



*Liberté • Égalité • Fraternité*  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

PREFECTURE INDRE

# **RECUEIL DES ACTES ADMINISTRATIFS**

**SPECIAL N ° 36 - NOVEMBRE 2013**

# SOMMAIRE

## **Autre - Préfecture de la Zone de Défense et de Sécurité Ouest**

Arrêté N °2013322-0008 - Arrêté 13-73 portant approbation du Plan intempéries de la zone de défense et de sécurité Ouest .....	1
Autre N °2013322-0009 - Annexe à l'arrêté 13-73 portant approbation du Plan intempéries de la zone de défense et de sécurité Ouest .....	5





PREFECTURE INDRE

## **Arrêté n ° 2013322-0008**

**signé par**  
**Patrick STRZODA, Préfet de la région Bretagne, Préfet de la zone de défense et de sécurité**  
**Ouest, Préfet d'Ile- et- Vilaine**

**le 18 Novembre 2013**

**Autre - Préfecture de la Zone de Défense et de Sécurité Ouest**

Arrêté 13-73 portant approbation du Plan  
intempéries de la zone de défense et de  
sécurité Ouest



## PREFECTURE DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE OUEST

### ARRETE N° 73 / 2013

*Portant approbation du plan intempéries de la zone de défense et de sécurité Ouest*

LE PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE OUEST  
PREFET DE REGION DE BRETAGNE  
PREFET D'ILLE ET VILAINE

Vu le code général des collectivités territoriales, notamment l'article L2215-1 ;

Vu le code de la route, et notamment les articles R411-9, R411-18, R414-17 et R421-1 ;

Vu le code de la voirie routière ;

Vu le code de la défense ;

Vu le code de de la sécurité intérieure ;

Vu le décret n° 2006-304 du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer du 16 mars 2006 portant création et organisation des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) ;

Vu le décret n° 2010-224 du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité ;

Vu le décret n°2010-225 du 4 mars 2010 portant modifications de certaines dispositions du code de la défense relatives aux préfets délégués pour la défense et la sécurité, aux états-majors interministériels de zone de défense et de sécurité, aux délégués et correspondants de zone de défense et de sécurité et à l'outre-mer ainsi que certaines dispositions relatives aux secrétariats généraux pour l'administration de la police et certaines dispositions du code de la santé publique ;

Vu la circulaire du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et du Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration du 28 décembre 2011 relative à la gestion de la circulation routière : préparation et gestion des situations de crise routière ;

Vu l'arrêté du 11 juillet 2011 et sa circulaire d'application du 23 avril 2012 du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et du Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration relatifs à

l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes ;

Vu l'arrêté interministériel du 22 décembre 1994 modifié relatif aux restrictions de circulation des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 7,5 tonnes ;

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par route ;

Vu l'instruction du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement du 1er septembre 1999 relative à l'élaboration des plans intempéries de zone ;

Vu l'arrêté du n°11-18 / 2011 du 27 octobre 2011 portant approbation du plan intempéries de la zone Ouest.

Vu la circulaire du Premier Ministre relative à l'organisation gouvernementale pour la gestion des crises majeures en date du 2 janvier 2012 .

Vu l'arrêté du 21 octobre 2013 portant organisation du PC de circulation de la zone de défense et de sécurité Ouest (PCCZO) et de la cellule d'expertise routière (CER) ;

Considérant que la sécurité des usagers de la route nécessite une coordination appropriée sur la zone de défense et de sécurité Ouest lors d'une crise de circulation routière dépassant les limites d'un département ;

Considérant également qu'il est indispensable que dans de semblables circonstances, des informations pertinentes et cohérentes puissent être délivrées en temps réel au plus grand nombre d'usagers et en particulier aux conducteurs de véhicules poids-lourds ;

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

## **ARRETE**

Article 1 : Le plan intempéries de la zone de défense et de sécurité Ouest, annexé au présent arrêté, est approuvé.

Article 2 : Le plan intempéries de la zone de défense et de sécurité Ouest est destiné à proposer un ensemble cohérent de mesures susceptibles d'être mises en œuvre de manière coordonnée afin de faire face à des événements météorologiques entraînant une dégradation des conditions de circulation sur le réseau routier principal.

Ces mesures concernent principalement le trafic de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses d'une masse supérieure à 7,5 tonnes. Il s'agit principalement de la mise en œuvre de restrictions de circulation et de zones de rétention et de tri pour ces catégories de véhicules.

Article 3 : Ce plan annule et remplace le plan intempéries de zone dans sa version du 27 octobre 2011. L'arrêté n°11-18/2011 est abrogé.

Article 4 : Madame et Messieurs les préfets de région et de département de la zone de défense et de sécurité Ouest, les commandants de groupement de gendarmerie départementale, les directeurs départementaux de la sécurité publique, les directeurs

départementaux des territoires et de la mer de la zone de défense et de sécurité Ouest.

Le préfet délégué pour la défense et la sécurité auprès du préfet de zone de défense et de sécurité Ouest, le général commandant la région de gendarmerie de Bretagne et de la zone de défense et de sécurité Ouest, le directeur départemental de la sécurité publique d'Ille-et-Vilaine, le directeur de la DREAL Bretagne, délégué ministériel de zone, la directrice interrégionale pour METEO-FRANCE Ouest, les codirecteurs du CRICR Ouest, le chef de l'état-major interministériel de zone ;

Les présidents des conseils généraux de l'Indre-et-Loire et de la Seine-Maritime ;

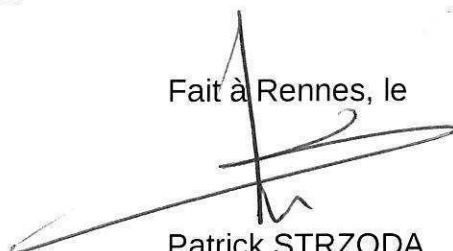
Les gestionnaires routiers du réseau tels que définis à l'annexe N°II du présent plan PIZO ;

sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs des préfectures des départements de la zone de défense et de sécurité Ouest.

Un exemplaire du plan sera également adressé au procureur général près la Cour d'Appel de Rennes, délégué de zone, ainsi qu'aux préfets de zones de défense et de sécurité Nord, Ile-de-France, Sud-Est et Sud-Ouest.

Fait à Rennes, le

18 NOV. 2013



Patrick STRZODA



PREFECTURE INDRE

**Autre n °2013322-0009**

**signé par  
Patrick STRZODA, Préfet de la région Bretagne, Préfet de la zone de défense et de sécurité  
Ouest, Préfet d'Ile- et- Vilaine**

**le 18 Novembre 2013**

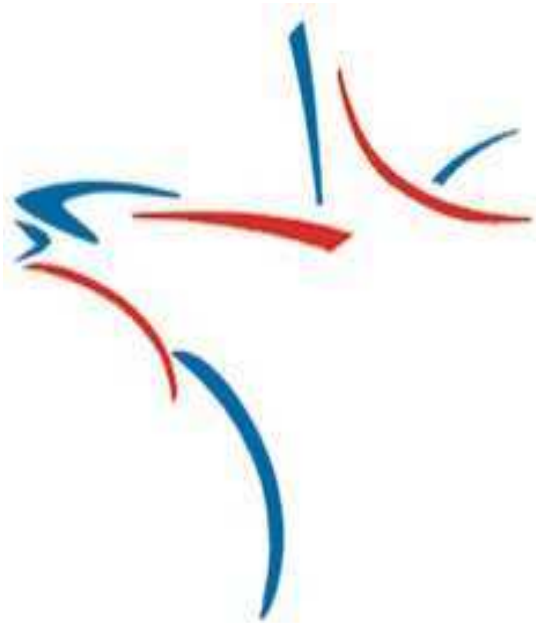
**Autre - Préfecture de la Zone de Défense et de Sécurité Ouest**

Annexe à l'arrêté 13-73 portant approbation du  
Plan intempéries de la zone de défense et de  
sécurité Ouest





**PREFECTURE DE ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE OUEST**



# **PLAN INTEMPERIES DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE OUEST**

**Approuvé le 18 novembre 2013**



## Historique des versions du document 2013

Version	Date	Auteur
V0.1	21/08/2013	CETE Ouest
V 0.2	09/09/2013	CRICR Ouest
V 0.3	11/09/2013	DREAL de zone
V 0.4	17/09/2013	CRICR Ouest
V 0.5	25/09/13	Observations EMIZ
V 0.6	08/10/2013	Observation DREAL
V 0.7	18/10/2013	CETE Ouest
V 1.0	12/11/2013	CETE Ouest

## Affaire suivie pour le compte du Préfet de zone de défense et de sécurité Ouest par la DREAL Bretagne – Mission zone de Défense et de Sécurité

<b>Thierry HERBAUX – Adjoint Sécurité Défense à la Déléguée Ministérielle de zone Ouest</b>
Tél : 02.99.33.42.06. / Fax: 02.99.33.45.57
Courriel : <a href="mailto:Thierry.herbaux@developpement-durable.gouv.fr">Thierry.herbaux@developpement-durable.gouv.fr</a>
DREAL - L'Armorique - 10, rue Maurice Fabre - CS 96515 - 35065 RENNES CEDEX

## Réalisation technique

<b>CETE Ouest</b> <b>Guénaëlle BERNARD - Christophe PINEAU – Hélène DOLIDON – Marc PERRON</b>
Tél : 02 40 12 85 02 / Fax : 02 40 12 84 44
Courriel : <a href="mailto:Helene.Dolidon@developpement-durable.gouv.fr">Helene.Dolidon@developpement-durable.gouv.fr</a>
Division Exploitation Sécurité CETE de l'Ouest MAN - Rue René Viviani - BP 46223 44262 NANTES cedex 2

<b>Direction collégiale CRICR Ouest</b> <b>Lionel LILAS – Hubert DU CHELAS – CE Gilles LEBIHAN – CDT Pierrick LECLEC'H</b>
Tél secrétariat : 02.99.23.31.63 / Fax : 02.99.23.83.39
Courriel : <a href="mailto:CRICR-ouest@info-routiere.gouv.fr">CRICR-ouest@info-routiere.gouv.fr</a>
CRICR Ouest 15, Parc de Brocéliande - 35760 ST GREGOIRE

## Références Intranet et Internet

<a href="http://intra.dreal-bretagne.i2">http://intra.dreal-bretagne.i2</a> Portail ORSEC : <a href="https://www.portailorsec.interieur.gouv.fr">https://www.portailorsec.interieur.gouv.fr</a> Extranet zonal
--

# Préambule

Le Plan Intempéries de la Zone de défense Ouest (PIZO) a été élaboré dans le cadre des missions relatives aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité définies par le code de la défense (R 1311-3), modifié par le décret n°2010-224 du 4 mars 2010.

L'article 11 stipule que le préfet de zone de défense et de sécurité assure la coordination des mesures d'information et de circulation routières dans sa zone. A cet effet :

- a) Il arrête et met en œuvre les plans de gestion du trafic dépassant le cadre d'un département;
- b) Il coordonne la mise en œuvre des mesures de gestion du trafic et d'information routière ainsi que des plans départementaux de contrôle routier.

## ■ Objet et contenu du plan

Ce plan est destiné à proposer un ensemble cohérent de mesures, susceptibles d'être mises en œuvre de manière coordonnée, afin de faire face à des événements météorologiques entraînant une dégradation des conditions de circulation du réseau routier principal.

Il se compose de trois parties :

1. Une partie générale décrivant les principes généraux du plan (réseaux concernés, organisation et coordination des services, assistance et secours aux usagers),
2. Une partie détaillant les procédures de mise en œuvre du PIZO (les mesures du plan, le processus d'activation et de désactivation du plan),
3. Les annexes regroupant le détail des mesures et éléments techniques (fiches de stationnement des poids lourds, modèles de message, adresses...).

Les mesures prévues par ce plan pourront également être mises en œuvre sous la coordination du préfet de la zone de défense et de sécurité Ouest, pour assurer la gestion des perturbations de circulation générées par des événements autres que des intempéries hivernales (fermeture exceptionnelle d'axe de longue durée hors Plan de Gestion de Trafic (PGT), inondations, demande d'une zone de défense voisine, etc.).

## ■ Outils d'aide à la décision

**Le CRICR dispose de plusieurs applications qui lui permettent d'étudier, de proposer, de transmettre et de suivre les mesures à mettre en œuvre :**

- **Outil de Production sur les Tronçons d'Informations Météorologiques Agrégées (OPTIMA)**: fourni par Météo-France, il permet de suivre en temps réel la situation météorologique sur les tronçons routiers nationaux avec des prévisions de météo routière ;
- **Outil Pour le Traitement Informatique et Cartographique des Crises dans l'Ouest (OPTICCO)** : application interne au CRICR, elle permet une analyse décisionnelle, sous forme de cartographie et de tableaux diffusables mis à jour en temps réel par un opérateur du CRICR

■ **Modalités de réalisation du plan version 2013**

**Autorité** : le préfet de la zone de défense et de sécurité Ouest

**Maîtrise d'ouvrage déléguée** : Direction Régionale de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement - Mission Zone de Défense et de sécurité

**Production** :

Centre d'Études Techniques de l'Équipement Ouest

Centre Régional d'Information et de Coordination Routières Ouest

# Arrêté



## PREFECTURE DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE OUEST

**ARRETE N° .../2013**

*Portant approbation du plan intempéries de la zone de défense et de sécurité Ouest*

LE PREFET DE LA ZONE DE DEFENSE ET DE SECURITE OUEST  
PREFET DE REGION DE BRETAGNE  
PREFET D'ILLE ET VILAINE

- Vu le code général des collectivités territoriales, notamment l'article L2215-1 ;
- Vu le code de la route, et notamment les articles R411-9, R411-18, R414-17 et R421-1 ;
- Vu le code de la voirie routière ;
- Vu le code de la défense ;
- Vu le code de de la sécurité intérieure ;
- Vu le décret n° 2006-304 du Ministère des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer du 16 mars 2006 portant création et organisation des Directions Interdépartementales des Routes (DIR) ;
- Vu le décret n° 2010-224 du 4 mars 2010 relatif aux pouvoirs des préfets de zone de défense et de sécurité ;
- Vu le décret n°2010-225 du 4 mars 2010 portant modifications de certaines dispositions du code de la défense relatives aux préfets délégués pour la défense et la sécurité, aux états-majors interministériels de zone de défense et de sécurité, aux délégués et correspondants de zone de défense et de sécurité et à l'outre-mer ainsi que certaines dispositions relatives aux secrétariats généraux pour l'administration de la police et certaines dispositions du code de la santé publique ;
- Vu la circulaire du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et du Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration du 28 décembre 2011 relative à la gestion de la circulation routière : préparation et gestion des situations de crise routière ;

Vu l'arrêté du 11 juillet 2011 et sa circulaire d'application du 23 avril 2012 du Ministère de l'écologie, du développement durable, des transports et du logement et du Ministère de l'intérieur, de l'outre-mer, des collectivités territoriales et de l'immigration relatifs à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes ;

Vu l'arrêté interministériel du 22 décembre 1994 modifié relatif aux restrictions de circulation des véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 7,5 tonnes ;

Vu l'arrêté du 29 mai 2009 modifié relatif au transport de marchandises dangereuses par route ;

Vu l'instruction du Ministre de l'Équipement, des Transports et du Logement du 1er septembre 1999 relative à l'élaboration des plans intempéries de zone ;

Vu l'arrêté du n°11-18 / 2011 du 27 octobre 2011 portant approbation du plan intempéries de la zone Ouest.

Vu la circulaire du Premier Ministre relative à l'organisation gouvernementale pour la gestion des crises majeures en date du 2 janvier 2012 .

Vu l'arrêté du 21 octobre 2013 portant organisation du PC de circulation de la zone de défense et de sécurité Ouest (PCCZO) et de la cellule d'expertise routière (CER) ;

Considérant que la sécurité des usagers de la route nécessite une coordination appropriée sur la zone de défense Ouest lors d'une crise de circulation routière dépassant les limites d'un département ;

Considérant également qu'il est indispensable que dans de semblables circonstances, des informations pertinentes et cohérentes puissent être délivrées en temps réel au plus grand nombre d'usagers et en particulier aux conducteurs de véhicules poids-lourds ;

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

## **ARRETE**

Article 1 : Le plan intempéries de la zone de défense et de sécurité Ouest, annexé au présent arrêté, est approuvé.

