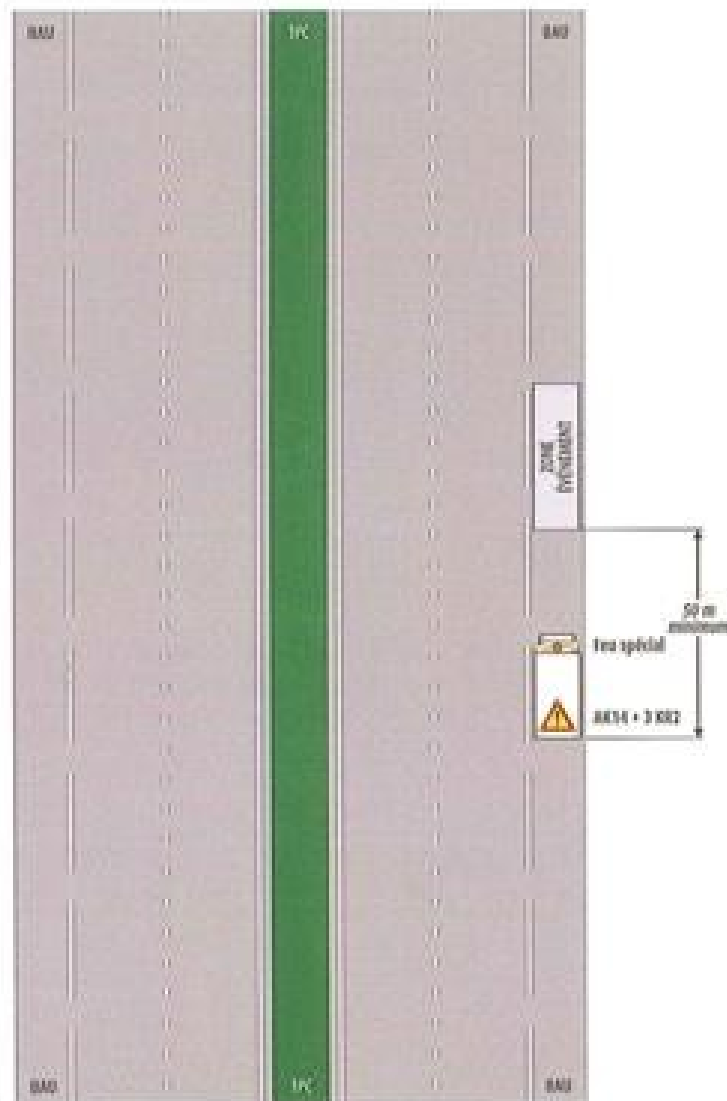
- Ce schéma est applicable à condition que le danger qui résulte de la présence de la TV sur la voie soit inférieur au danger présent sur la zone d'intervention.

Intervention sur BAU

Schémas 130 / 140

Signalisation de niveau U1

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



Rappel :

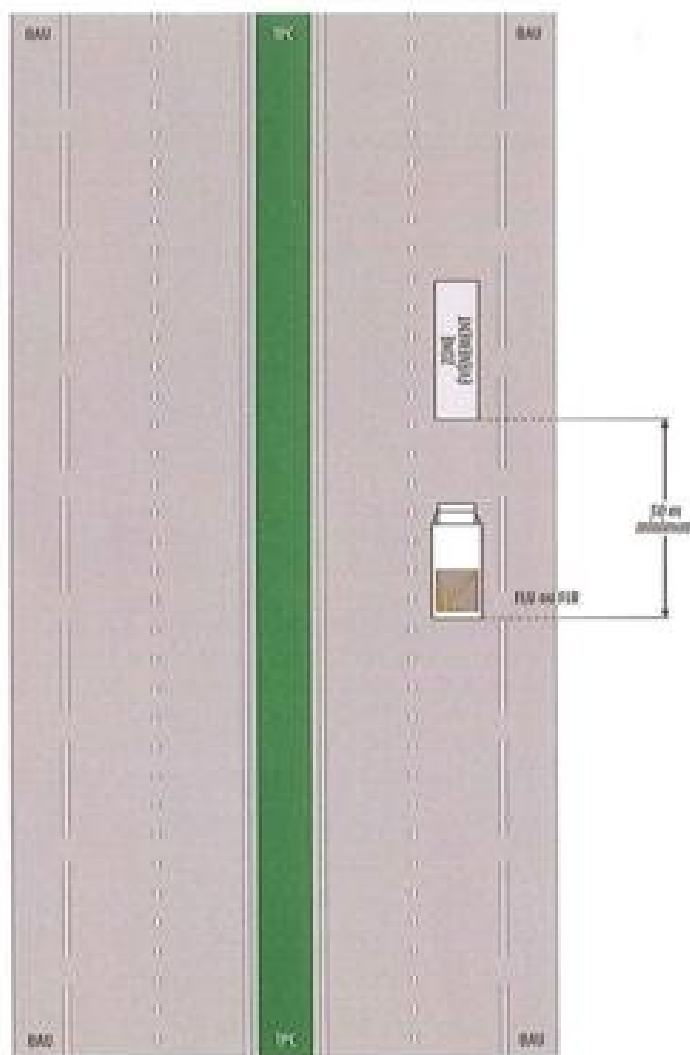
Un balisage longitudinal par des dispositifs KSa peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule et la fin de la zone de danger.

Intervention sur voies circulées

Schémas 250 / 280 / 450 / 480

Signalisation de niveau U1

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



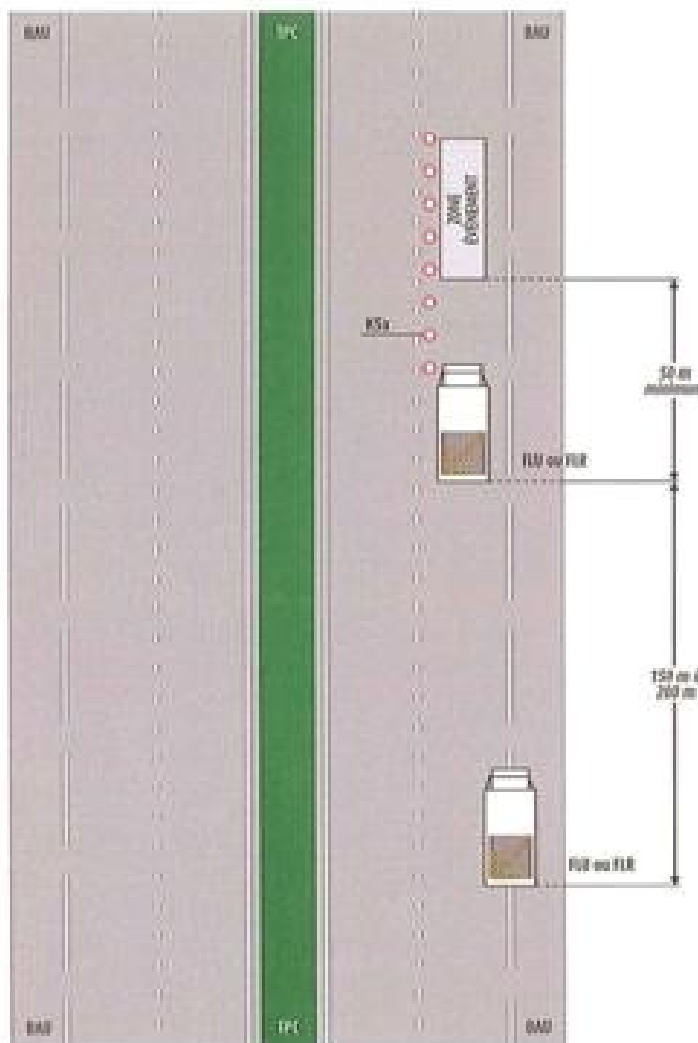
Remarques :

- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 200 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'arrêt du véhicule FLU ou FLR et la fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre le 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 :

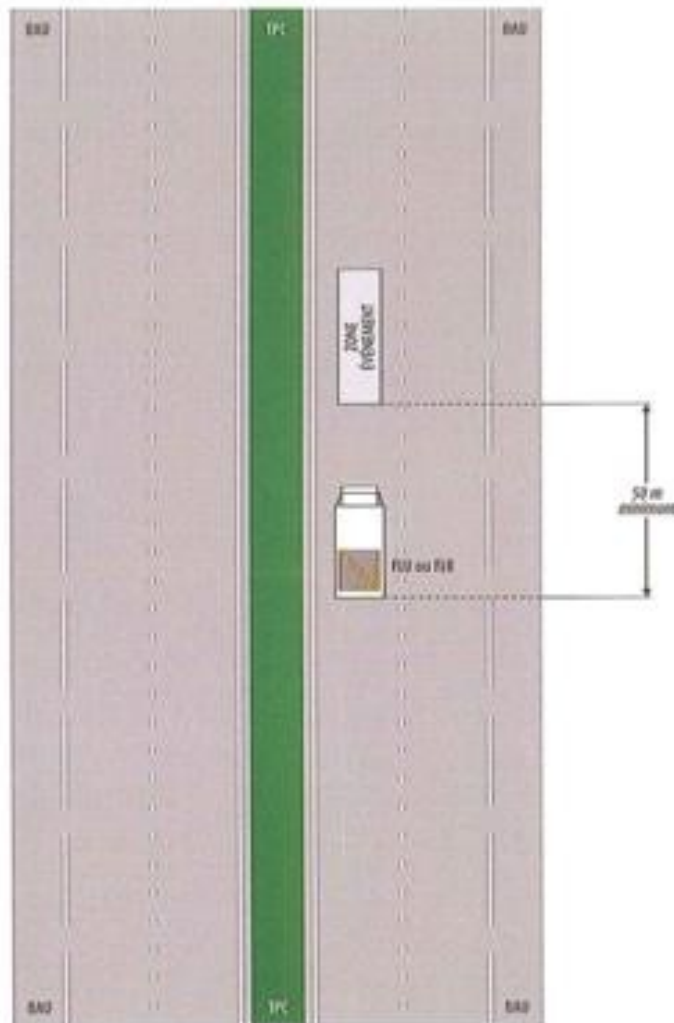
- Ce dispositif est utilisé si la distance de visibilité est supérieure à 400 m (vitesse limitée à 130 km/h), 300 m (vitesse limitée à 110 km/h) ou 200 m (vitesse limitée à 90 km/h ou moins). Ces seuils de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).

- Un balisage longitudinal par des dispositifs R5a est nécessaire si la distance entre le FLU ou FLR de position et le point de danger est supérieure à 250 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



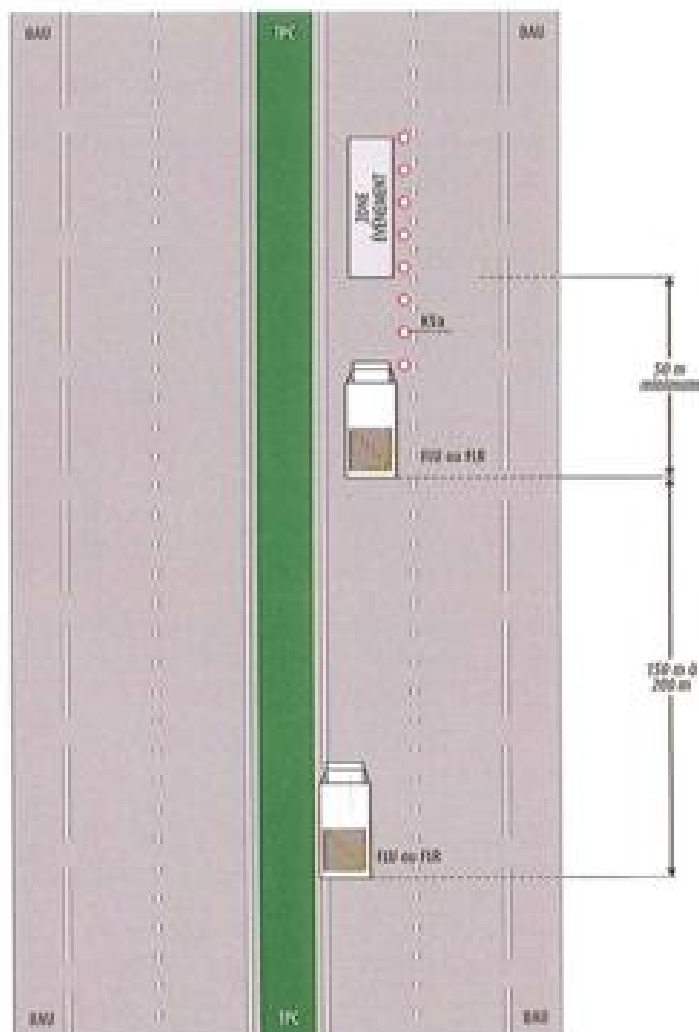
Remarques :

- 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 VSA peut être mis en œuvre entre l'avant du véhicule FLU ou FLR et le fin de la zone de danger. Ce balisage est nécessaire si la distance entre le 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 traits de distance peuvent être réduits par la mise en place d'une signalisation d'approche (cf. page 14).

- Un balisage longitudinal par des dispositifs E2a est nécessaire si la distance entre la P10 ou P18 de position et la zone de danger est supérieure à 150 m.

