



Protocole unique dédié aux échanges d'informations et à la gestion des crises routières dans les Bouches-du- Rhône

Protocole relatif :
– aux échanges de données d'exploitation
– à la gestion des crises routières dans le département des Bouches du Rhône

entre

M MIRMAND, Préfet du département des Bouches-du-Rhône, représentant l'État dans ce département et Préfet de la zone de défense et de sécurité sud ;

Mme CAMILLERI Préfète de Police du département des Bouches-du-Rhône, représentant l'État dans ce département ;

et

La Direction Départementale des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône, représentée par M D'ISSERNIO, Directeur départemental ;

La Direction interdépartementale des routes Méditerranée, représentée par M BORDE, Directeur interdépartemental des routes Méditerranée ;

Le Département des Bouches-du-Rhône, représenté par Mme VASSAL, Présidente du Conseil Départemental ;

La société concessionnaire d'autoroute VINCI-ESCOTA représentée par M LAFFONT DE COLONGES, Directeur Régional Provence Camargue

La société concessionnaire d'autoroute VINCI-ASF représentée par M PISSONNIER, Directeur régional Provence Camargue, Exploitation Méditerranée de Vinci Autoroute ;

La société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage, représentée par M HAVARD, Directeur Général de la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage ;

La Métropole AMP, représentée par M RAUSCHER, Directeur Général des Services de la Métropole Aix-Marseille-Provence ;

Le Grand Port Maritime de Marseille (GPMM), représenté par M.MARTEL, Directeur Général du Grand Port Maritime de Marseille.

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

Textes de référence :

Instruction du 07 oct 2014 :rôle des DDTM dans la prévision, préparation et gestion des post-crises

Circulaire du 28 décembre 2011 relative à la gestion de la circulation routière : préparation et gestion des situations de crise routière

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

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

Code général des collectivités territoriales

code de la voirie routière

Article 1 – Objet de la convention

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

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

Dans ce cadre, la présente convention a pour objet :

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

Article 2 – Présentation de l'organisation des signataires

2.1 – La Direction départementale des Territoires et de la Mer (DDTM)

Comme inscrit dans les dispositions générales ORSEC, la DDTM est organisée pour faire face à ses missions de conseil et d'appui du Préfet pour la préparation et la gestion des crises routières.

L'**astreinte décisionnelle de la DDTM** est portée par une **astreinte de direction H24**, assurée par un binôme constitué d'un cadre et d'un directeur. Elle peut se faire appuyer ponctuellement par : des personnes ressources (expert métier), des astreintes de sécurité (RDI et feux de forêt) et la mission sécurité-défense (Unité Gestion de crise).

Elle coordonne et synthétise pour le Préfet, les remontées d'informations routières (contre-mesures de circulation des PPI/ORSEC et gestion de trafic dans tout autre cas) des différents gestionnaires de voirie du département, désignés ci-après dans le paragraphe 2.3.

2.2 – La Zone de Défense et de Sécurité Sud

L'**astreinte opérationnelle de la CRZ Sud** est portée par les chargés de mission de la CRZ (4 personnels en **H24 365 jours/an** dans les locaux de l'EMIZ). LA CRZ Sud est **sous l'autorité du CEMIZ et du SGZDS de la zone de défense et de sécurité sud**.

La CRZ Sud **coordonne les événements routiers impactant au moins 2 départements** (sur le réseau autoroutier concédé et non concédé et sur le réseau national) pour le Préfet de la zone de défense et de sécurité sud avec les préfetures concernées, les différents gestionnaires et les forces de l'ordre.

2.3 – Les gestionnaires du réseau routier du département des Bouches-du-Rhône

Le réseau routier des Bouches-du-Rhône relève de la compétence des principaux gestionnaires suivants :

- ASF : réseau autoroutier concédé ;
- ESCOTA : réseau autoroutier concédé ;
- DIR Méditerranée : réseau national routier et autoroutier non concédé ;
- Conseil Départemental des Bouches du Rhône : réseau routier départemental des Bouches du Rhône ;
- MAMP, SMTPC : exploitants des tunnels de l'axe littoral (A55-A50) de l'agglomération marseillaise ;
- GPM : exploitant du réseau portuaire.