Article 2 : Le plan intempéries de la zone de défense et de sécurité Ouest est destiné à proposer un ensemble cohérent de mesures susceptibles d'être mises en œuvre de manière coordonnée afin de faire face à des événements météorologiques entraînant une dégradation des conditions de circulation sur le réseau routier principal.

Ces mesures concernent principalement le trafic de transport de marchandises et de transport de matières dangereuses d'une masse supérieure à 7,5 tonnes. Il s'agit principalement de la mise en œuvre de restrictions de circulation et de zones de rétention et de tri pour ces catégories de véhicules.

Article 3 : Ce plan annule et remplace le plan intempéries de zone dans sa version du 27 octobre 2011. L'arrêté n°11-18/2011 est abrogé.

Article 4 : Mesdames et messieurs les préfets de région et de département de la zone de défense et de sécurité Ouest, les commandants de groupement de gendarmerie départementale, les directeurs départementaux de la sécurité publique, les directeurs départementaux des territoires et de la mer de la zone de défense et de sécurité Ouest.

Le préfet délégué pour la défense et la sécurité auprès du préfet de zone de défense et de sécurité Ouest, le général commandant la région de gendarmerie de Bretagne et de la zone de défense et de sécurité Ouest, le directeur départemental de la sécurité publique d'Ille-et-Vilaine, le directeur de la DREAL Bretagne, délégué ministériel de zone, la directrice interrégionale pour METEO-FRANCE Ouest, les codirecteurs du CRICR Ouest, le chef de l'état-major interministériel de zone ;

Les présidents des conseils généraux de l'Indre-et-Loire et de la Seine-Maritime

Les gestionnaires routiers du réseau tels que définis à l'annexe N°II du présent plan PIZO ;

sont chargés chacun en ce qui les concerne, de l'exécution du présent arrêté qui sera publié au recueil des actes administratifs des préfectures des départements de la zone de défense et de sécurité Ouest.

Un exemplaire du plan sera également adressé au procureur général près la Cour d'Appel de Rennes, délégué de zone, ainsi qu'aux préfets de zones de défense et de sécurité Nord, Ile-de-France, Sud-Est et Sud-Ouest.

Fait à Rennes, le

Patrick STRZODA



# SOMMAIRE

<b>Préambule.....</b>	<b>4</b>
<b>Arrêté.....</b>	<b>6</b>
<b>1 - PRINCIPES GENERAUX.....</b>	<b>11</b>
<b>1.1 - Champ d'action du plan.....</b>	<b>11</b>
1.1.1 - Objectifs.....	11
1.1.2 - Périmètre territorial.....	12
1.1.3 - Familles de mesures envisagées.....	15
<b>1.2 - Organisation du plan.....</b>	<b>16</b>
1.2.1 - Principe de fonctionnement.....	16
1.2.2 - Les acteurs et leur rôle.....	18
1.2.2.1 - Le Préfet de zone de défense et de sécurité Ouest.....	18
1.2.2.2 - Le Poste de Commandement de circulation de la zone Ouest (PCCZO).....	18
1.2.2.3 - La Cellule d'Expertise Routière (CER).....	20
1.2.2.4 - Le CRICR Ouest.....	20
1.2.2.5 - Les préfetures de département.....	21
1.2.2.6 - Les forces de l'ordre.....	22
1.2.2.7 - Les gestionnaires routiers.....	22
1.2.2.8 - Les autres partenaires.....	23
1.2.3 - Coordination.....	23
1.2.3.1 - Coordination locale / zonale.....	23
1.2.3.2 - Coordination inter-zonale.....	24
1.2.3.3 - Coordination supra zonale via les centres nationaux de gestion de crise.....	25
<b>1.3 - Organisation de la communication.....</b>	<b>27</b>
1.3.1 - Remontée de l'information.....	27
1.3.2 - Information « CRICR renforcé » et/ou CER - services acteurs.....	27
1.3.3 - Information PCCZO - services acteurs.....	29
1.3.4 - Information COGIC – CIC.....	30
1.3.5 - Principes de l'information des usagers.....	31
<b>1.4 - Assistance et Secours aux usagers.....</b>	<b>32</b>
1.4.1 - Principes généraux.....	32
<b>1.5 - Administration du plan.....</b>	<b>33</b>
<b>2 - GESTION TECHNIQUE DU PLAN.....</b>	<b>34</b>
<b>2.1 - Description détaillée du réseau.....</b>	<b>34</b>
2.1.1 - Caractéristiques du réseau.....	34
2.1.2 - Contraintes de trafic.....	35
<b>2.2 - Les différentes phases de fonctionnement du plan.....</b>	<b>35</b>
2.2.1 - Organisation en situation normale (Niveau 1).....	35
2.2.1.1 - Définition.....	35
2.2.1.2 - Objectif.....	35
2.2.1.3 - Acteurs.....	35
2.2.2 - Organisation en situation de pré-crise (Niveau 2).....	37
2.2.2.1 - Définition.....	37
2.2.2.2 - Objectif.....	37
2.2.2.3 - Acteurs.....	38
2.2.3 - Organisation en situation de crise (Niveau 3).....	40
2.2.3.1 - Définition.....	40
2.2.3.2 - Objectif.....	40
2.2.3.3 - Acteurs.....	41
2.2.4 - Organisation en situation de crise (Niveau 4).....	44

2.2.4.1 - Définition.....	44
2.2.4.2 - Objectif.....	44
2.2.4.3 - Acteurs.....	44

## **2.3 - Les mesures opérationnelles du PIZO.....46**

2.3.1 - Mesures d'Information des Usagers (MIU).....	47
2.3.2 - Mesures de Gestion de Trafic (MGT).....	47
2.3.2.1 - L'interdiction de dépasser et la limitation de vitesse pour les poids-lourds.....	47
2.3.2.2 - Le stationnement préventif et curatif des poids-lourds.....	48
2.3.2.3 - Les zones de tri des poids-lourds.....	50
2.3.2.4 - L'interdiction de circulation.....	50
2.3.2.5 - Les itinéraires alternatifs.....	52

## **LISTE DES ACRONYMES.....54**

## **TABLES DES FIGURES.....56**

# **1 - PRINCIPES GENERAUX**

---

## **1.1 - Champ d'action du plan**

### **1.1.1 - Objectifs**

Le Plan Intempéries de la Zone Ouest (PIZO) est un plan de secours de circulation routière qui a pour objectifs :

- de prévenir les conséquences de conditions météorologiques défavorables sur les principaux axes de la zone de défense Ouest,
- d'assurer au mieux l'écoulement du trafic, même dans des conditions dégradées, en évitant le blocage des axes autoroutiers et routiers, par la maîtrise de la gestion du trafic poids lourds,
- de coordonner, en appui des préfets de département de la zone de défense, l'assistance et le secours aux usagers des axes autoroutiers et routiers structurants (réseau PIZO).

Pour répondre aux objectifs de gestion de la circulation, des mesures adaptées aux conditions météorologiques, à l'état des chaussées et au trafic, portent sur :

- l'emploi rationnel des infrastructures routières avec pour but de maintenir au maximum la circulation sur le réseau PIZO quitte à gérer de façon différenciée les Véhicules Légers (VL) et les Poids-Lourds (PL) si nécessaire,
- l'information des usagers et du public.

Le plan est mis en œuvre pendant toute la durée de l'hiver et activé par niveau d'alerte. Le niveau « crise » est appliqué lorsque la gestion de l'ampleur attendue des problèmes de circulation pourrait ne plus être totalement assurée au niveau départemental ou bien en conséquence d'une crise en zone de défense voisine.

Il ne se substitue pas aux plans de viabilité hivernale, aux plans départementaux d'hébergement, ou aux plans d'urgence existants (ou élaborés ultérieurement). Toutefois, l'activation simultanée de ces plans ne doit pas perturber la bonne application du PIZO.

## 1.1.2 - Périmètre territorial

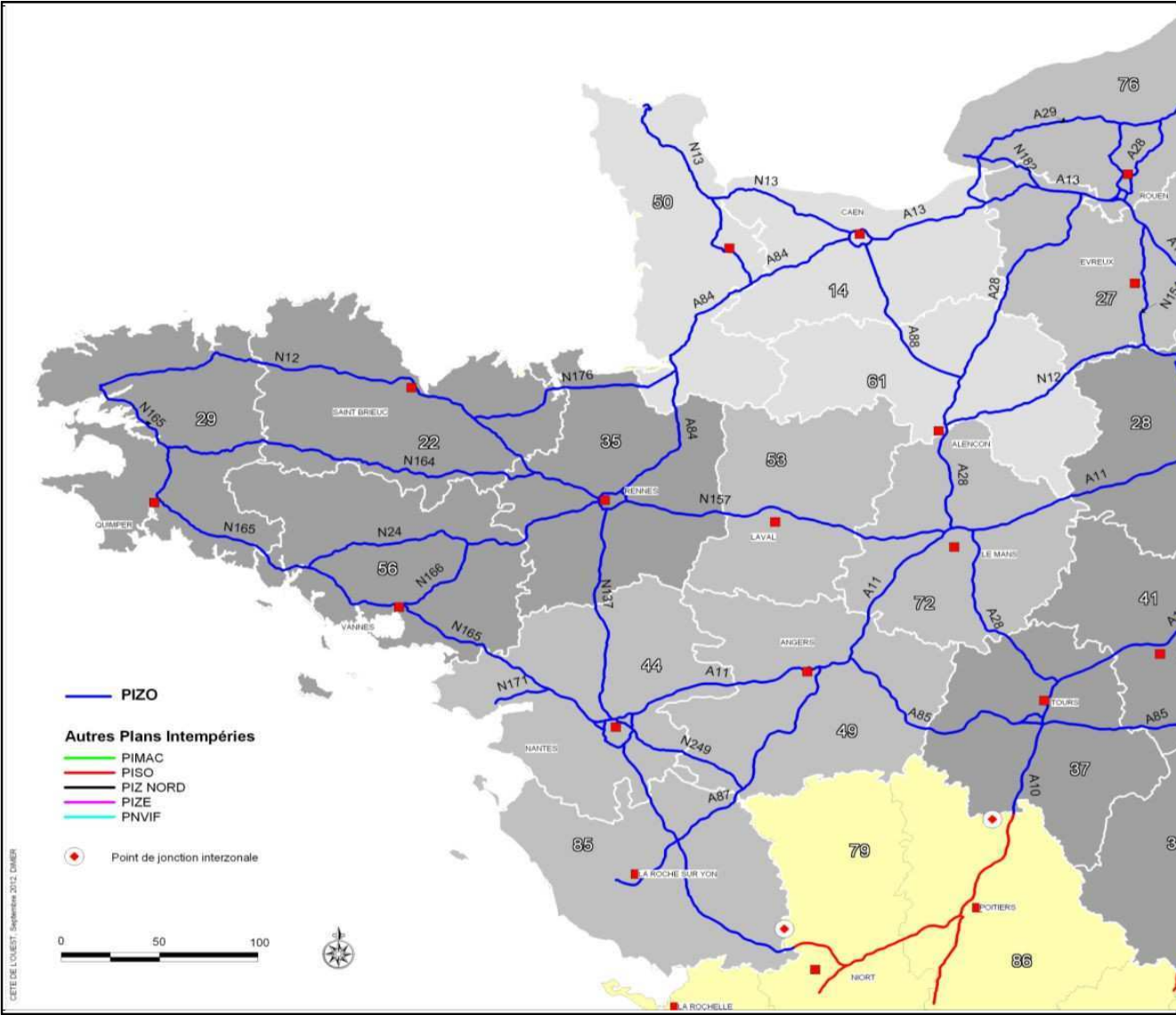
Le réseau pris en compte est constitué par les principales liaisons structurantes de la zone Ouest, (Cf tableau 1, cartes 1 et 2 ci-après et annexe II) soit environ 4250km (58 % d'autoroutes, 41 % de nationales, 1 % de départementales).

**Tableau 1 - Liste synthétique du réseau PIZO**

Axes	Limites
A10	Yvelines → Haute Vienne
A11	Yvelines → Nantes
A13	Yvelines → Caen
A131-N282-N182	A13 → Le Havre
A151-A150-N1338-N338-N138-A139-D418	A29 Rouen → (A13)
A19	Courtenay → Arthenay
A20	Vierzon → Haute-Vienne
A28-N28-D18E	Somme → Rouen → Le Mans → Tours
A29-N529-N1029	Somme → A13
A71	Orléans → Allier
A77	Seine-et-Marne → Nièvre
A81-N157	Le Mans → Rennes
A83	Nantes → Deux-Sèvres (Niort)
A84-N137-N175	Caen → Nantes
A85 et (D751, D37)	Angers → Vierzon (+ raccordement à Tours A85/A10)
A87 -A87N	Angers → La Roche-sur-Yon
A88-N158	Sées → Caen
N12	Rennes → Brest
	Yvelines → Alençon
N24	Caen → Cherbourg
	Evreux → Yvelines (A13)
N164	Rennes → Lorient
N165-N265	Louviers → Allaines
N166	Rennes- Châteaulin
N175-N176	Nantes → Brest
N171	Vannes → Ploërmel
N174	Avranches → Tramain
N249	St Nazaire → Savenay
N136	Guiberville → Isigny
N814	Nantes → Cholet
N844-A844-A82-N444-A811-N811-A11-N165	Périphérique de Rennes
N12	Périphérique de Caen
N13	Périphérique de Nantes

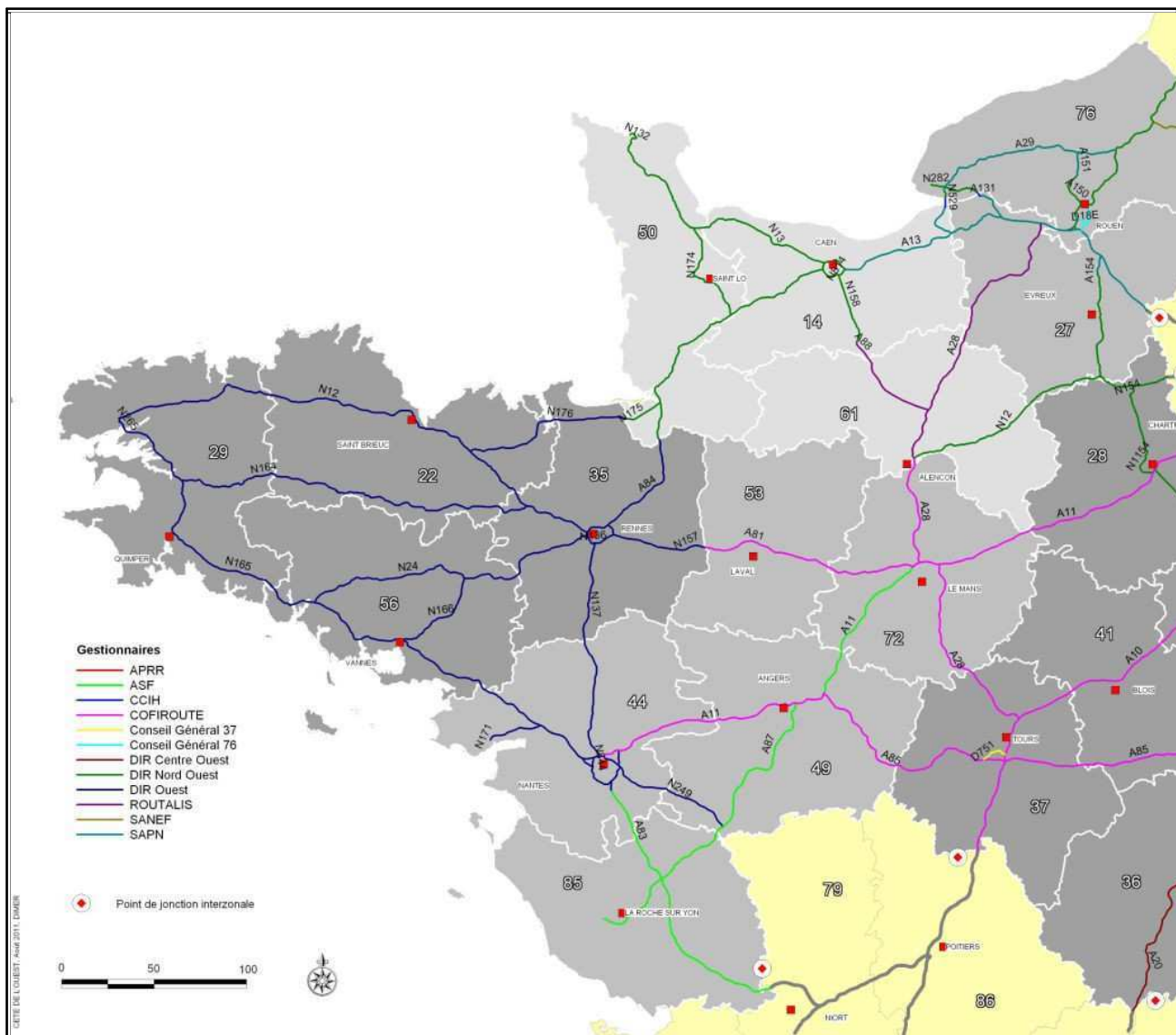
Il est constitué d'un réseau maillé qui se suffit à lui-même, c'est-à-dire sans réseau secondaire. Les mesures envisagées (zones de stationnement PL, itinéraires alternatifs, ...) utilisent principalement ce réseau.