- Si le dispositif de position est une P10, le dispositif d'avertissement peut être une P10 ou une P18. Si le dispositif de position est une P18, le dispositif d'avertissement est nécessairement une P18.

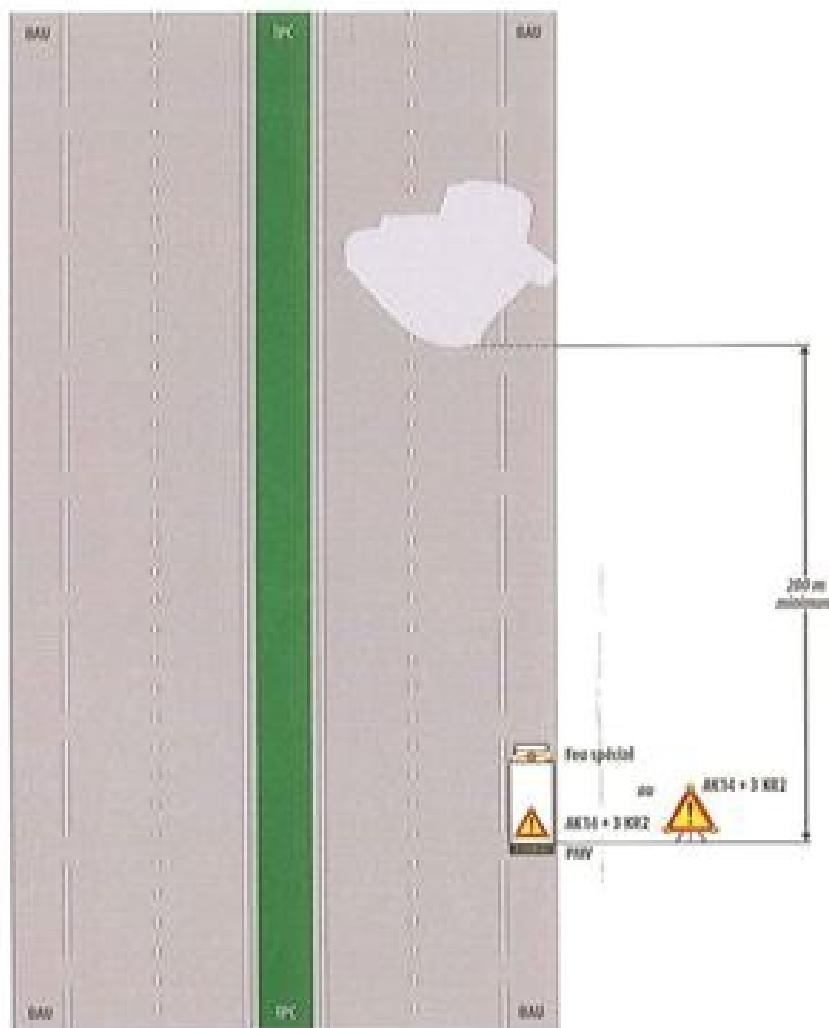
Coupure d'un sens de circulation

Schémas 1010 / 1021 / 1022

Signalisation des interventions d'urgence



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



Remarques :

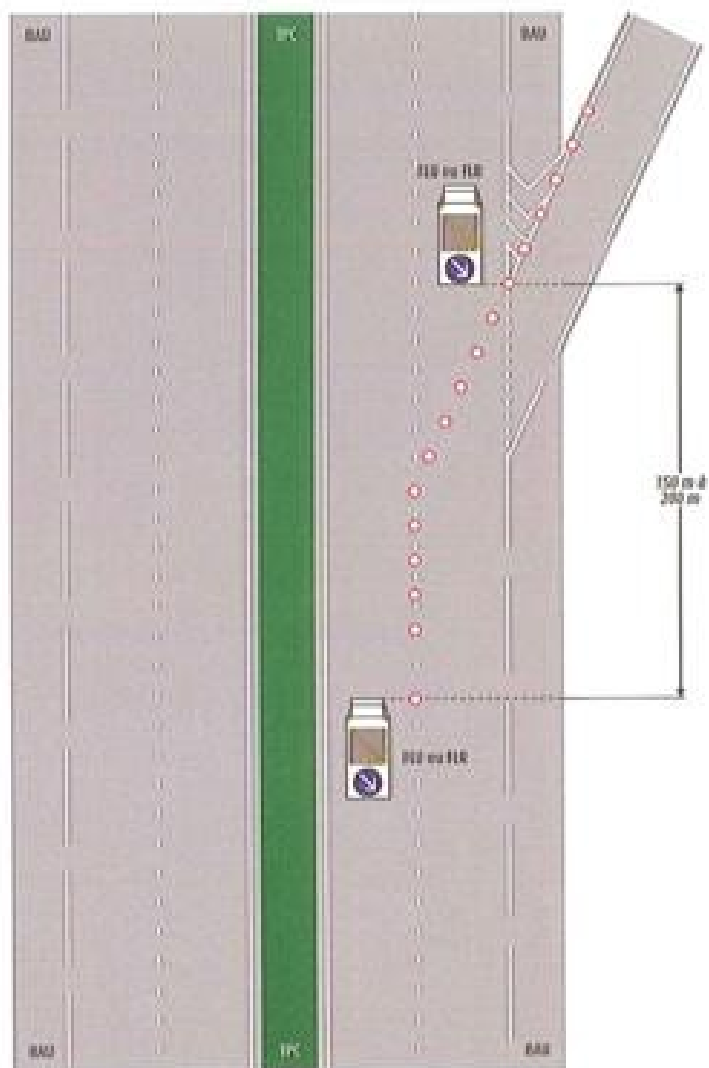
- Le panneau AR, s'il existe, doit être adapté au danger, par exemple AR2, AR4, AR14, AR22...
- L'AR peut comporter un panneau RMP précisant la nature du danger.
- Le PAV sur le bascule indique la nature du danger, par exemple : « BOUE », « FUMÉE », « CHAUSSE MOUVÉE », « CHAUSSE DÉFORMÉE ».