La carte du réseau par gestionnaire est présentée en annexe 3

Pour l'exploitation de leur réseau routier, dans le département des bouches du Rhône, les services des gestionnaires routiers sont organisés comme suit :

2.3.1 – Le Conseil départemental des Bouches-du-Rhône

- **Présentation du réseau (km et nombre d'ouvrages) avec mention des points sensibles**

Le réseau routier départemental des bouches du Rhône totalise **3060 kms** de routes qui sont réparties en cinq catégories :

Réseau structurant	Réseau économique de liaison	Réseau urbain	Réseau à enjeux environnementaux et touristiques forts	Réseau local
8%	21%	17%	16,00 %	38%
247 kms	656 kms	508 kms	476 kms	1173 kms

Le patrimoine routier du Département est également constitué de 1300 ouvrages d'art, d'un tunnel de 320 m de long, de 130 000 m² de murs de soutènement, 8 ports et 2 bacs de traversées (Rhône et Petit Rhône)

- **Présentation de l'organisation des services**

La Direction des Routes et des Ports se compose de :

- 5 services au siège ;
- 3 Arrondissements territoriaux ;
- 24 centres exploitation ;
- 1 Centre d'Information des Routes Départemental ;
- 3 Ateliers départementaux.

L'organisation en temps réel de la Direction des routes et des Ports :

- CIRD fonctionne H24 7/7 365 jours de l'année avec un responsable en heures ouvrées.
- Un dispositif d'astreinte hors heures ouvrées : composé d'un cadre de permanence qui reste disponible en appui du CIRD, deux chefs de secteurs et 26 agents d'exploitation.
- Un dispositif de renfort d'astreinte pour le maintien de la viabilité hivernale : en sus du dispositif défini ci-dessus, 22 agents d'exploitation les week-end du 15 novembre au 15 mars.

- **Carte des implantations et du réseau CD13** : annexe 4

2.3.2– La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMed)

- **Présentation du réseau (km et nombre d'ouvrages) avec mention des points sensibles**

La Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMED) est placée sous l'autorité du Préfet du département des Bouches-du-Rhône.

La DIRMED est gestionnaire du réseau routier national non concédé avec 750 km d'itinéraires routiers répartis sur 3 régions (Provence Alpes Côte d'Azur – 500 km, Occitanie – 200 Km, et Auvergne Rhône-Alpes – 50 Km) et 9 départements (Lozère, Gard, Hérault, Vaucluse, Bouches-du-Rhône, Var, Alpes Haute Provence, Hautes Alpes, Isère) dans lesquels les préfets de département restent compétents en matière de police et de gestion de crise.

La DIRMED est divisée en trois districts, **seul le District Urbain (DU) de Marseille est concerné par le protocole unique dédié aux échanges d'informations et à la gestion des crises routières dans les Bouches-du-Rhône.**

Son périmètre est constitué des axes routiers suivants dans les Bouches-du-Rhône ::

- **Autoroutes urbaines non concédées des Bouches-du-Rhône** : A 7, A 50, A 51, A 55, A 507, A501, A502, A557
- **RN des Bouches-du-Rhône** : RN 296, RN 568, RN 569, RN 572, RN 113, RP 544 et RP 545(par convention avec le GPMM)

Sur le réseau de Bouches-du-Rhône, le district Urbain compte :

- 385 ouvrages d'art supérieurs à 2 mètres de hauteur ;
- 211 murs de soutènement ;
- 12 tunnels, dont 6 tunnels supérieurs à 300 mètres de long.

Les points sensibles concernant les fortes pentes supérieures à 6 % sur le réseau du district urbain :

- la rampe de l'A55 entre le PR9 et le PR15 dans les deux sens ;
- la rampe de la RN296 La Montée de Célony entre le PR1 et PR3+900 dans les deux sens ;
- le tunnel Saint Barnabé A507 (L2).

- **Présentation de l'organisation des services**

Le District Urbain (Septèmes-les-Vallons) est chargé de mettre en œuvre les actions d'exploitation, d'entretien et de conservation du patrimoine sur les sections de routes qu'ils gèrent : son effectif est de 162 personnes dont 130 agents répartis dans les Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI).

- Centre Autoroutier de Marseille composé des CEI de Clérissy (20 km), CEI d'Aix l'Ensoleillé (27 km), CEI de St-Antoine (36 km) et CEI St-Henri (37 km) ;
- CEI de Lavera (43 km) ;
- CEI de St-Martin de Crau (40 km).

Concernant la surveillance, la gestion du trafic et l'information aux usagers, **le CIGT de Marseille** gère **l'ensemble du réseau de la DIRMED 24 h/24 et 7 j/7**. Il est le point d'entrée de la DIRMED pour les forces de l'ordre et des services de secours.