Carte 1 - PIZO 2013 - Réseau



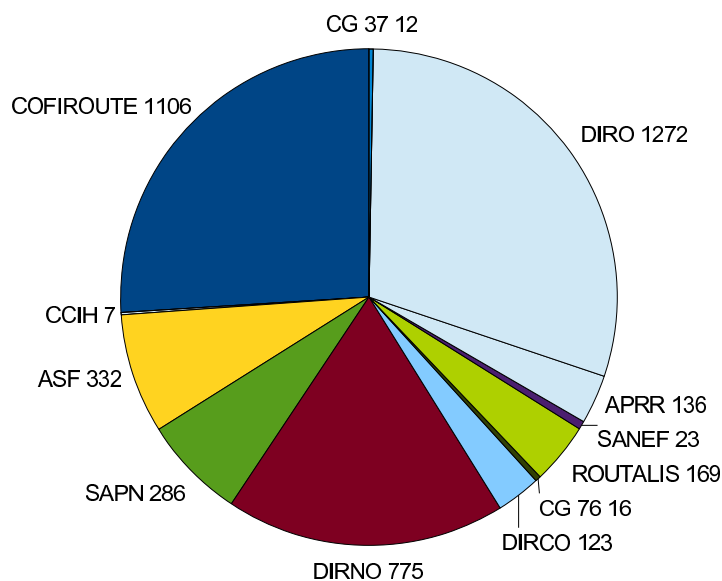
PIZO - Octobre 2013

## Carte 2 - PIZO 2013 – Gestionnaires



PIZO – Octobre 2013

**Graphique n°1 - Répartition du linéaire du PIZO 2013 par gestionnaire (en km)**



**Tableau 2 - Répartition du linéaire par département**

Départements	Linéaire (km)	Départements	Linéaire (km)
Calvados	239	Loire Atlantique	290
Cher	123	Loiret	248
Côtes d'Armor	268	Maine et Loire	223
Eure	281	Manche	199
Eure et Loir	240	Mayenne	56
Finistère	231	Morbihan	247
Ille et Vilaine	283	Ome	153
Indre	98	Sarthe	240
Indre et Loire	214	Seine Maritime	288
Loir et Cher	165	Vendée	164
<b>TOTAL</b>			<b>4250</b>

### 1.1.3 - Familles de mesures envisagées

Le plan fait appel en fonction de son niveau d'activation à :

- des Mesures d'Information des Usagers et du public (MIU)
- des Mesures de Gestion de Trafic préventives ou curatives (MGT)
  - stationnement des poids-lourds (avec ou sans tri)
  - itinéraires alternatifs
  - interdiction de circuler
- des Mesures de Secours et assistance aux Usagers (MSU)
  - mesures du plan ORSEC

## 1.2 - Organisation du plan

### 1.2.1 - Principe de fonctionnement

La gestion du trafic routier en situation hivernale se caractérise par quatre niveaux d'alerte (cf. Tableau ci-après) à l'instar de plusieurs plans nationaux. Le tableau III indique la correspondance avec l'organisation des plans intempéries voisins.

Le plan peut être positionné par niveau pour un ou plusieurs territoires donnés.

Lorsque les mesures préventives prises au niveau 3 ne suffisent plus, des mesures curatives sont prises au niveau 4.

La levée des mesures se fait au même niveau que leur activation. C'est seulement quand toutes les mesures sont levées que le préfet de zone peut décider du retour au niveau 1.

- **Niveau 1 – phase normale de veille hivernale**
  
- **Niveau 2 – phase de pré-crise**
  
- **Niveau 3 – phase de crise « Gestion préventive du trafic »**
  
- **Niveau 4 – phase de crise « Gestion curative du trafic - assistance et secours aux usagers »**

Une organisation spécifique adaptée aux problématiques est mise en œuvre par le Préfet de Zone de Défense et de Sécurité Ouest :

- La Cellule Expertise Routière (CER) est activée au niveau 3, en tant que de besoin, dans le cadre de la mise en œuvre de mesures préventives de gestion du trafic
- Le Poste de Commandement Circulation de la Zone de défense et de sécurité Ouest (PCCZO) est activé systématiquement au niveau 4. Il s'agit de mettre en œuvre des mesures de gestion de trafic curatives.
- Le niveau d'alerte peut être différent selon les départements.



**Tableau 3 - Organisation du plan**

NIVEAU	STRATEGIE	ACTION
Niveau 1	<p><b>Veille hivernale</b></p> <p>- le préfet de zone décide de placer le plan au <b>niveau 1</b>, phase de veille hivernale active pour l'ensemble de la zone, par exemple, du 15 novembre de l'année N au 31 mars de l'année N+1</p>	<p>Cet état du plan indique que pendant toute cette période, le CRICR porte une attention particulière à la météorologie et aux conditions de circulation. Les gestionnaires routiers quant à eux informent le CRICR de l'état des routes du réseau défini dans le plan.</p>
Niveau 2	<p><b>Pré-crise</b></p> <p>- le préfet de zone décide de placer le plan au <b>niveau 2</b>, phase de pré-crise pour un territoire défini selon les prévisions (départements prévus d'être impactés par les intempéries – vigilance orange – et ceux pouvant être impliqués par des actions préventives)</p>	<p>Cet état du plan marque le temps de la concertation (groupe de vigilance) pour définir l'ampleur de la crise, sa durée, sa position géographique, les services impliqués pour la prise de mesures préventives éventuelles de gestion de trafic...</p>
Niveau 3	<p><b>Crise « gestion préventive du trafic »</b></p> <p>Le préfet de zone décide de placer le plan au <b>niveau 3</b>, phase de crise pour un territoire défini selon les prévisions (plusieurs départements en action préventive et curative), en fonction de l'imminence de la crise et de son ampleur</p>	<p>Cet état du plan implique l'activation du CRICR renforcé <b>puis tant que de besoin, celle de la CER</b>, et très rapidement, la prise de mesures de gestion de trafic (MGT)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- re-routage des poids-lourds (mesure à privilégier)</li> <li>- stationnement préventif des poids-lourds (avec ou sans tri)</li> <li>- interdiction de circuler des poids-lourds</li> <li>- Levée partielle ou totale des mesures</li> </ul>
Niveau 4	<p><b>Crise « gestion curative du trafic - assistance - secours aux usagers »</b></p> <p>Le préfet de zone décide de placer le plan au <b>niveau 4</b>, phase de crise pour un territoire défini selon les prévisions (un ou plusieurs départements en action curative), en fonction de la durée du phénomène, de son importance et des conditions de blocage de la circulation</p>	<p>Cet état du plan implique l'activation du PCCZO et la prise de mesures radicales de gestion de trafic et d'assistance et secours aux usagers (ORSEC)</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- stationnement curatif des poids-lourds (MGT)</li> <li>- fermeture d'axe à tous les véhicules (MGT)</li> <li>- ravitaillement des usagers bloqués dans les intempéries sans hébergement (MSU 1)</li> <li>- ravitaillement des usagers bloqués dans les intempéries avec hébergement (MSU 2)</li> <li>Levée partielle ou totale des mesures</li> </ul>

## **1.2.2 - Les acteurs et leur rôle**

### **1.2.2.1 - Le Préfet de zone de défense et de sécurité Ouest**

Le Préfet de Zone de Défense et de Sécurité Ouest détient la responsabilité globale de la mise en œuvre du Plan Intempéries de la Zone Ouest. Le préfet délégué pour la défense et la sécurité (PDDS) assiste le préfet de zone de défense et de sécurité dans ses missions relatives à la circulation routière.

Le préfet de zone décide :

- le placement du plan au niveau d'alerte adapté pour un territoire défini,
- l'activation des mesures de gestion de trafic avec les services concernés, avec la prise des arrêtés de circulation correspondants (art. 1311-7 modifié par le décret du 4 mars 2010 : « Il prend les mesures de police administrative nécessaires à l'exercice de ce pouvoir »),
- la mise en œuvre de ces différentes mesures définies dans le plan intempéries,
- la coordination des mesures du plan intempéries avec les préfets de département et les préfets des zones voisines.

Il organise la concertation avec l'ensemble des acteurs du plan et les autorités des zones voisines pour sa mise au point et coordonne leurs actions en période d'activation. Il s'appuie pour cela :

- d'une part, sur le CRICR Ouest, la CER et le PCCZO dès leur activation pour le domaine de la circulation routière ;
- d'autre part, sur le Centre Opérationnel de Zone de l'État-Major Interministériel de la Zone Ouest (COZ / EMIZ) pour le domaine de l'assistance et des secours aux usagers et l'altération de la continuité de la vie collective au sein de la zone.

### **1.2.2.2 - Le Poste de Commandement de circulation de la zone Ouest (PCCZO)**

Le PCCZO est activé au niveau 4 du PIZO et placé sous l'autorité du PDDS. L'arrêté du 21 octobre 2013 définit ses missions et son organisation (cf annexe III).

La direction du PCCZO est assurée par le préfet délégué pour la défense et la sécurité ou, en cas d'empêchement, par son représentant. Le codirecteur de permanence du CRICR Ouest assiste le Préfet délégué pour la défense et la sécurité dans la mission de direction du PCCZO. A ce titre, il anime le PCCZO et coordonne l'action des membres du PC. Le PCCZO est installé dans les locaux du CRICR.

Après concertation avec les acteurs du PC de Circulation de la Zone de défense et de sécurité Ouest, les exploitants routiers et autoroutiers, les CRICR limitrophes et Météo France (en fonction de la nature de la crise), le codirecteur de permanence propose au Préfet, ou à son représentant, les mesures de gestion de trafic issues du PIZO, des PGT zonaux, ou qui s'imposent du fait de la gravité de la crise routière.

Le PCCZO est composé des représentants des services suivants :

■ **Le CRICR Ouest**

Les co-directeurs de permanence exercent à tour de rôle la fonction d'animateur du PCCZO, les adjoints des trois divisions assurant par roulement, le fonctionnement du centre. Le CRICR met à disposition du PCCZO les personnels nécessaires pour constituer un secrétariat chargé d'assurer la rédaction et la diffusion des documents (arrêtés...) aux différents destinataires ainsi que l'information à destination des autorités et des usagers.

■ **La DREAL de zone**

La DREAL intervient en qualité de conseiller du Préfet de zone de défense et de sécurité. Elle constitue le lien privilégié avec les gestionnaires routiers (hors réseau DIR), autoroutiers par l'intermédiaire des DDT(M). Elle assure le recueil et la remontée de l'information, ainsi que le suivi des mesures. Elle peut, d'autre part, apporter une aide à la rédaction des arrêtés.

■ **La DIR Ouest (DIR de zone en situation de crise)**

Elle intervient en qualité de conseiller du Préfet de zone de défense et de sécurité. Elle constitue le lien privilégié avec les Directions Interdépartementales des Routes Nord-Ouest et Centre-Ouest, conformément à la circulaire du 28 décembre 2011. Elle assure le recueil et la remontée de l'information, ainsi que le suivi des mesures sur le réseau géré par les DIR.

■ **La Direction Départementale de la Sécurité Publique d'Ille-et-Vilaine, coordonnatrice pour la zone Ouest**

Elle est l'interlocutrice au niveau zonal des différentes Directions Départementales de Sécurité Publique (DDSP). Elle s'assure de la bonne transmission des décisions prises par le PCCZO et reçoit les comptes-rendus d'exécution des actions menées.

■ **Le commandement de la Région de Gendarmerie de Bretagne pour la zone Ouest**

Il est l'interlocuteur des échelons régionaux et départementaux de la gendarmerie. Il s'assure de la bonne transmission des décisions prises par le PCCZO et reçoit les comptes rendus d'exécutions des actions menées.

■ **Les Sociétés Concessionnaires d'Autoroutes (SCA)**

Compte-tenu de leur éloignement géographique, elles sont en lien direct par audio ou visio conférence. Elles assurent le recueil et la remontée de l'information ainsi que le suivi des mesures décidées sur leur réseau.

■ **Météo France**

Son représentant assure l'information météorologique du PCCZO.

■ **Le service de communication de la préfecture d'Ille-et-Vilaine**

Il prépare la communication institutionnelle pour le préfet de zone.

Lorsque la coordination zonale des mesures d'assistance et de secours aux usagers devient nécessaire, le préfet de la zone de défense et de sécurité Ouest peut prescrire le renforcement du Centre Opérationnel de Zone. Le COZ assure la coordination des actions

de secours entre les différents départements et attribue, le cas échéant, des moyens supplémentaires publics (civils et militaires) et privés à la demande de l'autorité des opérations de secours en arbitrant les priorités.

Sur décision du PDDS, un détachement de liaison du COZ renforcé s'installe au CRICR. Au sein de ce détachement, un représentant de l'EMIZ assure le lien entre le COZ renforcé et le PCCZO.

### **1.2.2.3 - La Cellule d'Expertise Routière (CER)**

La CER est activée, en tant que de besoin, au niveau 3 du PIZO par le PDDS, sur proposition du co-directeur de permanence du CRICR Renforcé. L'arrêté **du (date) 2013** définit ses missions et son organisation (cf annexe III).

La CER est placée sous l'autorité du PDDS ou, en cas d'empêchement, sous celle de son représentant.

Les membres composant la CER sont les personnels du CRICR renforcé, les représentants de la DREAL de zone et les membres du PCCZO dont l'expertise est jugée utile en fonction de l'évolution de la situation. La CER étant une organisation dont l'objet est d'apporter une réponse à une problématique exclusivement routière, l'antenne du COZ n'est donc pas sollicitée.

Le codirecteur de permanence du CRICR Ouest assiste le Préfet délégué pour la défense et la sécurité dans la mission de direction de la CER. A ce titre, il propose la convocation de représentants des services, en juste cohérence avec les besoins de gestion de la crise.

Après concertation avec les acteurs de la Cellule d'Expertise Routière, les CRICR limitrophes et Météo France (en fonction de la nature de la crise), le codirecteur de permanence propose au Préfet, ou à son représentant, les mesures de gestion préventives de trafic issues du PIZO ou qui s'imposent du fait de la problématique routière.

### **1.2.2.4 - Le CRICR Ouest**

Le CRICR Ouest agit sous l'autorité du préfet de la zone de défense et de sécurité Ouest. Dans le cadre du PIZO, ses responsabilités principales sont :

#### **■ Au niveau 2 :**

Il pilote le groupe de vigilance chargé de la surveillance des conditions météorologiques et de circulation sur l'ensemble de la zone Ouest. Ce groupe de vigilance est constitué du CRICR Ouest, de Météo France, de l'EMIZ (cadre d'astreinte « sécurité civile »), des gestionnaires routiers (DIR, SCA et CG) et le cas échéant des DDT(M) ou préfectures concernées.