- Si le danger est peu visible, il peut être utile d'associer au panneau AR14 un panneau d'attention.
- Si nécessaire, une prescription peut être placée entre le panneau AR14 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 :

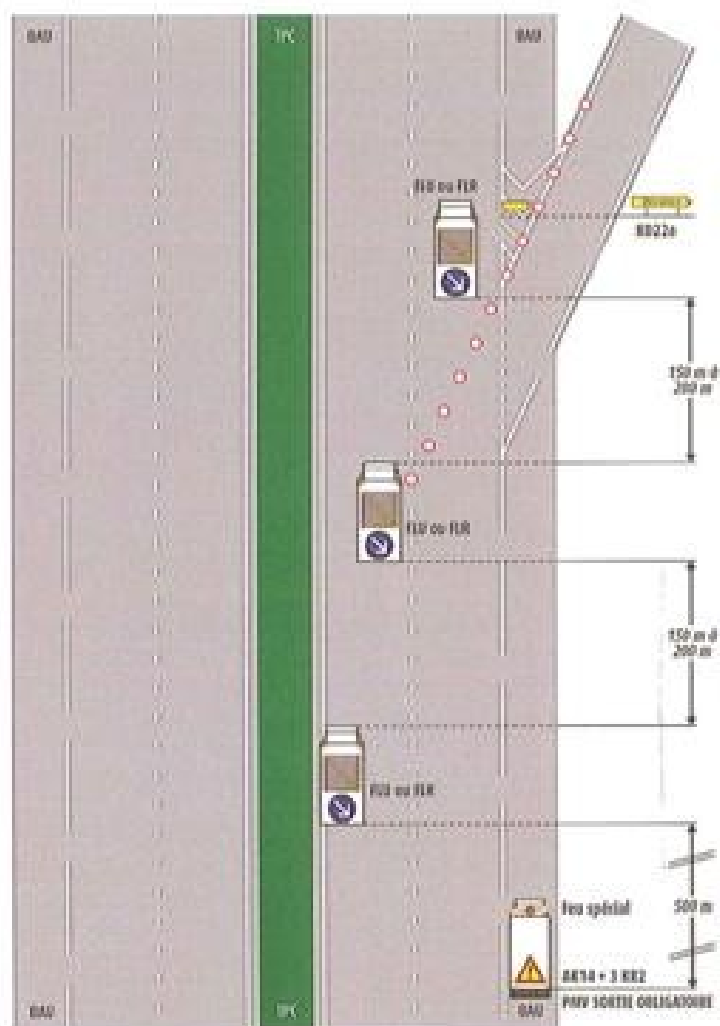
- Une information complémentaire de type « AUTOMOBILES FERMES / SORTIR OBLIGATOIRE » peut être placée en amont sur P01R fixe ou mobile.
- La présence des bords de l'andre est souhaitable.

- Si le dispositif de position est une F01, le dispositif d'avertissement peut être une F10 ou une F1R. Si le dispositif de position est une F1R, le dispositif d'avertissement est nécessairement une F1R.

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 « AUTODIAGNOSTIC / SORTIE OBLIGATOIRE » peut être placée en amont sur PNEV fixe ou mobile.
- L'indicateur de direction doit comporter un guidage prévenant à l'usage de rebroussement (niveau 1, niveau de direction).

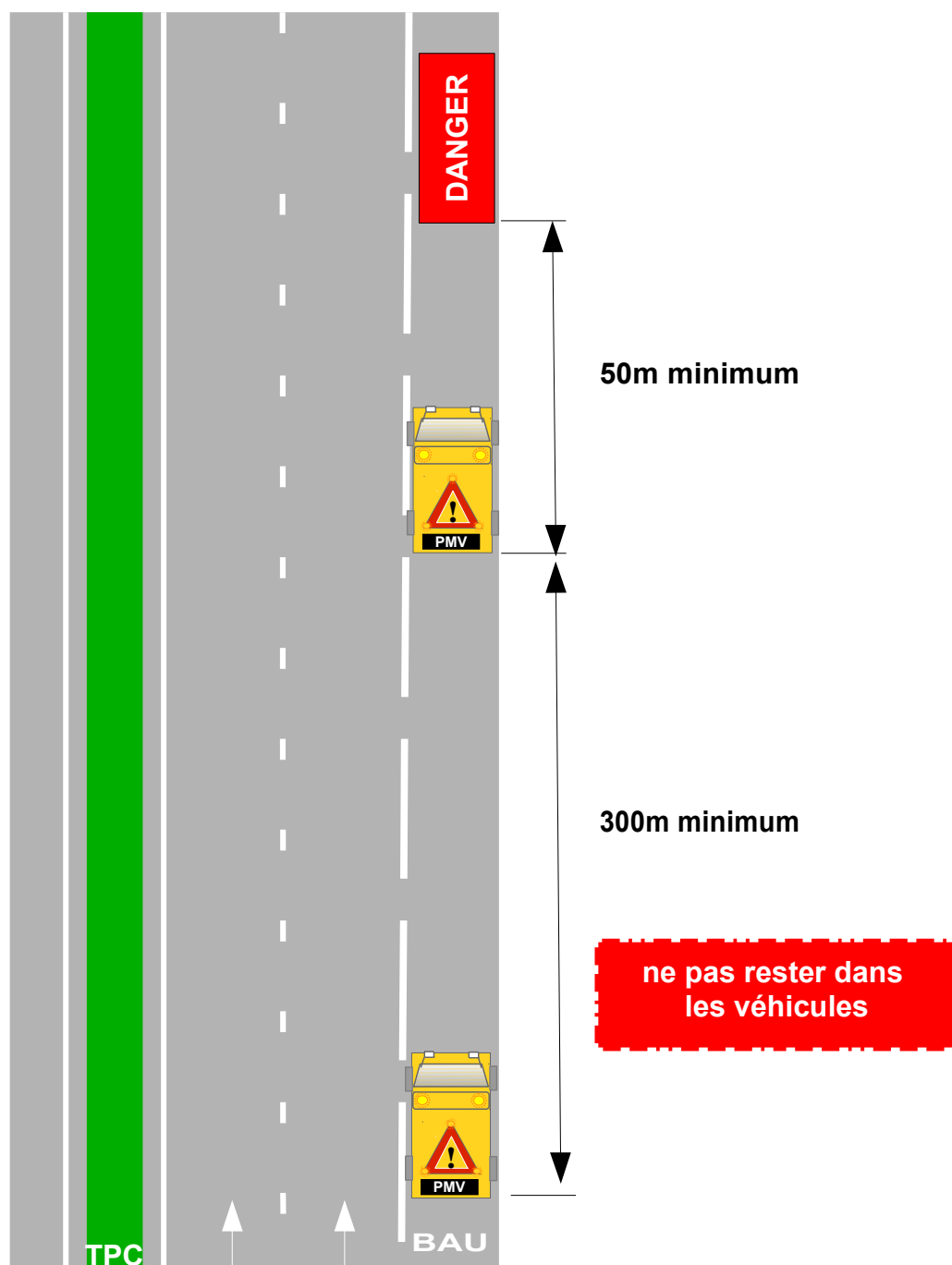
- Si le dispositif de position est une FLU, le dispositif d'avertissement peut être une FLU ou une FLR. Si le dispositif de position est une FLR, le dispositif d'avertissement est nécessairement une FLR.