#### **■ Au niveau 3 :**

Le CRICR est renforcé par deux personnels de la salle d'exploitation et par un adjoint placés sous l'autorité du codirecteur de permanence, et éventuellement à la demande du CRICR par un représentant de la DREAL de zone.

Le CRICR renforcé :

- centralise les renseignements relatifs à la circulation routière en provenance du terrain et la mise à disposition de ces informations, sous forme synthétique ;

- propose au PDDS les mesures de gestion préventives relatives à la circulation des poids-lourds (déviation, stockage PL (avec ou sans tri), interdiction de circulation) et rédige l'arrêté zonal de circulation correspondant; Les arrêtés peuvent aussi être rédigés par la DREAL de zone;
- prépare et met en œuvre les moyens de fonctionnement du PCCZO en amont du niveau 4.

Le codirecteur de permanence du CRICR assure l'animation de la Cellule d'Expertise Routière si celle-ci est activée.

#### ■ **Au niveau 4 :**

Le CRICR renforcé centralise les renseignements relatifs à la circulation routière en provenance du terrain et met à disposition ces informations, sous forme synthétique, au PCCZO.

Il propose des mesures de gestion curatives au PDDS (stationnement curatif des poids-lourds et fermeture d'axe à tous les véhicules) et rédige l'arrêté zonal de circulation correspondant avec l'aide de la DREAL de zone.

Il organise la diffusion de l'information aux usagers, sous le contrôle du PCCZO .

Le codirecteur de permanence du CRICR assure l'animation du PCCZO.

#### ■ **Après les périodes d'activation du plan :**

Le CRICR élabore un retour d'expérience sur les actions conduites lors de l'épisode rencontré.

### ***1.2.2.5 - Les préfetures de département***

Les 20 départements de la zone de défense et de sécurité Ouest sont les suivants : Calvados, Cher, Côtes d'Armor, Eure, Eure-et-Loir, Ille-et-Vilaine, Indre, Indre-et-Loire, Finistère, Loir-et-Cher, Loire-Atlantique, Loiret, Maine-et-Loire, Manche, Mayenne, Morbihan, Orne, Sarthe, Seine-Maritime et Vendée.

**Les Préfets** de ces 20 départements détiennent la responsabilité de la mise en œuvre :

- d'un PC de crise départemental ou COD (dès le passage du plan au niveau 3 pour leur département), dimensionné suivant l'ampleur de la crise,
- des mesures de police sur leur département,
- de la coordination pour la surveillance du trafic,
- des opérations de stationnement (avec ou sans tri), de comptage et de re-routage des poids-lourds,
- des mesures d'assistance et de secours aux usagers dans leur département.

A ce titre, ils assurent l'application des mesures de police du PIZO, coordonnent leur mise en œuvre dans le département en période d'activation et organisent la surveillance du trafic ainsi que la remontée des informations au niveau zonal (CRICR Ouest, CRICR renforcé, CER puis PCCZO, COZ ou COZ renforcé). En application des instructions interministérielles, **les DDT(M)** exercent pour le compte des préfets de département :

- une mission de veille pour anticiper et prévenir autant que possible la survenance

d'une crise routière ;

- une mission d'assistance en situation de crise routière, en particulier pour la coordination des différents gestionnaires du réseau principal du département.

Pour ce faire, ces entités entretiennent des échanges réguliers avec les gestionnaires routiers (DIR, sociétés d'autoroutes, conseils généraux, CCI) et se tiennent informées de l'actualité locale dans le département pour apprécier et anticiper les événements susceptibles de perturber la circulation.

Le préfet de département s'assure de la mise en œuvre, par les conseils généraux concernés, des dispositifs juridiques et matériels nécessaires à l'activation des mesures de gestion du trafic prévues dans le plan sur les axes du réseau PIZO gérés par leurs soins.

Enfin, les préfets de département adressent au préfet de zone, dans les meilleurs délais, un retour d'expérience lorsqu'ils ont été impliqués dans le plan intempéries.

### **1.2.2.6 - Les forces de l'ordre**

Les services de gendarmerie et de police, la sécurité publique et les Compagnies Républicaines de Sécurité (CRS) des 20 départements concernés, contribuent à la mise en œuvre opérationnelle du plan.

Leurs missions principales sont :

- la surveillance du réseau routier concerné,
- la transmission en temps réel vers le CRICR Ouest et le PCCZO (via le PC de crise départemental dès son activation), de tout renseignement sur les événements perturbant la circulation et sur l'activation et la désactivation des mesures (gestion du trafic, contrôles répressifs,...) qui les concernent (à partir du niveau 3, une information toutes les 2 heures ; à partir du niveau 4, cette fréquence sera précisée, le cas échéant, dans la MGT correspondante).
- la mise en œuvre des mesures de gestion du trafic, notamment les mesures de tri, de stockage et de retournement des PL,
- des contrôles répressifs dans le cadre des interdictions de circulation des PL.

### **1.2.2.7 - Les gestionnaires routiers**

Les gestionnaires du réseau routier PIZO (les DIR, les sociétés concessionnaires d'autoroutes, CCI, les conseils généraux concernés) contribuent à la mise en œuvre opérationnelle du plan.

Leurs responsabilités principales sont :

- la surveillance du réseau routier ;
- la transmission en temps réel vers le CRICR Ouest et le PCCZO :
- des conditions de circulation sur les réseaux dont ils ont la charge (à partir du niveau 3, une information sur les conditions de circulation toutes les 2 heures ; à partir du niveau 4, cette fréquence sera précisée, le cas échéant, dans la MGT correspondante)

- de toute information sur les événements perturbant la circulation et sur l'activation et la désactivation des mesures de gestion du trafic ;
- l'assistance des forces de l'ordre pour le balisage et la signalisation nécessaires à la mise en œuvre des mesures de gestion du trafic ;
- la diffusion aux usagers, et en particulier aux chauffeurs poids-lourds, des informations concernant les mesures de circulation en vigueur à l'aide de leurs Panneaux à Messages Variables (PMV) fixes ou mobiles (itinéraires alternatifs, interdiction et stationnement) et quand ils en disposent, de leurs systèmes de communication tels que : radio, messagerie, site internet ;
- la mise en place sur ces zones de stationnement en liaison avec les forces de l'ordre, de la signalisation appropriée aux modalités retenues.

Le protocole d'organisation de gestion des crises routières du 7 juillet 2010 entre les DIR de la zone de défense Ouest (DIR Ouest, DIR Centre-Ouest et Nord-Ouest) et la circulaire du 28 décembre 2011 relative à la gestion de la circulation routière définissent le rôle et les missions de la DIR Ouest comme DIR de zone, en cas de crise routière (cf annexe IV).

### **1.2.2.8 - Les autres partenaires**

Au-delà de l'organisation interne du PIZO, un certain nombre de partenaires peuvent être amenés, lors des périodes d'activation du plan, soit à bénéficier des informations recueillies et des actions réalisées dans le cadre du plan, soit à contribuer aux objectifs du plan. Il s'agit notamment :

- des autres Centres d'Information Routière - CRICR et Centre National d'Information Routière (CNIR),
- des Services Départementaux d'Incendie et de Secours (SDIS) via leurs CODIS,
- des Services d'Aide Médicaux d'Urgence (SAMU) via leur CRA.

Les interlocuteurs de ces partenaires seront, en fonction des nécessités :

- le CRICR Ouest, la CER et le PCCZO pour le domaine de la circulation routière,
- Le COZ renforcé pour le domaine de l'assistance et secours aux usagers.

## **1.2.3 - Coordination**

### **1.2.3.1 - Coordination locale / zonale**

La gestion du plan intempéries repose sur une organisation de la coordination au niveau interdépartemental par le préfet de zone basée sur :

- un PCCZO, une CER ou un CRICR renforcé articulés autour du CRICR Ouest
- si nécessaire, des PC départementaux placés sous l'autorité de chaque préfet (COD),
- les exploitants autoroutiers et routiers du réseau PIZO,

- le COZ renforcé, le cas échéant.

Cette coordination est en particulier assurée grâce à des conférences téléphoniques entre les acteurs dont le préfet de zone fixe les modalités d'organisation. Le chef de division de permanence du CRICR est chargé de l'organisation pratique de ces conférences.

### **1.2.3.2 - Coordination inter-zonale**

Les principes de coordination avec les zones de défense voisines (Nord, Île-de-France, Est, Sud-Est et Sud-Ouest) reposent sur le respect des compétences territoriales de chaque préfecture de zone.

Le dispositif de coordination interzonale élaboré en novembre 2011 (« Principes de coordination interzonale en cas d'intempéries dans les zones Est, Île-de-France, Nord et Ouest ») s'appuie sur les principes suivants :

- une coordination interzonale doit être activée dès lors que les départements impactés par l'intempérie ou les mesures de gestion du trafic sont situés dans des zones de défense et de sécurité différentes,
- chaque préfecture de zone de défense et de sécurité impactée assure sa coordination interne,
- la coordination entre les zones est assurée par la préfecture de zone de défense et de sécurité où se situe l'événement, qui joue ainsi le rôle de coordonnateur principal,
- le niveau d'activation de chaque plan intempérie zonal est décidé par la zone de défense et de sécurité siège de la zone, en liaison avec la posture d'activation des plans intempéries des zones limitrophes.

Exemple : si un ou plusieurs départements de la zone Sud-Ouest limitrophes à la zone Ouest passent de MG3 à MG4 (mesures du PIZO), alors les départements concernés de la zone Ouest, passent au niveau 2 et le CRICR Ouest étudie la nécessité de les passer au niveau 3.

De la même manière, la zone Nord a défini des mesures interzonales de gestion de trafic (MIZ1 à MIZ7), distinctes des mesures liées au PGT Nord, susceptibles d'être mises en œuvre dans le cadre d'une coopération interzonale avec mise à contribution de mesures PIZO.

Le PC zonal de circulation (ou le groupe de vigilance) de la zone où survient l'événement se concerta avec les exploitants de sa zone et les acteurs des zones voisines, afin de définir et proposer un scénario d'action adapté aux prévisions et aux risques associés en terme de circulation.

Les différentes mesures graduées sont les suivantes :

1. Relais d'information dans les zones limitrophes
2. Information spécifique vers les médias
3. Conseils de contournement
4. Interception et stockage dans la zone impactée
5. Interception et stockage dans les zones limitrophes



## 6. Déviation et contournement obligatoire grande maille

Elles se traduisent, par exemple pour la coordination avec l'Ile-de-France, par les scénarii suivants :

**Tableau 4 - Scénarii de gestion dans le cadre de la coordination interzonale**

<b>Scénario 1</b>	Veille du groupe de vigilance + relais d'information dans les zones limitrophes
<b>Scénario 2</b>	Veille renforcée dans les zones limitrophes + relais d'information + activation information spécifique vers les médias
<b>Scénario 3</b>	Veille renforcée dans les zones limitrophes + activation information spécifique vers les médias + demandes d'affichages PMV
<b>Scénario 4</b>	Activation PC zonal de zone limitrophe + mesures de restriction de circulation + interception et stockage dans la zone impactée
<b>Scénario 5</b>	Activation PC zonal de zone limitrophe + mesures de restriction de circulation + interception et stockage en zone limitrophe
<b>Scénario 6</b>	Activation PC zonal de zone limitrophe + mesures de restriction de circulation + interception et stockage en zone limitrophe + déviation obligatoire des PL pour contourner largement la zone concernée
<b>Scénario 7</b>	Levée des mesures de coordination inter-zonale

### ***1.2.3.3 - Coordination supra zonale via les centres nationaux de gestion de crise.***

Sur décision du Premier Ministre, la conduite interministérielle de la réponse opérationnelle à la crise est en principe confiée au ministre de l'intérieur pour les crises se déroulant sur le territoire national.

Le ministère de l'intérieur, via le COGIC (Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle des Crises), réalise pour la fonction « situation » de la CIC (Cellule Interministérielle de Crise) la synthèse territoriale à partir des synthèses des COZ.

Les mesures qui en découlent sont transmises par le COGIC (ou la CIC quand elle est activée) aux Préfets de Zone.

**Tableau 5 - Récapitulatif des mesures interzonales**

Zone de défense voisine (plan concerné)	Départements limitrophes directement concernés par une perturbation météorologique, pour lesquels le PIZO montera en puissance au même rythme que le plan voisin	Axes concernés	Département de la zone Ouest concerné par la montée en puissance	Mesures du PIZO
Nord (PGT Nord)	(80) Somme (pas de réseau PIZ Nord)	A28	(76) Seine-Maritime	Stationnement PL A28/A29 IA*+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
		A29	(76) Seine-Maritime	Stationnement PL A28/A29 IA + fermeture axe à saturation des aires de stationnement
Ile de France (PNVIF)	(78) Yvelines	A13	(27) Eure	Stationnement PL A13 IA + fermeture axe à saturation des aires de stationnement
	(78) Yvelines	A10/A11	(28) Eure-et-Loir	Stationnement PL A10/A11/A28 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
	(78) Yvelines (Pas de réseau PNVIF)	N12	(27) Eure-et-Loir (45) Loiret	Stationnement PL N12/N154 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
	(77) Seine et marn	A77	(45) Loiret	Stationnement PL A77 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
Est (PIZE)	(89) Yonne	A6/A19	(45) Loiret	Stationnement PL A19 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
	(58) Nièvre	A77/A6	(45) Loiret (18) Cher	Stationnement PL A77 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
Massif-Central (PIMAC)	(03) Allier	A71	(18) Cher	Stationnement PL A71 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
Sud-Ouest (PISO)	(87) Haute Vienne	A20	(36) Indre	Stationnement PL A20 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
	(86) Vienne (79) Deux-Sèvres	A10/N10	(37) Indre-et-Loire	Stationnement PL A10/A28 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement
	(79) Deux-Sèvres	A83	(85) Vendée	Stationnement PL A83 IA+ fermeture axe à saturation des aires de stationnement

\*IA=Itinéraire Alternatif

## **1.3 - Organisation de la communication**

L'information des usagers accompagne la gestion du trafic. Élaborée en temps normal par le CRICR, par le CRICR renforcé ou la CER jusqu'au niveau 3, elle est réalisée au niveau 4 par le PCCZO.

La communication institutionnelle relève exclusivement du préfet de zone. Elle est élaborée par la cellule communication du PCCZO (représentant de la cellule communication de la préfecture d'Ille-et-Vilaine).

### **1.3.1 - Remontée de l'information**

A partir du premier niveau, les gestionnaires de voirie concernés transmettent régulièrement au CRICR Ouest, des bulletins départementaux relatifs à l'état des routes du réseau PIZO (cf annexe IXa).

A partir du niveau 3, une information est effectuée toutes les 2 heures.

A partir du niveau 4, cette fréquence est précisée, le cas échéant, dans la MGT correspondante).

Tout événement important fait l'objet de la transmission immédiate d'un bulletin spécifique.

### **1.3.2 - Information « CRICR renforcé » et/ou CER - services acteurs**

A chaque événement important et en fonction de la situation, le CRICR Ouest ou la CER diffuse aux acteurs du plan des fiches de synthèse (Cf annexe VII) élaborées à partir des remontées d'informations provenant des différents acteurs institutionnels et privés impliqués dans l'événement. Ces fiches sont destinées aux services qui participent à la gestion du trafic routier. Elles n'ont pas vocation à être diffusées en l'état auprès du public et des médias : ce sont des documents de travail conçus pour un échange d'information synthétique entre PC. L'outil SYNERGI complète le dispositif.

Les préfectures de département :

- Informent le CRICR Ouest ou la CER (si activée) des dispositifs qu'elles envisagent de mettre en place ainsi que de l'évolution régulière de la situation dans leur département selon les délais préconisés pour chaque mesure,
- Transmettent au CRICR Ouest ou la CER (si activée), les éléments relatifs à leur dispositif d'information du public : numéro d'appel, horaires d'activation, type d'informations disponibles,
- Prennent en compte l'information du CRICR OUEST / CER de telle sorte que les opérateurs répondant au public l'utilisent pour décrire la situation générale.
- Transmettent au CRICR Ouest l'état de remplissage des zones de stationnement (Cf Annexe IXb)

Le CRICR Ouest (ou la CER) fait le point selon une périodicité définie au préalable avec ses membres par l'intermédiaire d'audioconférences (Cf annexes VII et XII).

## Audioconférence (cf annexe XII) – Niveau 3 du PIZO

**Activation :** CRICR renforcé ou CER

**Animation :** Le co-directeur ou l'adjoint de permanence du CRICR (niveau 3 du PIZO) ;

**Participants :** Acteurs concernés (Préfectures, gestionnaires, Météo-France, COZ) y compris zones de défense voisines le cas échéant. Pour le bon fonctionnement et l'efficacité de l'audioconférence, il est demandé de limiter à un seul représentant par département. Le représentant d'une préfecture devra être habilité à proposer des solutions pour le compte de son préfet. Ces audioconférences pourront être réalisées par zone géographique ou axe selon l'ampleur de la crise.

### **Objectifs :**

- faire le point sur la situation ; prévisions météorologiques, état des routes, déploiement des mesures prises (information, gestion de trafic, assistance aux usagers)
- décider de l'activation des niveaux et des mesures d'information des usagers, de gestion de trafic ou d'assistance aux usagers

### **Déroulement type :**

- 0 - connexion et accueil des participants (CRICR ou CER)
- 1 - présentation et préambule (animateur)
- 2 - point météorologique (Météo-France)
- 3 - état des routes (gestionnaires)
- 4 - détermination des mesures à prendre (préfectures - DDT(M), Forces de l'ordre, gestionnaires)
- 5 - discussion, (participants)
- 6 - arbitrage et décision (animateur)
- 7 - organisation de la prochaine audioconférence (heure, participants, objet)

**Durée Moyenne :** 10 à 20 minutes

**Périodicité :** définie lors de la première et dès que la situation l'exige

**Relevé de décision :** chaque audioconférence fait l'objet d'un compte rendu rédigé par le représentant du préfet de zone ou un service désigné. Ce compte-rendu est inséré dans le Portail ORSEC.

### 1.3.3 - Information PCCZO - services acteurs

En cas d'activation du niveau 4 du PIZO, le PCCZO est constitué. Les mêmes principes mentionnés au 1.3.2 s'appliquent.

Les préfetures de département :

- Informent le PCCZO et le COZ, particulièrement si la décision d'activer les COD est prise, des dispositifs qu'elles envisagent de mettre en place ainsi que de l'évolution régulière de la situation dans leur département selon les délais préconisés pour chaque mesure,
- Transmettent au PCCZO les éléments relatifs à leur dispositif d'information du public : numéro d'appel, horaires d'activation, type d'informations disponibles,
- Prennent en compte l'information du CRICR OUEST / PCCZO de telle sorte que les opérateurs répondant au public l'utilisent pour décrire la situation générale.
- Transmettent au CRICR Ouest l'état de remplissage des zones de stationnement (Cf Annexe IXb)

Le PCCZO fait le point selon une périodicité définie au préalable avec ses membres par l'intermédiaire d'audioconférences (Cf annexes VII et XII).

#### Audioconférence (cf annexe XII) – Niveau 4 du PIZO

**Activation** : Préfet délégué ou son représentant

**Animation** : Préfet délégué ou son représentant.

**Participants** : Préfet délégué ou son représentant, le chef du COZ renforcé ou son représentant, le codirecteur CRICR (ou un adjoint) de permanence, acteurs concernés (préfetures de département, gestionnaires, Météo-France)

Pour le bon fonctionnement et l'efficacité de l'audioconférence, il est demandé de limiter à un seul représentant par département. Le représentant d'une préfeture devra être habilité à proposer des solutions pour le compte de son préfet. Ces audioconférences pourront être réalisées par zone géographique ou axe selon l'ampleur de la crise.

#### **Objectifs** :

- Bilan sur la situation; prévisions météorologiques, état des routes, phénomènes induits par les conditions météorologiques, mesures déployées.
- Élaboration d'un plan de réponse à la crise : gestion du trafic, assistance aux usagers, autres phénomènes à gérer, mesures d'information des usagers et de communication...
- Estimation de délais de retour à des conditions normales pour chaque problématique.

### **Déroulement type :**

- 0 – ouverture de la réunion ou connexion (PCCZO)
- 1 - présentation et préambule (PDDS)
- 2 - point sur l'état des routes et les mesures en cours (CRICR)
- 3 - discussion et détermination des mesures à prendre (participants)
- 4 - arbitrage, décision
- 5 - point sur les phénomènes induits par la situation météorologique (transports non-routiers, usagers naufragés en particulier sur la route, rétablissement alimentation électrique, etc.) moyens mis en œuvre pour palier à la situation (COZ)
- 6 - avancement des opérations en cours (COZ)
- 7 - discussion (participants)
- 8 - arbitrage, décision
- 9 - organisation de la prochaine audioconférence (heure, participants, objet)

**Durée Moyenne :** 20 à 30 minutes

Nota : la chronologie du déroulement « type » sera adaptée aux enjeux. Les points 2 à 4 peuvent être intervertis avec les points 5 à 7.

### **1.3.4 - Information COGIC – CIC**

Le COZ (ou COZ renforcé), armé sous l'autorité du PDDS, alimente de sa synthèse le COGIC, via l'ensemble des services de l'État concernés par la crise.

#### **■ Elaboration de l'information**

Durant la crise, qu'elle soit orientée « circulation routière » ou « sécurité civile » une centralisation des renseignements relatifs à la situation opérationnelle est effectuée par le COZ. Il s'agit principalement :

- des conditions de circulation routière
- des éventuelles altérations des autres réseaux de transport et d'énergie
- des besoins et/ou des opérations en cours de secours et d'assistance aux usagers

Techniquement, il s'agit de visioconférences depuis le site de la Borderie (Rennes) ou d'audioconférences depuis le site du CRICR (St Grégoire) (une réflexion est en cours pour équiper le CRICR d'une visioconférence).

Ces conférences réunissent le PDDS, le COZ renforcé, le CRICR renforcé (ou la CER ou le PCCZO). Elles permettent de bénéficier d'informations complètes et à jour en amont des visioconférences organisées par la CIC (cf1.3.3)

### ■ **Visioconférences « COGIC » ou « CIC »**

Participeront de manière générale aux visioconférences « COGIC » ou « CIC » :

- le préfet de zone et/ou le PDDS ou son représentant,
- un représentant du CRICR (codirecteur ou adjoint de permanence) en cas d'activation du PCCZO;
- un représentant du COZ renforcé;
- toute autre personne à la demande du préfet de zone et/ou du PDDS ou son représentant.

### **1.3.5 - Principes de l'information des usagers**

L'information est diffusée en fonction des niveaux de crise et des mesures de gestion de trafic prises. A chaque mesure correspond un message-type (Cf annexe V). Les messages d'information vers l'utilisateur sont élaborés et diffusés par le CRICR Ouest aux niveaux 1, 2 et 3, puis par le PCCZO au niveau 4.

Ces messages font la différence entre trois catégories d'utilisateurs :

- ceux circulant dans la zone impactée par les intempéries,
- ceux qui sont à proximité de la zone d'intempéries et qu'il faut inciter à faire demi-tour, ou à s'arrêter, ou à suivre les itinéraires alternatifs,
- et enfin les utilisateurs lointains à qui l'on demande de différer leur voyage.

En période d'activation du PIZO, la diffusion d'information au public et aux médias repose sur les capacités du CRICR OUEST, relayée par les outils des gestionnaires de voiries (radios dédiées, PMV, etc). Pour éviter la saturation de certaines sources d'information, les utilisateurs sont invités à écouter de préférence les médias radiophoniques ou télévisés.

En cas de mise en place d'une réponse personnalisée aux utilisateurs au sein des PC départementaux, le CRICR Ouest peut transférer les appels arrivant sur son audiotex (0800 100 200) vers les PC départementaux concernés.

Pendant les périodes d'activation du PIZO, le CRICR continue à effectuer normalement sa mission d'information du public. Les radios autoroutières diffusent également les informations issues du PC zonal transmises par le CRICR.

Les préfetures, le CRICR et le CNIR diffusent les messages aux organismes professionnels des transports.

Les arrêtés sont disponibles sur le site Bison futé à la rubrique « interdictions et restrictions de circulation de « l'Espace transporteur » : <http://www.bison-fute.gouv.fr>

## **1.4 - Assistance et Secours aux usagers**

### **1.4.1 - Principes généraux**

Les mesures d'assistance et de secours aux usagers de la route figurent dans le **plan ORSEC** de zone (Code de la sécurité intérieure) qui décrit les dispositions opérationnelles (colonnes mobiles de secours, hébergement, etc.).

Par principe, les situations traitées dans le cadre du PIZO peuvent avoir des conséquences dépassant les limites ou les capacités d'une commune. En conséquence, conformément aux dispositions du code de la sécurité intérieure, la direction des opérations de secours sera assurée par le préfet de département en lien avec la zone de défense.



## **1.5 - Administration du plan**

La DREAL de Bretagne – Mission de zone de défense et de sécurité est l'administrateur du plan. Elle est chargée d'organiser sa diffusion ainsi que sa présentation aux acteurs et aux médias.

### **Le service administrateur assure avec le CRICR l'évaluation du plan en :**

- animant les retours d'expérience auprès de son réseau territorial (DDT(M)) et en élaborant des bilans après chaque crise réexaminant le plan (organisation, mesures...) à partir des résultats des évaluations,
- réalisant les modifications nécessaires.

### **Le service administrateur assure avec le CRICR la mise à jour et les évolutions du plan :**

- au moyen d'une réunion annuelle organisée avec la collaboration des partenaires et autorités concernées, afin de :
  - prendre en compte les remarques et modifier, le cas échéant, certains points,
  - mettre à jour l'annuaire et les annexes du PIZO
  - ajuster le réseau et localiser les nouveaux équipements (PMV) utilisables.
- validation des modifications par l'autorité coordonnatrice,
- diffusion des mises à jour.

En cas d'hiver peu rigoureux et calme en terme de mise en œuvre opérationnelle, une consultation par courrier des différents acteurs pourra être réalisée afin de constituer un retour d'expérience (RETEX). La préfecture de zone est chargée d'organiser, avec l'appui du service administrateur et du CRICR, un exercice d'entraînement annuel avant la période de viabilité hivernale.

### **Le rôle des services acteurs consiste à :**

- diffuser le plan en interne,
- assurer la formation de leurs personnels,
- élaborer et adapter leurs cahiers de consignes ou fiches réflexes,
- remonter à l'administrateur les modifications de référentiels (annuaire, infrastructures, restrictions ...).

## **2 - GESTION TECHNIQUE DU PLAN**

---

### **2.1 - Description détaillée du réseau**

Le plan intempéries de la zone de défense ouest (PIZO) concerne les réseaux assurant les principales liaisons fonctionnelles d'importance nationale, inter-régionale, voire intra-régionale (cf Annexe II).

Le réseau PIZO présente la double particularité d'être limité aux liaisons les plus structurantes et d'être maillé. A l'échelle zonale, il offre ainsi une (ou plusieurs) possibilité(s) de délestage suite à l'interruption de circulation sur une section donnée. Il repose essentiellement sur des voies de type autoroutier. Seules quelques portions du réseau PIZO sont bidirectionnelles en attendant leur aménagement ou pour assurer la continuité. Douze gestionnaires principaux (Cf carte N°2) assurent l'exploitation de ce réseau ; les DIR (DIRO, DIRNO, DIRCO), les sociétés gestionnaires (APRR, ASF, CCIH, COFIROUTE, ROTALIS, SANEF et SAPN) ainsi que deux conseils généraux :

- Seine-Maritime : Rouen (D18E, D418),
- Indre-et-Loire : Tours - raccordement A85/A10 (D751, D37).

Ce réseau PIZO est constitué d'environ 70 sections principales. On entend par "section" une portion de réseau délimitée (par exemple : section Le Mans / Chartres sur A11), par deux nœuds routiers ou par une agglomération et un nœud routier (cf. Carte n°1).

Le réseau PIZO se "suffit à lui-même" et ne comporte pas de réseau associé ou annexe. Seules quelques mesures de stockage de PL peuvent être mises en œuvre en dehors du réseau PIZO. Il convient que les mesures d'exploitation soient assurées localement par les gestionnaires compétents avec le concours des forces de l'ordre et sous l'autorité des préfets de département.

#### **2.1.1 - Caractéristiques du réseau**

Le réseau d'étude est couvert par un certain nombre de zones ou points qui présentent une sensibilité accrue lorsque survient une intempérie. Ces contraintes physiques sont des points de fragilité du réseau sur lesquels une vigilance particulière devra être portée par les gestionnaires. Elles peuvent être classées en trois grandes familles :

1. Les déclivités (pentes et rampes) qui posent des difficultés pour les poids-lourds en situation de neige ou verglas,
2. Les zones inondables, qui génèrent des coupures d'axe,

3. Les grands ouvrages qui posent des difficultés particulières (exposition au vent, au verglas, etc.) à la circulation de tous les véhicules.

## **2.1.2 - Contraintes de trafic**

Les données de trafic utilisées pour définir les zones de stationnement sur le réseau routier du PIZO sont les dernières relevées à partir des stations de comptage des gestionnaires routiers (DIR, CG et sociétés d'autoroutes). On distingue d'une part, le « Trafic Moyen Journalier Annuel Tous Véhicules », et le « Trafic Moyen Journalier Annuel Poids Lourds », d'autre part.

## **2.2 - Les différentes phases de fonctionnement du plan**

La mise en œuvre opérationnelle du PIZO s'articule autour des quatre niveaux d'alerte décrits au Tableau III. Ce tableau indique la correspondance avec l'organisation des plans des zones de défense limitrophes.

### **2.2.1 - Organisation en situation normale (Niveau 1)**

#### ***2.2.1.1 - Définition***

Cet état du plan indique que pendant toute la période hivernale, en général du 15 novembre au 15 mars, le CRICR porte une attention particulière à la météorologie et aux conditions de circulation. Les gestionnaires routiers quant-à eux, informent le CRICR de l'état des routes du réseau défini dans le plan.

#### ***2.2.1.2 - Objectif***

Météo-France, les gestionnaires routiers, les Préfectures et les forces de l'ordre (qui constitueront le groupe de vigilance au niveau 2) s'assurent que le CRICR soit alerté le plus rapidement possible des risques liés à un événement météorologique.

#### ***2.2.1.3 - Acteurs***

- **Coordonnateur** : Le CRICR Ouest
- **Acteurs pour action** : le PDDS, Météo-France, les gestionnaires routiers et les forces de l'ordre.
- **Autres acteurs pour information** : les préfectures, les zones de défense limitrophes (CRICR limitrophes), la DREAL de zone, la cellule communication de la

### Critères d'activation

- **En début de la période hivernale** : au courrier d'officialisation de l'activation du PIZO par le PDDS, en général le 15 novembre
- **La réactivation du niveau 1 depuis le niveau 2** lorsque la carte vigilance de Météo-France est redevenue « verte »,
- **La réactivation du niveau 1 depuis le niveau 3** lorsque :
  - toutes les mesures de gestion de trafic sont désactivées,
  - la carte vigilance de Météo-France est à nouveau « verte »,
  - aucune alerte OPTIMA ( $T_p < 1^\circ$  et précipitations) n'est signalée,
  - les conditions de circulation sont classées en C1 (« normales »).

### Actions pour la mise en œuvre

En général, le 15 novembre, le CRICR met en éveil le groupe de vigilance. Le PDDS rédige un courrier pour officialiser l'activation du PIZO. Le CRICR envoie un message « *activer le niveau 1* » au PDDS, à Météo-France, aux gestionnaires routiers, aux forces de l'ordre, aux Préfectures et aux autres acteurs pour information. Météo-France, les gestionnaires routiers et les forces de l'ordre doivent alors plus particulièrement surveiller la situation et envoyer des informations au CRICR en cas de besoin.

Durant toute la période hivernale, le CRICR centralise les informations météo-routières, météo-atmosphériques et les conditions de circulation, qui lui parviennent. Il assure en continu cette activité, tant qu'il n'y a pas de changement de niveau du plan et jusqu'en général le 15 mars, souvent la date de la fin de la période hivernale.