Figure 2 - Les schémas de signalisation 71

2010000000

Intervention sur B.A.U. Ref: UR130 modifié

Route à 2x2 voies ou plus

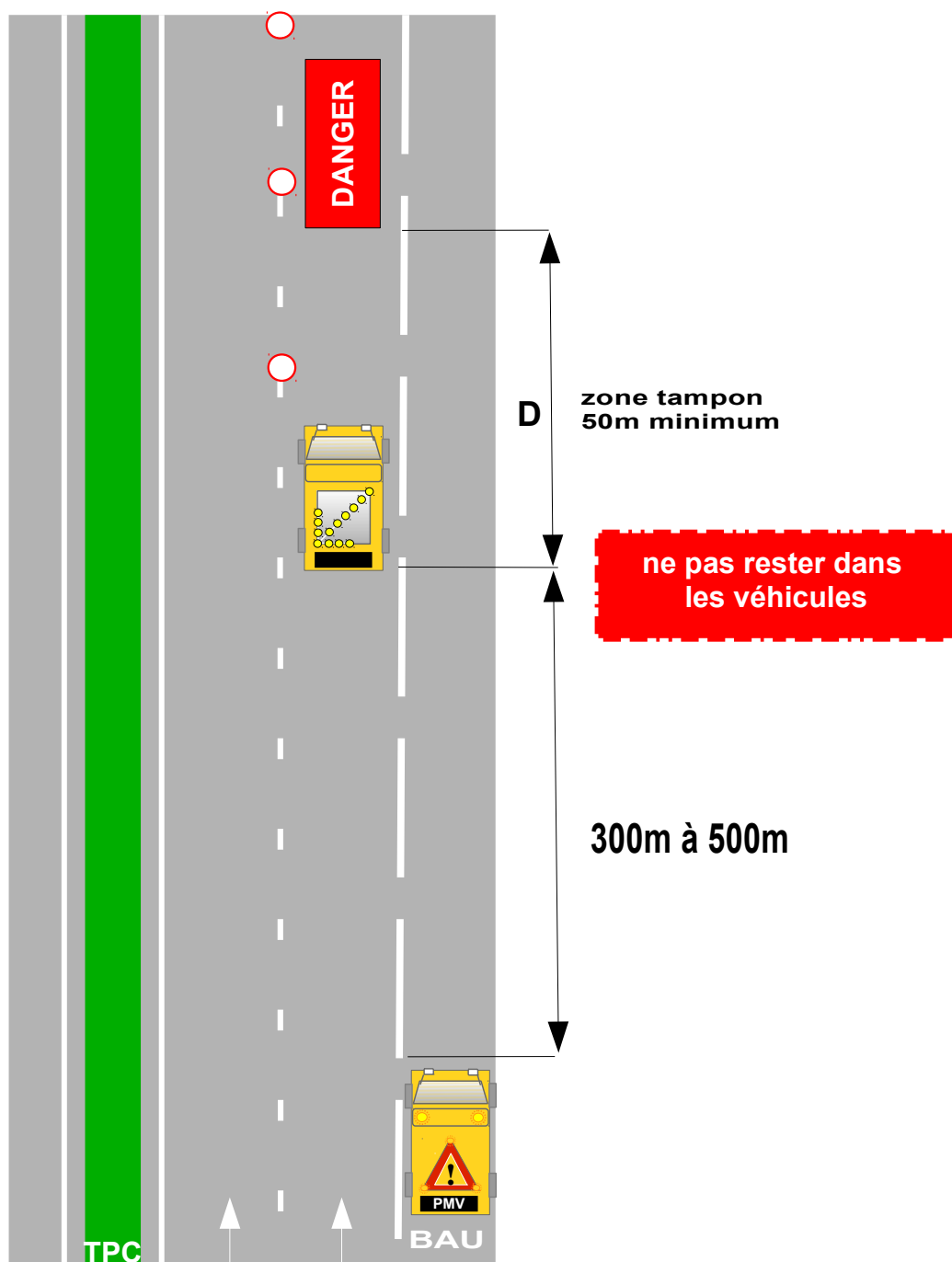


Se mettre en sécurité derrière les glissières ou sur l'accotement.
Un balisage longitudinal par K5a peut être mis en oeuvre entre l'avant du véhicule et la fin de la zone de danger.