Ces informations permettent au CRICR d'analyser la situation. Après avoir analysé la situation, il a les options suivantes :

- s'il n'y a **pas de changement** : continuer à centraliser les informations ;
- s'il y a un **changement** :
  - décider un changement de niveau du plan (pour un ou plusieurs départements),
  - renseigner les outils d'information aux usagers : TIPI, DIRIA, offre transporteurs,
  - rédiger une synthèse OPTICCO.

La décision de changer le niveau du plan comporte une seule alternative suivant l'importance du changement (ou de l'événement). Le passage du niveau 1 au niveau 2 ou du niveau 1 au niveau 3 (pour un ou plusieurs départements) est déterminé selon les critères suivants :

### ■ Du niveau 1 au niveau 2 :

- La carte de vigilance Météo-France est « jaune à enjeux » ou « orange » ;
- ET/OU un département limitrophe est placé en niveau 3 ou 4 ;
- ET/OU une zone de Défense limitrophe est placée en MG2 ou MG3.

### ■ Du niveau 1 au niveau 3 :

- La carte de vigilance Météo-France est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et il y a zone sensible ;
- ET/OU la carte de vigilance Météo-France est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et il y a des précipitations ;
- ET/OU la carte de vigilance Météo-France est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et les conditions de circulation sont classées en C3 (difficiles) ou C4 (impraticables) ;
- ET/OU un département limitrophe est placé en niveau 4 ;
- ET le cadre de permanence du PDDS a donné son accord.

**Le niveau 1 du plan est généralement désactivé le 15 mars.** Le Préfet de zone rédige un courrier officiel de désactivation du PIZO et le CRICR envoie alors un message « *levée du PIZO* » à Météo-France, aux gestionnaires routiers et aux forces de l'ordre qui arrêtent leur surveillance particulière pour le CRICR.

## 2.2.2 - Organisation en situation de pré-crise (Niveau 2)

### 2.2.2.1 - Définition

Cet état du plan marque le temps de la concertation pour définir l'ampleur de la crise, sa durée, sa localisation, les services impliqués pour la prise de mesures préventives éventuelles de gestion du trafic.

### 2.2.2.2 - Objectif

Le groupe de vigilance, piloté par le CRICR, est chargé de la surveillance des conditions météorologiques et de circulation sur l'ensemble de la zone Ouest. Ce groupe de vigilance est constitué du CRICR Ouest, de Météo France, du cadre de permanence de la préfecture de zone (le cadre d'astreinte « sécurité civile »), des gestionnaires routiers et des préfectures ou des DDT(M).

Des audio-conférences sont mises en œuvre pour décider collectivement de la stratégie à suivre.

### 2.2.2.3 - Acteurs

- **Coordonnateur** : le CRICR Ouest
- **Acteurs pour action** : le PDDS, le COZ, Météo-France, les gestionnaires routiers, les préfetures, les DDSP, les Centres d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie (CORG), la Direction zonale CRS (compagnie CRS) et la Région Gendarmerie de Bretagne pour la zone Ouest.
- **Autres acteurs pour information** : la cellule communication (Préfecture 35), la DREAL de zone et les zones de défense limitrophes (CRICR limitrophes).

#### Critères d'activation

- **Activation depuis le niveau 1** lorsque :
  - la carte de vigilance de Météo-France est « jaune à enjeux » ou « orange »,
  - ET/OU un département limitrophe est placé en niveau 3 ou 4,
  - ET/OU une zone de défense limitrophe est placée en MG2 ou MG3.
- **Réactivation depuis le niveau 3** lorsque :
  - toutes les mesures de gestion du trafic sont désactivées,
  - aucune alerte Optima (tp<1° + précipitations) n'est signalée,
  - les conditions de circulation sont classées en C2 (« délicates »).
- **Réactivation depuis le niveau 4** lorsque :
  - toutes les mesures de gestion du trafic sont désactivées,
  - toutes les mesures de secours aux usagers sont désactivées,
  - la continuité de la vie collective est rétablie au sein de la zone de défense et de sécurité,
  - les conditions de circulation sont classées en C2 (« délicates »),
  - le PDDS a donné son accord.

#### Actions pour la mise en œuvre

Le CRICR envoie un message « *activer le niveau 2* » : au PDDS, aux acteurs pour action (cités précédemment), à la cellule communication, à la DREAL de zone et aux acteurs pour information, qui lui renvoient un accusé-réception. Le CRICR désigne ensuite les membres du groupe de vigilance et organise le PC dans la durée.

Le CRICR peut alors commencer à réceptionner les informations qui lui parviennent du COZ, de Météo-France, des gestionnaires routiers concernés, des Préfectures concernées, des DDSP et des CORG concernés et de la direction zonale CRS. Tous ces acteurs exercent une surveillance, dans leur domaine de compétences, et envoient leurs informations au CRICR.

La **centralisation des informations au CRICR** lui permet d'analyser la situation, puis :

- de renseigner les outils d'information aux usagers : TIPI, DIRIA, offre transporteurs,
- d'envoyer une synthèse OPTICCO au cadre de permanence de la préfecture de zone (COZ), aux gestionnaires routiers, aux préfectures, à la cellule communication (préfecture 35), à la DREAL de zone, à la DDSP d'Ille-et-Vilaine coordonnatrice zonale, à la direction zonale CRS et à la région gendarmerie.

Après analyse de la situation, le CRICR a les options suivantes (pour un ou plusieurs départements) :

- s'il n'y a **pas de changement** : continuer à centraliser les informations ;
- s'il y a une **amélioration** : réactiver le niveau 1 ;
- s'il y a une **détérioration** : activer le niveau 3 ;
- s'il y a un **changement complexe** : procéder à une audio-conférence.

La décision de changer le niveau du plan comporte plusieurs alternatives suivant l'importance et la complexité du changement . Les critères sont les suivants :

■ **Du niveau 2 au niveau 1 :**

- La carte de vigilance de Météo-France est « verte ».

■ **Du niveau 2 au niveau 3 :**

- La carte de vigilance Météo-France est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et il y a une zone sensible ;
- ET/OU la carte de vigilance Météo-France est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et il y a des précipitations ;
- ET/OU la carte de vigilance Météo-France est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et les conditions de circulation sont classées en C3 (difficiles) ou C4 (impraticables),
- ET/OU un département limitrophe est placé en niveau 4,
- ET le cadre de permanence du PDDS a donné son accord.

Si le **changement est jugé complexe** par le CRICR, celui-ci invite le représentant de l'EMIZ, Météo-France, les gestionnaires routiers et les préfectures concernées à une audio-conférence. Ils doivent accuser réception de l'invitation et le CRICR doit centraliser tous les accusés de réception avant de débiter l'audio-conférence. L'audio-conférence doit faire l'objet d'un compte-rendu. Suite à l'audio-conférence, le CRICR doit :

- renseigner les outils d'information aux usagers,
- envoyer une synthèse OPTICCO aux mêmes acteurs que ceux cités précédemment,
- décider du niveau d'activation du plan.

La décision concernant le niveau d'activation du plan comporte trois possibilités :

- maintenir le niveau 2,
- activer le niveau 3 en cas de détérioration,
- demander au PDDS ou à son représentant, le passage en niveau 4 en cas de détérioration importante qui risquerait d'altérer durablement la continuité de la vie collective au sein de la zone de défense et de sécurité.

Dans ce dernier cas de figure :

- soit le PDDS ou son représentant donne son accord pour passer en niveau 4,
- soit, il refuse et le CRICR doit continuer à synthétiser les informations routières.

**Le passage du niveau 2 au niveau 4 se fait selon les critères suivants :**

- Des informations sont remontées des Services Départementaux d'Incendies et de Secours (SDIS) via les CODIS, (par exemple : le nombre véhicules bloqués sur les routes),
- ET/OU un centre d'hébergement est ouvert pour des naufragés de la route ,
- ET/OU les conditions de circulation sont classées en C4 (impraticables) et la route n'est pas fermée ,
- ET/OU des informations apparaissent dans TIPI sur des événements « bloquants » (qui correspondent par exemple à une forte concentration d'événements sur un même axe) ;
- ET le PDDS ou son représentant a donné son accord.

## **2.2.3 - Organisation en situation de crise (Niveau 3)**

### ***2.2.3.1 - Définition***

Cet état du plan implique l'activation du CRICR renforcé, voire celle de la CER, et très rapidement la prise de Mesures de Gestion du Trafic.

### ***2.2.3.2 - Objectif***

#### **■ Le CRICR renforcé**

Le CRICR est renforcé par deux personnes de la salle d'exploitation et un adjoint, placés sous l'autorité du codirecteur de permanence. Dans cette configuration, le CRICR renforcé :

- centralise les renseignements relatifs à la circulation routière en provenance du terrain et met à disposition ces informations sous forme synthétique ;
- anime la CER si celle-ci est activée ;



- propose au PDDS les mesures de gestion préventive relatives à la circulation des PL (déviation, stockage PL avec ou sans tri, interdiction de circulation) et rédige l'arrêté zonal de circulation correspondant ; les arrêtés peuvent être rédigés par la DREAL de zone ;
- si besoin, prépare et met en œuvre les besoins de fonctionnement du PCCZO en amont du niveau 4.

### ■ **La CER**

La CER est activée au niveau 3 du PIZO, en tant que de besoin, sur proposition du codirecteur de permanence du CRICR, et placée sous l'autorité du PDDS ou son représentant.

La direction de la CER est assurée par le PDDS ou, en cas d'empêchement, par son représentant. Le codirecteur de permanence du CRICR Ouest assiste le PDDS dans sa mission de direction de la CER. A ce titre, il anime la CER, propose au PDDS la convocation des services concernés en adéquation avec la situation ainsi qu'au fil de son évolution et coordonne l'action des membres de la CER.

La CER est installée dans les locaux du CRICR à St Grégoire (35).

### **2.2.3.3 - Acteurs**

#### ■ **Coordonnateur** : Le CRICR renforcé ou la CER si elle est activée

La CER est placée sous l'autorité du PDDS et est composé de représentants du CRICR Ouest (un codirecteur) en mode renforcé et de la DREAL de zone. Elle peut être renforcée en tant que de besoin par tout membre du PCCZO dont l'expertise est jugée utile en fonction de l'évolution de la situation.

#### ■ **Acteurs pour action** : le CRICR (salle exploitation), le PDDS, les préfetures, Météo-France, les gestionnaires routiers, les CORG, les DDSP, la cellule communication (Préfecture 35) et la direction zonale CRS.

#### ■ **Autres acteurs pour information** : Le COZ, Zones de défense limitrophes (CRICR limitrophes).

### **Critères d'activation**

#### ■ **Activation depuis le niveau 1** lorsque :

- La carte de vigilance est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et il y a une zone sensible ;
- La carte de vigilance est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et il y a des précipitations ;
- La carte de vigilance est « orange » avec des risques d'intempéries ou de verglas et les conditions de circulation sont classées en C3 (difficiles) ou C4 (impraticables) ;
- Un département limitrophe a été placé en niveau 4 ;
- Le PDDS ou son représentant a donné son accord.

■ **Activation depuis le niveau 2 si :**

- Critères identiques à ceux correspondant au passage du niveau 1 au niveau 3.

■ **Réactivation depuis le niveau 4 lorsque :**

- Des mesures de gestion de trafic sont activées mais les mesures de secours aux usagers ont été désactivées ;
- Les mesures de secours aux usagers ont été désactivées mais les conditions de circulation sont restées classées en C3 (difficiles) ;
- La continuité de la vie collective au sein de la zone de défense est maintenue
- Le PDDS a donné son accord.

### Actions pour la mise en œuvre

Le CRICR envoie un message « *activer le niveau 3* » au PDDS, aux acteurs pour action et aux acteurs pour information, qui lui retournent un accusé réception.

Le CRICR renforcé peut alors commencer à réceptionner les informations qui lui parviennent des Préfectures concernées, de Météo-France, des gestionnaires routiers concernés, des DDSP concernés et des CORG concernés. Tous ces acteurs exercent une surveillance de la situation sur le terrain, dans leur domaine de compétences, et envoient leurs informations au CRICR.

La centralisation des informations au CRICR permet au CRICR renforcé d'analyser la situation, puis :

- de proposer au PDDS l'activation de la CER, si besoin est, en précisant les services souhaités en appui au CRICR (parmi les membres du PCCZO);
- de renseigner les outils d'information aux usagers : TIPI, DIRIA, offre transporteurs ;
- d'envoyer une synthèse OPTICCO à l'EMIZ, aux gestionnaires routiers, aux préfetures, à la cellule communication (préfecture 35), à la DREAL de zone, à la DDSP d'Ille-et-Vilaine coordonnatrice zonale, à la direction zonale CRS et à la région gendarmerie pour la zone de défense Ouest.

Après analyse de la situation, le CRICR a les options suivantes (pour un département donné) :

- s'il n'y a **pas de changement** : continuer à centraliser les informations ;
- s'il y a une **amélioration** : réactiver le niveau 2 ;
- s'il y a une **grande amélioration** : réactiver le niveau 1 ;
- s'il y a un **changement complexe** : procéder à une audio-conférence.

Si le changement est jugé complexe par le CRICR renforcé ou la CER, il invite les préfetures concernées, la DREAL de zone, Météo-France, la région Gendarmerie, l'EMIZD-COZ et les gestionnaires routiers concernés à une audio-conférence. Ils doivent

accuser réception de l'invitation et le CRICR renforcé doit centraliser tous les accusés de réception avant de débiter l'audio-conférence. L'audio-conférence doit faire l'objet d'un compte-rendu (rédigé par la DREAL de zone si elle est présente au CRICR).

Suite à l'audio-conférence, la cellule de crise (au CRICR) doit :

- renseigner les outils d'information aux usagers (TIPI, DIRIA, offre transporteurs) : mission du CRICR – salle exploitation,
- envoyer une synthèse OPTICCO aux mêmes acteurs que ceux cités précédemment : mission du CRICR renforcé,
- informer la cellule communication de la Préfecture 35 : mission du CRICR renforcé,
- (1) rédiger des Arrêtés : mission du CRICR renforcé ou de la DREAL de zone si elle est présente,
- (2) décider du niveau d'activation du plan pour chaque département : mission du CRICR renforcé.

(1) Les projets d'arrêtés sont envoyés au PDDS accompagnés d'un point de situation. Le PDDS décide de signer ou non les projets. Il envoie sa décision au CRICR renforcé. Le CRICR renforcé a alors une alternative :

- soit les projets d'arrêtés ne sont pas signés par le PDDS et il doit alors recommencer la rédaction de ces projets
- soit les projets d'arrêtés sont signés par le PDDS et il les envoie alors pour exécution (par messagerie)

Le CRICR envoie les arrêtés pour exécution aux préfectures concernées, à la DREAL de zone, à la Région de gendarmerie, au cadre de permanence de la préfecture de zone (COZ), aux gestionnaires routiers concernés, aux CORG, aux DDSP, à la cellule communication de la Préfecture 35 et à la direction zonale CRS.

Seuls les gestionnaires routiers, les CORG, les DDSP et la direction zonale CRS (compagnies CRS) ont les moyens sur le terrain de mettre en œuvre ces arrêtés. Ils envoient donc un suivi de l'exécution de ces arrêtés au CRICR. Les Préfectures peuvent également réceptionner des informations du terrain, concernant le suivi de l'exécution des arrêtés, qu'elles envoient aussi au CRICR.

(2) La décision concernant le niveau d'activation du plan comporte quatre alternatives :

- la **réactivation du niveau 1** (pour un ou plusieurs départements),
- la **réactivation du niveau 2** (pour un ou plusieurs départements),
- le **maintien du niveau 3** (pour un ou plusieurs départements),
- la **demande d'autorisation au PDDS du passage en niveau 4** en cas de détérioration importante et dans ce cas de figure :
  - soit le PDDS donne son accord pour passer en niveau 4,
  - soit, il refuse et le CRICR continue à centraliser les informations

## 2.2.4 - Organisation en situation de crise (Niveau 4)

### 2.2.4.1 - Définition

Cet état du plan implique l'activation du PCCZO, la prise de mesures radicales de gestion du trafic, et dans le droit fil du plan ORSEC, d'assistance, de secours aux usagers et de préservation de la continuité de la vie collective au sein de la zone de défense et de sécurité.

### 2.2.4.2 - Objectif

Le PCCZO est activé au niveau 4 du PIZO.

La direction du PCCZO est assurée par le PDDS ou, en cas d'empêchement, son représentant. Le codirecteur de permanence du CRICR Ouest assiste le PDDS dans sa mission de direction du PCCZO. A ce titre, il anime le PCCZO et coordonne l'action des membres du PC. Le PCCZO est installé dans les locaux du CRICR.

### 2.2.4.3 - Acteurs

- **Coordonnateur** : le PCCZO : il est placé sous l'autorité du PDDS et il est composé de représentants du CRICR Ouest (un co-directeur), de la DREAL de zone, de la DIR de zone, de la DDSP d'Ille-et-Vilaine, coordonnatrice zonale, du commandement de la Région de Gendarmerie de Bretagne pour la zone de défense Ouest, des sociétés concessionnaires d'autoroutes (SCA), de Météo-France et du service communication de la préfecture d'Ille-et-Vilaine.

Un détachement de liaison du COZ renforcé assure la liaison entre le PCCZO basé à St Grégoire et le COZ renforcé basé à la Borderie, sur décision et selon des modalités définies par le PDDS ou son représentant.

- **Acteurs pour action** : le CRICR (salle exploitation), le PDDS, les préfectures, Météo-France, le COZ, les gestionnaires routiers, les CORG, les DDSP, la cellule communication (Préfecture 35) et la direction zonale CRS.
- **Autres acteurs pour information** : Zones de défense limitrophes (CRICR limitrophes).

#### Critères d'activation

- **Activation depuis le niveau 2** lorsque :
  - Des informations, par exemple le nombre de blessés, sont remontées des SDIS ;
  - Un centre d'hébergement est ouvert ;
  - Les conditions de circulation sont classées en C4 et la (ou les) route(s) ne sont pas fermées ;

- Des informations sur des événements « bloquants » sont remontées dans TIPI ;
- Le PDDS ou son représentant a donné son accord.

■ **Activation depuis le niveau 3 si :**

- Les critères sont identiques à ceux concernant le passage du niveau du 2 au niveau 4.

### Actions pour la mise en œuvre

Le PCCZO envoie un message « *activer le niveau 4* » au PDDS, aux acteurs pour action et pour information, qui lui renvoient un accusé de réception.

Le CRICR peut alors commencer à réceptionner les informations qui lui parviennent du CRICR, des préfectures concernées, de Météo-France, des gestionnaires routiers concernés, des DDSP concernés et des CORG concernés. Tous ces acteurs exercent une surveillance de la situation sur le terrain, dans leur domaine de compétences, et transmettent leurs informations au PCCZO.

La centralisation des informations permet au PCCZO d'analyser la situation routière puis :

- de renseigner les outils d'information aux usagers : TIPI, DIRIA, offre transporteurs (activité du CRICR),
- d'envoyer une synthèse OPTICCO aux préfectures, au cadre de permanence de la préfecture de zone (COZ) et aux gestionnaires routiers,
- d'inviter à une audio-conférence : les préfectures, Météo-France, le cadre de permanence de la préfecture de zone et les gestionnaires routiers concernés. Chaque participant doit retourner au PCCZO un accusé de réception de l'invitation, avant de procéder à l'audio-conférence elle-même.

Suite à l'audio-conférence, le PCCZO doit :

- à nouveau renseigner les outils d'information aux usagers (activité du CRICR),
- envoyer une synthèse OPTICCO aux mêmes acteurs que ceux cités précédemment,
- informer la cellule communication de la Préfecture 35,
- (1) rédiger des projets d'arrêtés,
- (2) décider du niveau d'activation du plan.

(1) Les projets d'arrêtés sont présentés au PDDS qui décide de les valider ou non . Il envoie sa décision au PCCZO. Le PCCZO a alors l'alternative suivante :

- soit les projets d'arrêtés ne sont pas validés par le PDDS et il doit alors recommencer la rédaction de ces projets,
- soit les projets d'arrêtés sont validés par le PDDS et alors envoyés pour exécution (par messagerie).

Le CRICR envoie les arrêtés pour exécution aux préfectures concernées, au cadre de permanence de la préfecture de zone(COZ), aux gestionnaires routiers concernés, aux CORG, aux DDSP, à la cellule communication de la Préfecture 35 et à la direction zonale CRS.

Seuls les gestionnaires routiers, les CORG, les DDSP et la direction zonale CRS (compagnies CRS) ont les moyens de mettre en œuvre sur le terrain ces arrêtés. Ils envoient donc un suivi de l'exécution de ces arrêtés au CRICR. Les préfectures peuvent également réceptionner des informations du terrain concernant le suivi de l'exécution des arrêtés, qu'elles transmettent aussi au CRICR

(2) La décision concernant le niveau d'activation du plan comporte deux alternatives :

- la **réactivation du niveau 3** (pour un ou plusieurs départements),
- la **réactivation du niveau 2** (pour un ou plusieurs départements).

Dans les deux cas, le PCCZO doit demander l'accord du PDDS. Le PDDS décide :

- soit de donner son accord pour passer en niveau 2,
- soit de donner son accord pour passer en niveau 3,
- soit, il refuse les propositions et décide de rester en niveau 4 et le CRICR doit alors continuer à centraliser les informations

Au niveau 4, l'EMIZ centralise les mesures de secours et assistance aux usagers et envoie le suivi au CRICR. Le CRICR adresse les points de situation relatifs à la circulation routière au COZ afin de lui permettre d'assurer la remontée des informations vers le niveau national.

## **2.3 - Les mesures opérationnelles du PIZO**

L'objectif de ces mesures est d'éviter en cas d'intempéries hivernales sur le réseau, le blocage de la circulation notamment par les poids lourds. Les deux familles de mesures sont décrites ci-après de façon générique au regard de leurs objectifs, leurs principes et stratégies de mise en œuvre ainsi que leurs modèles de fiches et de messages.

### **■ Remarques sur les véhicules concernés :**

Les difficultés de conduite sous la neige des poids-lourds et les conséquences des blocages impliquent des mesures de gestion particulières. Les mesures sont généralement destinées aux poids-lourds de plus de 7,5 T de Poids Total Autorisé en Charge (PTAC), y compris les transports de matières dangereuses. En revanche, ces mesures de stationnement ne concernent pas :

- les transports de voyageurs,
- les transports d'animaux vivants.

Cependant, ces derniers peuvent être concernés par les mesures de déviation en phase curative. Les mesures de gestion de trafic curatives feront l'objet d'un examen particulier.

## 2.3.1 - Mesures d'Information des Usagers (MIU)

### ■ Objectif

Elles sont destinées à informer les usagers, des niveaux d'alerte du plan, des décisions prises et de les conseiller sur des horaires et choix d'itinéraires.

### ■ Principe et stratégie de mise en œuvre

A chaque niveau ou mesure, un message (Cf annexe V) est envoyé ou mis en ligne sur le site « Bison futé ». Les transporteurs font l'objet d'une communication particulière : une chaîne de transmission de l'information a été mise au point avec les transporteurs afin de toucher le maximum de professionnels.

Tableau 6 - Vecteurs de l'information utilisés

Service émetteur	Vecteur à privilégier
CRICR	CRICR voisins
	Audiotex 0800 100 200
	Internet : <a href="http://www.bison-fute.gouv.fr">http://www.bison-fute.gouv.fr</a>
	RDS-TMC via nœud DATEX
	Transporteurs
	Médias télévisés, radios locales et régionales
CNIR	Médias nationaux et internationaux
Autoroute/PC Info	Radio 107.7 FM
Exploitants/Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT)	Site internet
	RDS-TMC via nœud DATEX
	Call center
	PMV

## 2.3.2 - Mesures de Gestion de Trafic (MGT)

### ***2.3.2.1 - L'interdiction de dépasser et la limitation de vitesse pour les poids-lourds***

#### ■ Objectif

L'interdiction de dépasser à l'attention des véhicules poids-lourds est une mesure préventive qui permet de :

- limiter le risque d'accident

- pré-alerter les transporteurs (avant une mesure de stockage) ou maintenir leur vigilance en cas de persistance d'un risque météo sur une zone à risque où le stockage PL a été levé.
- communiquer de manière homogène sur l'ensemble d'un axe

■ **Principe et stratégie de mise en œuvre**

Elles visent l'ensemble des transporteurs routiers. Leur mise en œuvre et leur levée relèvent de l'autorité du préfet de département sur la base d'un arrêté du préfet de zone de défense et de sécurité. Pour chaque arrêté, les véhicules ciblés seront précisés.

**2.3.2.2 - Le stationnement préventif et curatif des poids-lourds**

■ **Objectif**

Il s'agit de faire stationner préventivement ou curativement les poids-lourds.

**Tableau 7 - Principales différences : stationnement préventif / curatif**

Stationnement préventif	Stationnement curatif
En amont des conditions de circulation dégradée, les conducteurs de poids lourds ne devront pas atteindre la zone sous intempéries	En condition dégradée, éviter qu'un poids-lourds en détresse provoque un accident et/ou le blocage d'un axe et empêche ainsi le traitement des chaussées
Des itinéraires alternatifs sont proposés si leur destination n'est pas dans la zone d'intempéries	Pas de délestage possible

■ **Principe et stratégie de mise en œuvre**

Les aires de service et de repos offrant des capacités de stationnement réduites, le stationnement en pleine voie s'impose lors de l'activation du PIZO. L'échelle zonale et le positionnement des zones à l'échelle d'une branche ont été retenus. Elles peuvent se coordonner avec des zones décidées à l'échelon local.

Les critères retenus pour la mise en place des zones sont décrits dans le tableau ci-après.

**Tableau 8 - Critères pour la mise en place des zones de stationnement**

Critères	Principes adoptés
Configuration	Bonnes conditions géométriques d'approche et de visibilité (tracé et profil)
Emplacement	Eviter les périphériques
Quantitatif	Au moins une zone par branche du réseau maillé, par sens de circulation en cohérence avec le trafic PL (environ 2 h minimum)
Services	Disposer si possible à l'intérieur de la zone d'un accès de service ou mieux d'une aire de service, prévoir les zones à proximité des agglomérations
Dimension	Longueur n'excédant pas si possible 10 km et ne comprenant pas d'échangeur
Capacité	Minimum 50 places



Mode opératoire	Laissé à l'appréciation des gestionnaires, calage nécessaire avec forces de l'ordre
Mise en place	Adoption d'une chronologie d'activation par axe et par sens en fonction du lieu et du déplacement de la crise
Cas particulier	Possibilité d'utiliser une branche interdite à la circulation des VL type A28 « Le Mans-Tours », ou de les localiser sur des aires annexes en dehors, mais à proximité du réseau PIZO (avec convention)

Les gestionnaires des voies et les forces de l'ordre s'accordent au préalable sur les modalités de stationnement et de tri des véhicules, afin de faciliter l'activation des zones.

### ■ **Mode opératoire**

**Dès la mise en pré-crise (niveau 2)**, les préfetures concernées préparent les moyens matériels et humains (forces de l'ordre, gestionnaires) nécessaires à la mise en œuvre du dispositif afin d'anticiper les phases ultérieures (temps de mise en place de 1 h à 3 h pour les zones de stationnement).

**Au passage au niveau 3**, les préfetures concernées diffusent les arrêtés zonaux de réglementation ou d'interdiction de circuler aux acteurs départementaux chargés de leur exécution.

**A l'activation des mesures de gestion de trafic**, les arrêtés sont diffusés et les poids-lourds stoppés ou re-routés du plus près au plus loin de la zone perturbée au fur et à mesure de la saturation (repère d'alerte), des mesures de fermeture d'axe pourront également venir compléter le dispositif.

La mise en place des moyens techniques et humains pour l'activation d'une zone de stationnement PL doit faire l'objet d'une concertation étroite entre le gestionnaire et les forces de l'ordre et éventuellement donner lieu à des exercices d'entraînement pour en tester la faisabilité.

Les mesures de gestion des PL et l'interdiction de circuler devront être maintenues jusqu'au rétablissement effectif des conditions de viabilité sur la totalité de la, ou des, section(s) perturbée(s).

La désactivation de la mesure et la libération des véhicules devra se faire progressivement en liaison avec les départements voisins et les zones de défense voisines.

La mise en œuvre et la levée des mesures relèvent de l'autorité du préfet de département en application des arrêtés zonaux de circulation.

### ■ **Localisation**

Le Plan PIZO offre un potentiel d'environ 55138 places réparties sur 168 zones. La majorité des zones se faisant en stationnement pleine voie. La carte ci-après présente leur répartition sur l'ensemble de la zone de défense (annexe X). Seules 10 zones sont réalisées sur des zones annexes à la voie (parking, aire logistique, voies annexes). Pour

ces dernières, il est souhaitable qu'une convention définissant les règles soit réalisée par la préfecture de département. De même, il est conseillé de faire un état des lieux pré-hivernal afin de prévenir les contentieux ultérieurs.

La codification se réalise de la façon suivante : « Voie\_Gestionnaire département\_PR début\_sens » et chaque zone fait l'objet d'une fiche de synthèse afin de pouvoir disposer des informations nécessaires à son activation. Le tableau 7 présente, en cas de nécessité, les zones activables des plans intempéries des zones de défense voisines.

### **2.3.2.3 - Les zones de tri des poids-lourds**

Les épisodes hivernaux du mois de décembre 2010 ont mis en évidence la nécessité de maintenir, dans toute la mesure du possible, la circulation des véhicules poids-lourds de plus de 7,5 tonnes qui ne se dirigent pas vers des régions soumises aux intempéries afin de limiter les effets négatifs sur l'activité économique en autorisant les dessertes locales.

Cet objectif, qui vise à maintenir la circulation de proximité, nécessite de trier les véhicules poids-lourds pour dissocier ceux qui se dirigent vers les zones soumises aux intempéries de ceux qui ne s'y dirigent pas.

22 zones de tri ont été définies en conséquence sur le réseau PIZO. Elles sont codifiées de la façon suivante : « TRI\_Voie\_Gestionnaire département\_PR début\_sens ».

L'activation de ces zones de tri doit s'opérer en préventif (chaussée au noir) en relation avec les autres zones de stationnement définies à l'annexe X du présent plan. Les gestionnaires de voirie et les forces de l'ordre mettent en place les moyens nécessaires pour dissocier les poids-lourds en toute sécurité.

### **2.3.2.4 - L'interdiction de circulation**

#### **■ Objectif**

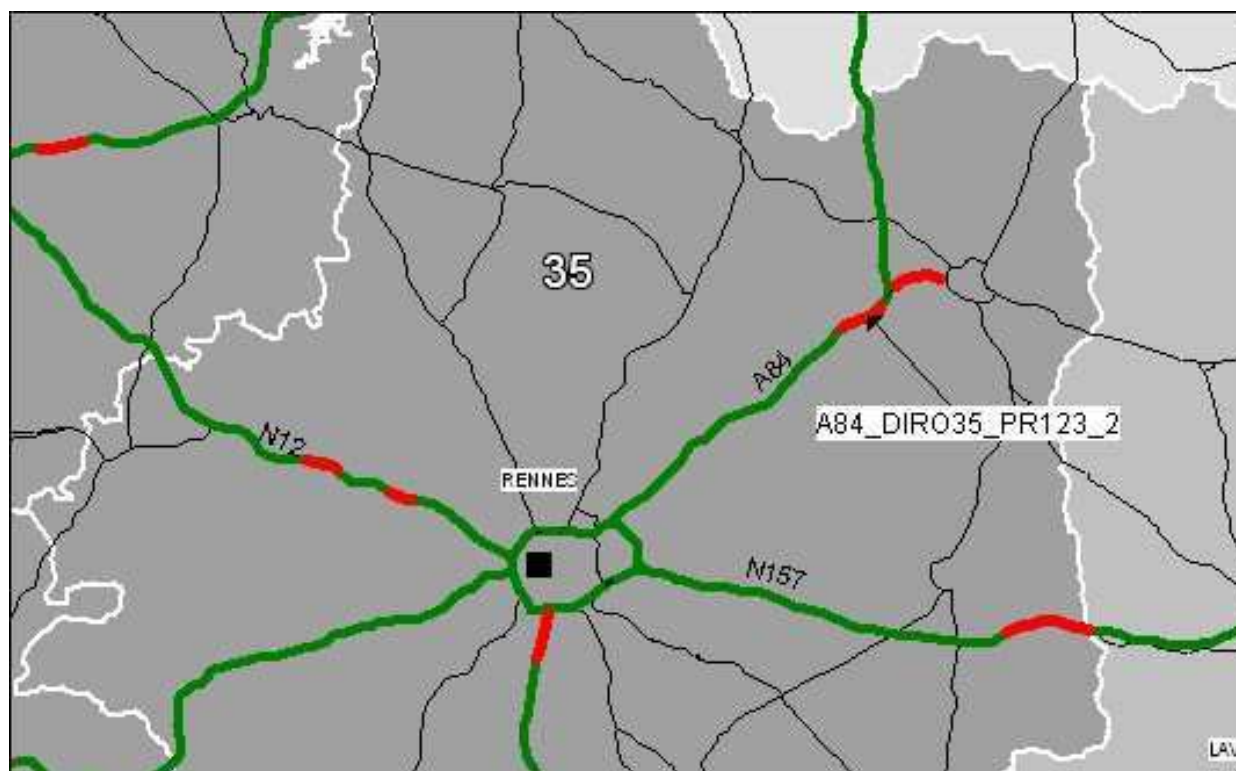
Cette interdiction de circuler peut s'adresser aux poids-lourds ou à l'ensemble des véhicules (y compris dans certains cas les autocars). Cette mesure entraîne la fermeture d'axes dans un sens ou dans les deux sens de circulation en fonction de la situation.