Intervention sur voie de droite Ref: UR250 modifié

Objet non manipulable à la main
Panne
Accident

Route à 2x2 voies ou plus

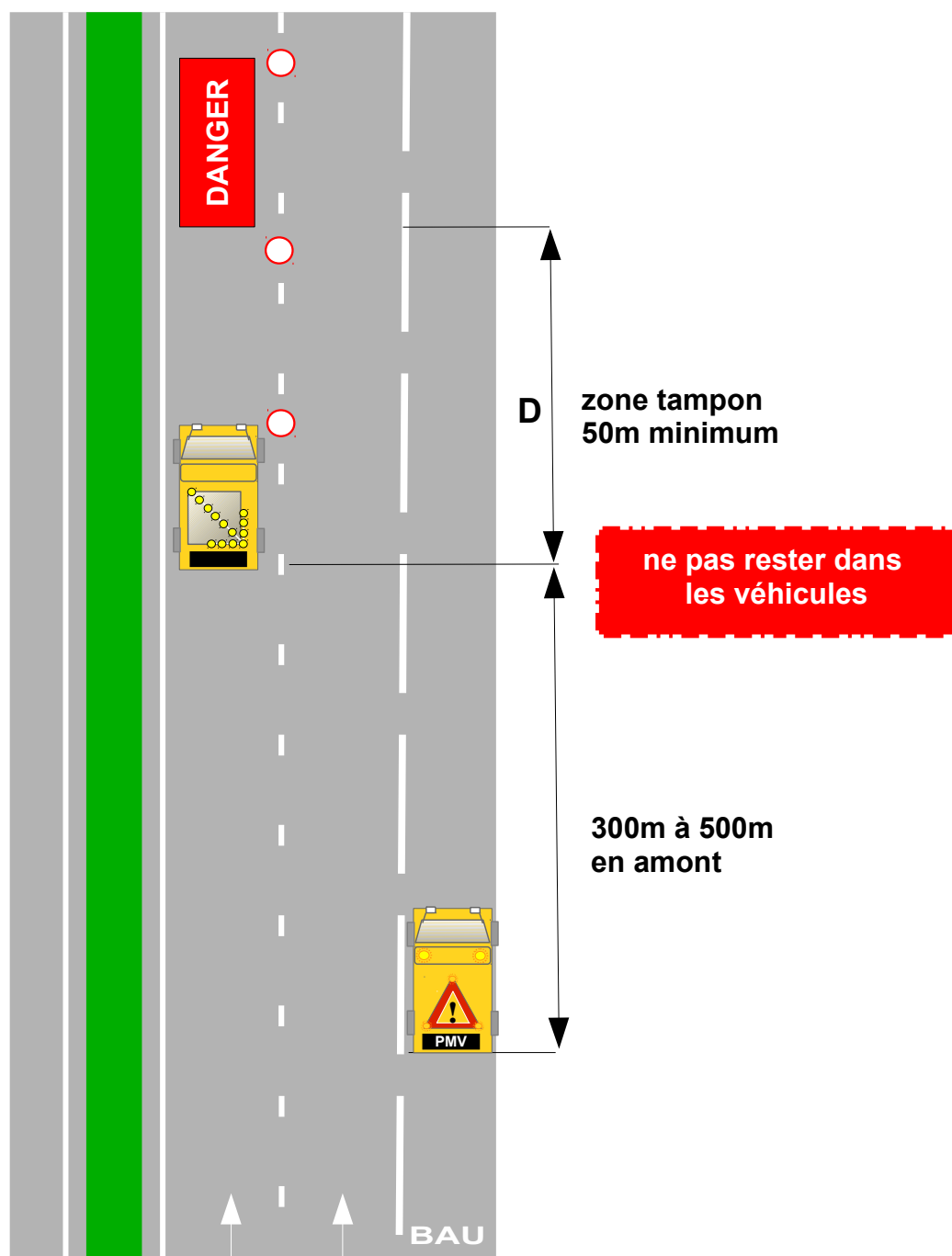


- Durée maxi 2H
- Visibilité > 300m (zone 130km/h) ou > 200m (zone 110km/h)
- Compléter par un balisage longitudinal si $D > 150m$

Intervention sur voie de gauche Ref: UR450 modifié

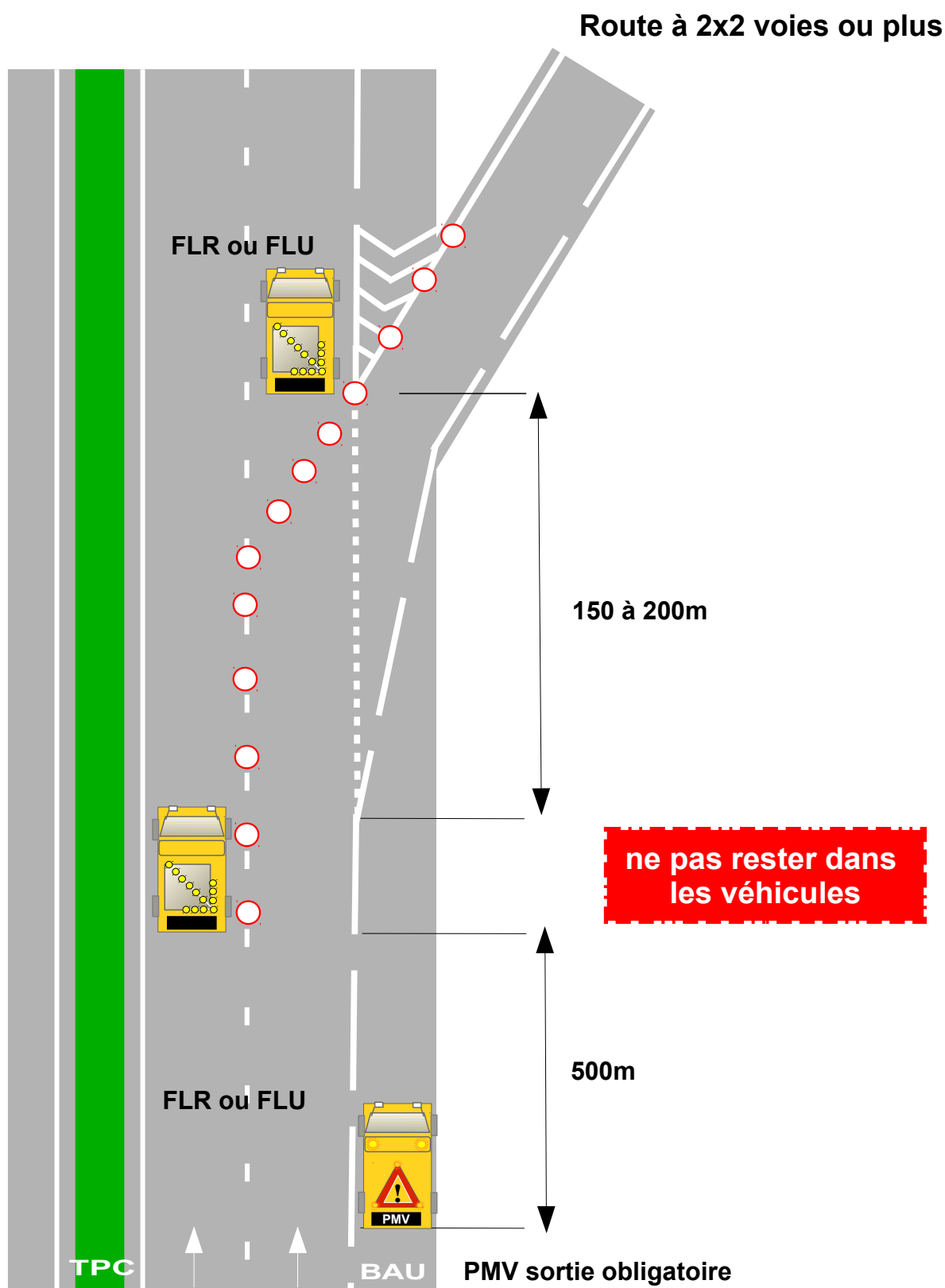
Objet non manipulable à la main
Panne
Accident