Elle se coordonne avec les mesures d'incitation à emprunter les itinéraires alternatifs et de stationnement poids-lourds, et permet d'éviter de faire stationner les poids-lourds indéfiniment sur des axes non directement concernés par la perturbation météorologique.

#### **■ Principe et stratégie de mise en œuvre**

Elle consiste à intercepter et diriger les poids-lourds concernés vers des itinéraires alternatifs. Leur mise en œuvre et leur levée relèvent de l'autorité du préfet de département sur la base d'un arrêté du préfet de zone de défense et de sécurité. Pour chaque arrêté, les véhicules ciblés seront précisés.

Carte 3 : PIZO 2013- Exemple de zones de stockage et de tri



### 2.3.2.5 - Les itinéraires alternatifs

#### ■ Objectif

Il s'agit de proposer aux véhicules des itinéraires alternatifs afin d'éviter les secteurs sous intempéries. Cette mesure peut concerner l'ensemble des véhicules ou seulement les poids-lourds.

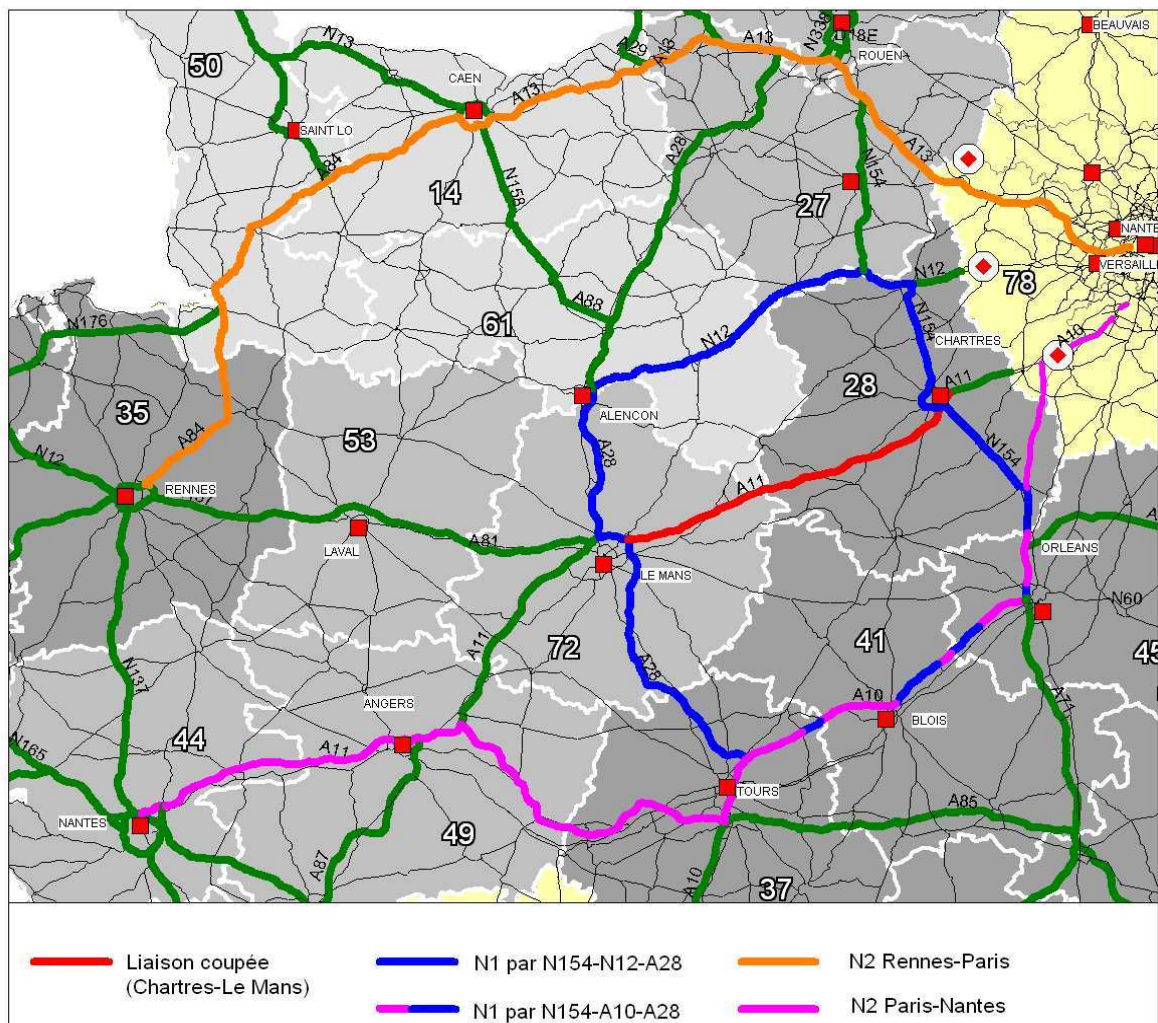
#### ■ Principe et stratégie de mise en œuvre

Sans fermeture d'axe, il s'agit avant tout de recommandations qui prennent la forme d'opérations de délestage. Ces itinéraires sont de deux types (moyenne et grande maille) et proposés dans la mesure du possible pour chaque maille.

Avec fermeture d'axe, cet itinéraire alternatif devient obligatoire et on parle alors de déviation. Ils font l'objet d'arrêtés zonaux.

La mise en œuvre et la levée des mesures relèvent de l'autorité du préfet de département en application des arrêtés zonaux de circulation.

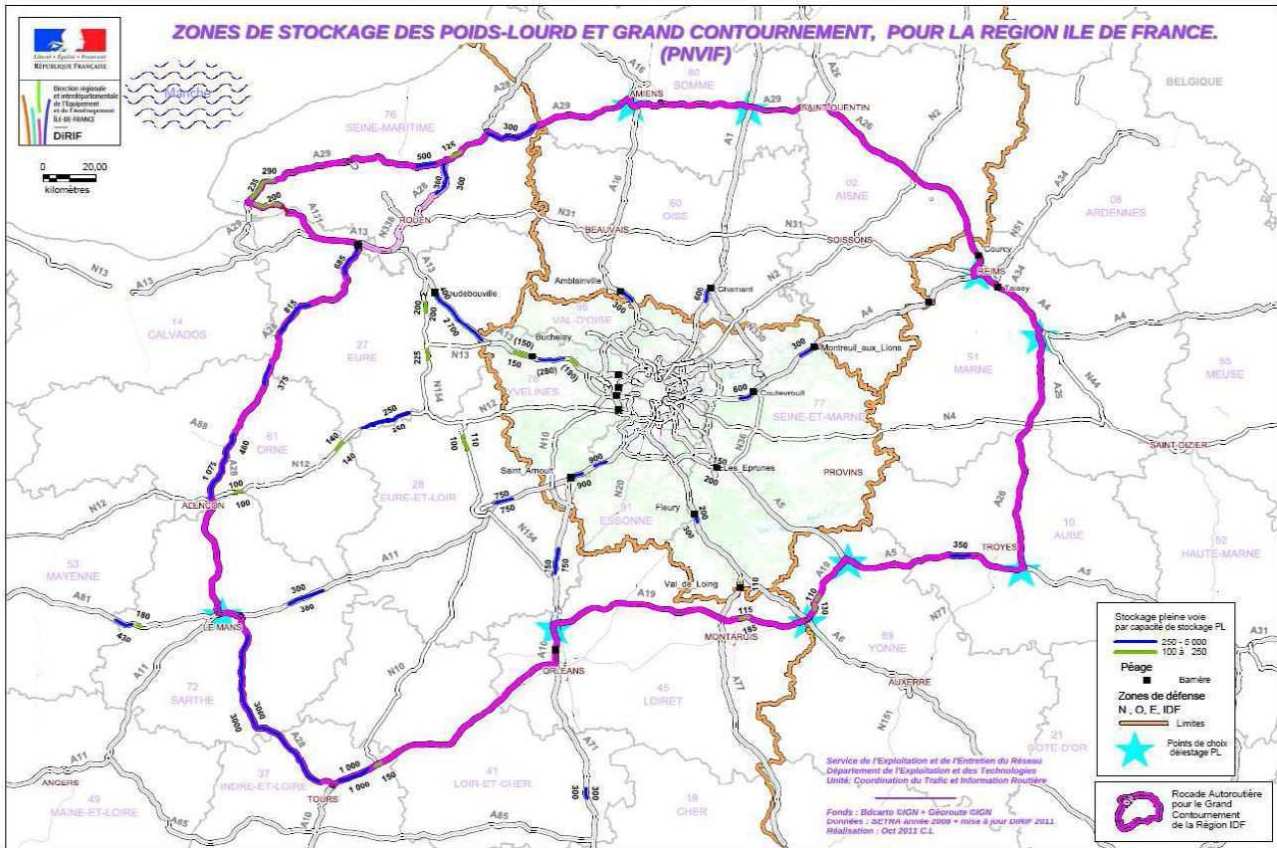
Carte 4 : Exemple d'itinéraires alternatifs sur la section Le Mans-Chartres



## ■ Localisation

Pour chaque voie, sens et maille des itinéraires alternatifs « Moyenne ou longue distance » sont proposés en collaboration gestionnaire / forces de l'ordre. Ces itinéraires reprennent pour les PGT « Grande maille » existant ou en cours de réalisation les propositions de délestage utilisant le réseau PIZO.

Carte 5 : Itinéraire Très Grande Maille de contournement de l'Île-de-France



# LISTE DES ACRONYMES

<b>APRR</b>	<b>Autoroutes Paris Rhin Rhône</b>
<b>ASF</b>	<b>Autoroutes du Sud de la France</b>
<b>CCI</b>	<b>Chambre du Commerce et de l'Industrie</b>
<b>CCIH</b>	<b>Chambre de Commerce et d'Industrie du Havre</b>
<b>CETE</b>	<b>Centre d'Études techniques de l'Équipement</b>
<b>CER</b>	<b>Cellule d'Expertise Routière</b>
<b>CG</b>	<b>Conseil Général</b>
<b>CIGT</b>	<b>Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic</b>
<b>CMS</b>	<b>Colonnes Mobiles de Secours</b>
<b>CNIR</b>	<b>Centre National d'Information Routière</b>
<b>COD</b>	<b>Centre Opérationnel Départemental</b>
<b>COGIC</b>	<b>Centre Opérationnel de Gestion Interministérielle de Crise</b>
<b>CORG</b>	<b>Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie</b>
<b>COZ</b>	<b>Centre Opérationnel de Zone</b>
<b>CRICR</b>	<b>Centre Régional d'Information et de Coordination Routière</b>
<b>CRS</b>	<b>Compagnie Républicaine de Sécurité</b>
<b>DDSP</b>	<b>Direction Départementale de la Sécurité Publique</b>
<b>DDTM</b>	<b>Direction Départementale des Territoires</b>
<b>DIR</b>	<b>Direction Interdépartementale des Routes</b>
<b>DIRCO</b>	<b>Direction Interdépartementale des Routes Centre-Ouest</b>
<b>DIRNO</b>	<b>Direction Interdépartementale des Routes Nord-Ouest</b>
<b>DIRO</b>	<b>Direction Interdépartementale des Routes Ouest</b>
<b>DREAL</b>	<b>Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement</b>
<b>EMIZ</b>	<b>État-Major Interministériel de Zone</b>
<b>IA</b>	<b>Itinéraire Alternatif</b>
<b>MG</b>	<b>Mesure Globale</b>
<b>MGT</b>	<b>Mesure de Gestion du Trafic</b>
<b>MIU</b>	<b>Mesure d'Information aux Usagers</b>
<b>MSU</b>	<b>Mesure de Secours aux Usagers</b>
<b>OPTICCO</b>	<b>Outil Pour le Traitement Informatisé et Cartographique des Crises Hivernales dans l'Ouest</b>

<b>OPTIMA</b>	<b>Outil de Production sur les Tronçons d'Informations Météorologiques Agrégées</b>
<b>PCCZO</b>	<b>Poste de Commandement Circulation de la Zone de défense et de sécurité Ouest</b>
<b>PDDS</b>	<b>Préfet Délégué à la Défense et à la Sécurité</b>
<b>PGT</b>	<b>Plan de gestion du Trafic</b>
<b>PIMAC</b>	<b>Plan Intempéries Massif Central</b>
<b>PISO</b>	<b>Plan Intempéries Sud-Ouest</b>
<b>PIZE</b>	<b>Plan Intempéries Est</b>
<b>PIZO</b>	<b>Plan Intempéries de la Zone de défense Ouest</b>
<b>PL</b>	<b>Poids-Lourds</b>
<b>PMV</b>	<b>Panneau à Message Variable</b>
<b>PNVIF</b>	<b>Plan Neige Verglas de l'Ile-de-France</b>
<b>PTAC</b>	<b>Poids Total Autorisé en Charge</b>
<b>PZDS</b>	<b>Préfet de Zone de Défense et de Sécurité</b>
<b>SAMU</b>	<b>Services d'Aide Médicaux d'Urgence</b>
<b>SAPN</b>	<b>Société des Autoroutes Paris Normandie</b>
<b>SCA</b>	<b>Sociétés Concessionnaires d'Autouroutes</b>
<b>SDIS</b>	<b>Service Départemental d'Incendies et de Secours</b>
<b>VL</b>	<b>Véhicules Légers</b>

# TABLES DES FIGURES

- Les tableaux

<u>Tableau 1 - Liste synthétique du réseau PIZO.....</u>	<u>12</u>
<u>Tableau 2 - Répartition du linéaire par département.....</u>	<u>15</u>
<u>Tableau 3 - Organisation du plan.....</u>	<u>17</u>
<u>Tableau 4 - Scenarii de gestion dans le cadre de la coordination interzonale.....</u>	<u>25</u>
<u>Tableau 5 - Récapitulatif des mesures interzonales.....</u>	<u>26</u>
<u>Tableau 6 - Vecteurs de l'information utilisés.....</u>	<u>47</u>
<u>Tableau 7 - Principales différences : stationnement préventif / curatif.....</u>	<u>48</u>
<u>Tableau 8 - Critères pour la mise en place des zones de stationnement.....</u>	<u>48</u>

- Les cartes

<u>Carte 1 - PIZO 2013 – Réseau.....</u>	<u>13</u>
<u>Carte 2 - PIZO 2013 – Gestionnaires.....</u>	<u>14</u>
<u>Carte 3 : PIZO 2013- Exemple de zones de stockage et de tri.....</u>	<u>51</u>
<u>Carte 4 : Exemple d'itinéraires alternatifs sur la section Le Mans-Chartres.....</u>	<u>52</u>
<u>Carte 5 : Itinéraire Très Grande Maille de contournement de l'Ile-de-France.....</u>	<u>53</u>