Route à 2x2 voies ou plus



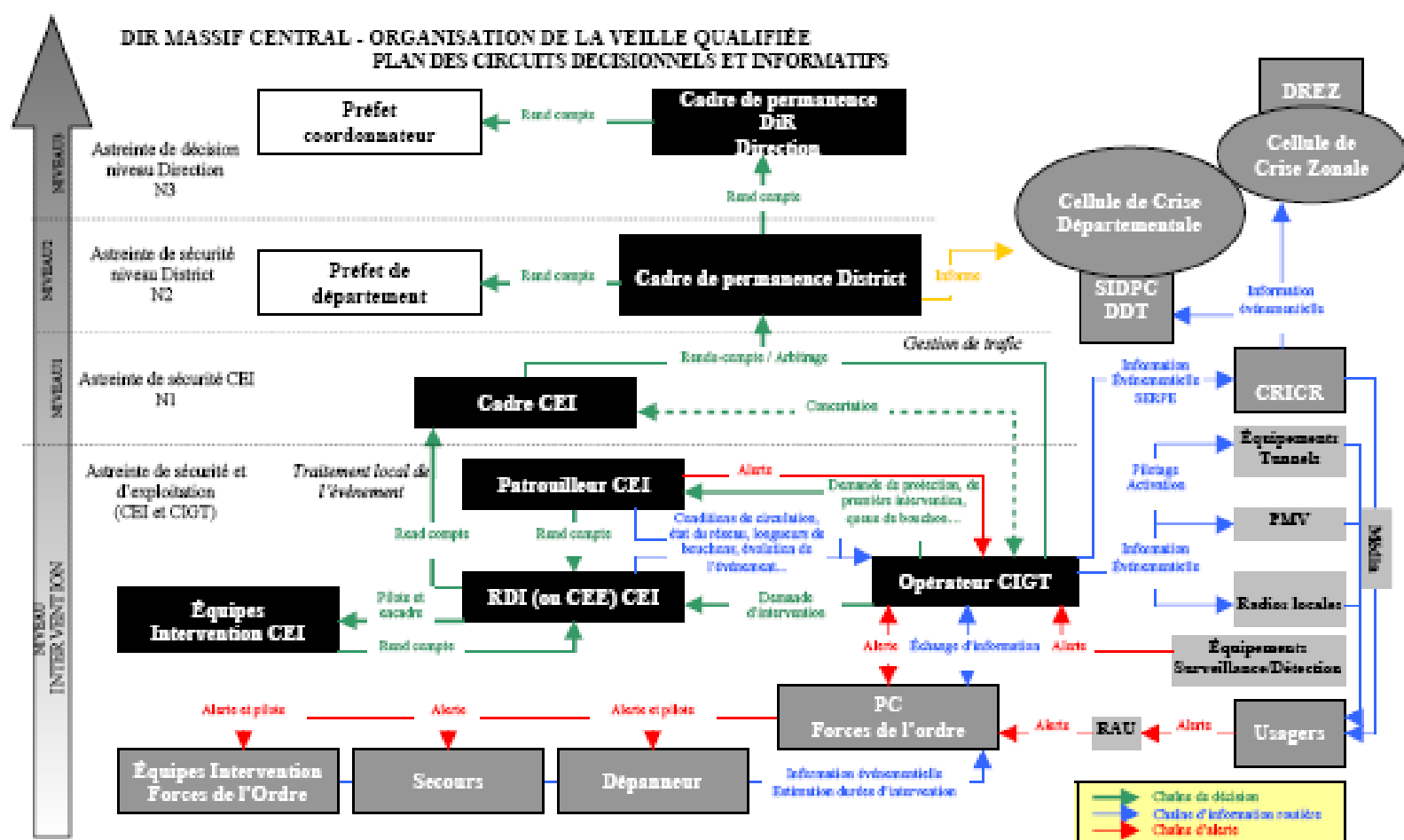
- Durée maxi 2H
- Visibilité > 300m (zone 130km/h) ou > 200m (zone 110km/h)
- Compléter par un balisage longitudinal si $D > 150m$
- Le chevron est interdit

Coupure au niveau d'un diffuseur Ref: UR1021 modifié



En amont une information sur PMV fixe ou mobile peut être donnée.

Annexe 3: Plan de circulation décisionnel et informatif



Annexe 4 : Tableau d'astreinte de la DIRMC

DIR Massif Central Astreintes

Semaines 19 et 20
du vendredi 13 mai 2011

au vendredi 20 mai 2011

Dernière modification : 30/11/11 12:03

- Les numéros de téléphone sont donnés dans l'ordre suivant: bureau, portable, domicile -

DIRECTION						
n°prioritaire astreinte 06.73.59.24.52	Cadre Direction	du vendredi 13 mai 2011 à 12h00	au lundi 16 mai 2011 à 8h00			
		--				
		du lundi 16 mai 2011 à 12h00	au vendredi 20 mai 2011 à 8h00			
		--				
		Cbs :				
DISTRICT NORD Numéro à ne pas diffuser au public : Standard CIGT ISSOIRE 04.73.55.62.40						
n°prioritaire astreinte 04.73.55.71.47	Cadre District Nord	du vendredi 13 mai 2011 à 8h00	au vendredi 20 mai 2011 à 8h00			
		--				
	Cbs :					
	Cadre CEIS Secteur Nord (Clermont/Issoire)	du vendredi 13 mai 2011 à 12h00	au vendredi 20 mai 2011 à 12h00			
		--				
	Cbs :					
	Cadre CEIS Secteur Sud (Massiac / St Flour / St Chely / Ardesne)	du vendredi 13 mai 2011 à 8h00	au lundi 16 mai 2011 à 8h00			
		--				
	Cbs :					
		du lundi 16 mai 2011 à 8h00	au vendredi 20 mai 2011 à 8h00			
		--				
	Cbs :					
DISTRICT SUD Numéro à ne pas diffuser au public standard du CIGT Clermont-l'Hérault 04.99.91.50.00						
n°prioritaire astreinte 06.43.15.14.66	Cadre District Sud Niveau 2	du vendredi 13 mai 2011 à 12h00	au vendredi 20 mai 2011 à 12h00			
		--				
	Cbs :					
	Niveau 1	du vendredi 13 mai 2011 à 12h00	au vendredi 20 mai 2011 à 12h00			
		--				
	Cbs :					
		du vendredi 13 mai 2011 à 12h00	au vendredi 20 mai 2011 à 12h00			
		--				
	Cbs :					
DISTRICT CENTRE Salle VH du Puy en Velay 04.71.02.69.12						
n°prioritaire astreinte 06.74.33.01.36	Cadre District Centre	du vendredi 13 mai 2011 à 8h00	au lundi 16 mai 2011 à 8h00			
		Niveau 2	--	#N/D	#N/D	#N/D
		Cbs :				
		du lundi 16 mai 2011 à 8h00	au vendredi 20 mai 2011 à 8h00			
		Niveau 2	--			
Cbs :						
UNITÉ DE MAINTENANCE (Équipements et réseaux)						
	Unité Maintenance	du vendredi 13 mai 2011 à 12h00	au vendredi 20 mai 2011 à 12h00			
		--				
		Cbs :				

Annexe 5 : VEILLE QUALIFIEE

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

NOTA:

_Le cadre “veille qualifiée” ci-après défini propose des principes et un format type pouvant être décliné dans les PESI avec compléments particuliers si nécessaire, sans toutefois présenter de contradiction ni sur le format et ni sur les éléments de base.

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

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

La lecture de ce tableau se fait au regard de la conséquence de l'événement la plus grave

Liste des événements	Niveau CIGT					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	Procéd ure													A adapter en fonction des procédures CORG
TRAFFIC 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	TIPI					Adapter les mesures d'exploitation								
Niveau de perturbation se dégradant en P3	TIPI					Adapter les mesures d'exploitation		N2	Proposer les mesures de gestion de trafic					
Niveau de perturbation se dégradant en P4	TIPI					Adapter les mesures d'exploitation		N2	Proposer les mesures de gestion de trafic		N3 + Préfecture			
CRISES ET COMMUNICATION														
Événement susceptible d'intéresser les médias											N3	[7] CMVOA	[7] Selon sensibilité	
Appel VIP (personnalité ou autorité administrative)											N3			
Événement entraînant des risques importants en termes de sécurité ou d'environnement	TIPI										N3	CMVOA		
Phénomène météorologique sévère avec un dysfonctionnement grave et durable du réseau (brouillard < 150m, vent > 90 km/h, ...)	TIPI										N3	CMVOA		
Événement 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'événement	Si événement localisé	Si événement non localisé	Assurer la coordination de l'événement	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						Informers tous les centres		N2			N3 + Préfecture			Procédure CIGT à rédiger
Panne du RAU														
Panne du réseau radio						Informers tous les centres								
Besoin de renfort en opérateur CIGT								N2						

Annexe 6 : Nomenclature des signaux utilisés

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



AK14

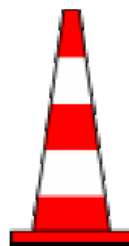
AK31 : Panneau de signalisation « accident » ; véhicule léger sur le toit, sur fond jaune.



AK31

Accident

K5a : Dispositif conique K5a - Signalisation de position des limites d'obstacles temporaires ou de chantier.



K5a

Dispositif conique

rampe lumineuse KR41 : renforcement de la signalisation de position d'un véhicule d'intervention ou de travaux avec indication du côté par lequel il faut le contourner.

Les feux sont défilant soit vers la gauche soit vers la droite.



Rampe lumineuse KR41

flèche lumineuse KR42 : Indiquant le côté vers lequel il faut se déporter.

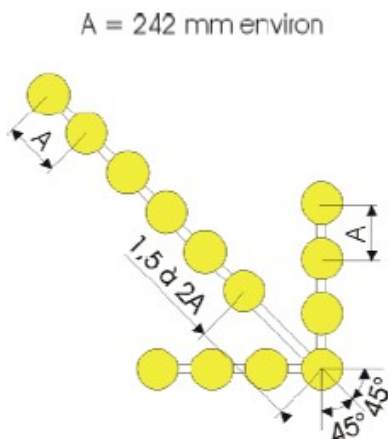


Flèche lumineuse KR42 – exemple 1



Flèche lumineuse KR42 – exemple 2

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



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

Annexe 7 : 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'usagers, 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 - Alerte agent en permanence dortoir
<u>Patrouille</u> Patrouilleur (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) (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)	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 8 : 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 composants les équipes de sécurité des CEI de la DIRMC.

Autoroute du Sud de la France (ASF):

Société concessionnaire d'autoroute, en particulier A9 raccordée à l'A75 dans le département de l'Hérault.

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 (ambulance 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.

Bulletin d'information routière (BIR) :

Bulletin automatisé issu d'un logiciel (SERPE puis TIPI) permettant d'informer les partenaires pré-établis.

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 usagers²⁷.

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 pilotant les équipes de sécurité des CEI de la DIRMC.

Ils sont les RDI des CEI de la DIRMC.

²⁷ Extrait du guide méthodologique Conception et fonctionnement des CIGT, SETRA, novembre 2001.

Centre Régional d'Information et de Coordination Routière (CRICR)²⁸:

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).

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)²⁹:

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.

Concession Eiffage Viaduc de Millau (CEVM):

Concessionnaire en charge de l'exploitation du Viaduc de Millau et de la gare de péage. A noter que le réseau routier de part et d'autre du viaduc est secteur de compétence DIR MC.

Détection Automatique des Incidents (DAI):

Système automatisé de détection d'incident 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 vidéo 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 services 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'utilisateur 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.

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

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

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 DIR MC, cette gestion concerne uniquement les tunnels.

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

Instruction général définissant entre autre 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. LA construction par tronçon de l'A75 avant et après cette publication explique en partie les caractéristiques géométriques ponctuellement hors norme de l'A75.

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

Service régional dépendant du Centre d'Étude Technique de l'Équipement Ouest, il a réalisé pour le compte de la DIRMC une étude sur les « zones d'ombre » sur l'ensemble de l'A75 en 2010 (cf chap. 1.2.1.2).

MIVISU:

Logiciel d'interprétation d'informations issues de boucles de comptage permettant l'affichage d'un synoptique en temps réel des dysfonctionnements de l'écoulement du trafic .

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):

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

Perturbation :

Conséquence d'un événement classé selon un indicateur variant de P1 à P4 (P1 sans incidence sur la fluidité de la circulation / P2 perturbation moyenne / P3 perturbation importante / P4 perturbation très importante).

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

Document interne à la DIR MC 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'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 départemental et est de la responsabilité du préfet.

Plan Intempéries Arc Méditerranéen (PIAM):

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. Ce plan est à l'échelle de la zone de défense SUD et piloté par délégation du préfet de zone par le CRICR de Marseille. A noter que l'A75 pour sa partie traversant le département de l'Aveyron (Zone de défense Sud-ouest) est gérée par délégation par ce plan.

Plan Intempéries 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. 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 Intempérie Rhône-Alpes Auvergne à l'échelle de la zone de défense.

Poids Lourds (PL):

Véhicule routier de plus de 3,5 T.

Qualification de la Pose et Dépose (QUAPODES):

Action de formation qualifiante 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 d'un 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.

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.

Saisie des événements Routiers sur Poste Embarqué (SERPE):

Logiciel de saisie d'événements routiers permettant l'automatisation de diffusion de l'information routière auprès des partenaires de la DIR MC (remplacé par TIPI).

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.

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)³⁰:

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 au 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 chaussée séparées. Elle comporte des glissières métalliques ou en béton, empêchant les franchissements.

TIPI:

Système d'information pour l'information routière Logiciel destiné remplaçant SERPE.

Unité Territoriale (UT):

Unité d'exploitation de la DIR MC comprenant en moyenne trois CEI. L'A75 est découpée en 4 UT.

Voies Rapides Urbaines (VRU):

Une voie rapide est une route de type autoroutier avec chaussées séparées d'au moins deux voies dans chaque sens de circulation.

³⁰ Source <http://www.sante.gouv.fr>