Quatre niveaux d'astreinte sont assurés pour la continuité de service 24 h/24 et 7 jours/7, allant de l'équipe d'intervention (CEI) (N1), au chef d'astreinte du CEI (N2), au chef du district (N3) jusqu'au cadre de Direction (N4).

Sur l'ensemble de la DIRMED, le CIGT reçoit l'alerte et la diffuse, en fonction de la nature et de la gravité, au responsable d'intervention et/ou cadre chef de CEI (N2) voire au cadre du district (N3). Le chef de District (N3) assure la coordination des actions DIRMED sur son district, en lien avec les forces de l'ordre et les services de secours. Il alerte en tant que de besoin, le ou les COD concerné(s). Le cadre Direction (N4) assure la coordination des actions au niveau DIRMED.

Par ailleurs, une astreinte cadre mise en place au sein du CIGT permet d'apporter un appui technique au cadre d'astreinte sur tous les sujets relatifs au fonctionnement du CIGT et à l'information routière.

Les outils dont dispose la DIRMED pour la gestion de crise sont les suivants :

- Une chaîne d'alerte d'astreinte ;
- Une valise d'astreinte contenant les divers plans [DOVH et PEVH, plan particulier d'intervention, Plans de Gestion de Trafic (à grandes et petites mailles), PIS des tunnels (A507 – L2), TSA, procédures internes de gestions...]

La DIRMED peut décider de mettre en place **une cellule de crise en salle du PC du CIGT de Marseille**. Cette cellule est activée et pilotée le cadre district (N3), assisté d'au moins un cadre du CIGT. Des moyens d'encadrement et d'interventions sont également mis en place dans le ou les districts concernés par la crise.

Si besoin, en cas de crise interzonale, la DIRMed peut, contribuer à la diffusion de l'information routière via TIPI sur la zone de défense Sud, en appui du CEZOC.

- **Carte des implantations et du réseau DIRMED**: annexe 5

2.3.3 – Le réseau autoroutier concédé : VINCI – ESCOTA et VINCI – ASF

2.3.3.1 – VINCI – ESCOTA

- **Présentation du réseau (km et nombre d'ouvrages) avec mention des points sensibles**

Le réseau ESCOTA de VINCI Autoroutes exploite 109,917 km dans les Bouches du Rhône sur 6 axes sur lesquels il est décompté 179 ouvrages (126 passages inférieurs, 52 passages supérieurs et 1 viaduc), 2 tunnels et 4 points particuliers (4 barrières de péage pleine voie) :

- **L'autoroute A8** (25,157 km) : 45 ouvrages (33 passages inférieurs et 12 passages supérieurs), la barrière pleine voie de La Barque (PR 28.800) et un tunnel (tunnel de l'Angesse direction Italie PR d'Entrée 25,028 longueur 90 m et direction Aix-en-Provence PR d'Entrée 25.032 longueur 105 m).
- **L'autoroute A52 (26,077 km)** : 46 ouvrages (32 passages inférieurs et 14 passages supérieurs) et la barrière pleine voie de Pont de L'Étoile (PR 20.300).
- **L'autoroute A520** (3,065 km) : 2 ouvrages (2 passages supérieures).
- **L'autoroute A501** (2,757 km) : 8 ouvrages (3 passages inférieures et 5 passages supérieures).
- **L'autoroute A50** (18,181 km) : 32 ouvrages (26 passages inférieurs et 6 passages supérieurs) et la barrière pleine voie à La Ciotat (PR 34.800).
- **L'autoroute A51** (34,680 km) : 46 ouvrages (32 passages inférieurs, 13 passages supérieurs et 1 viaduc, le viaduc de La Durance au PR 58 d'une longueur de 290 m), la barrière pleine voie à Meyrargues (PR 35.900) et un tunnel (tunnel de Mirabeau PR d'Entrée 51.33, d'une longueur direction Gap de 393 m et direction Aix-en-Provence de 358 m).

- **Présentation de l'organisation des services**

Un centre d'exploitation basé à Aubagne (sur A52) ainsi que 2 points d'appui, un à La Barque (sur l'A8) et un autre sur Meyrargues (sur l'A51) sont en charge du réseau ESCOTA dans les Bouches du Rhône.

Le PC d'exploitation est basé dans le département des Bouches du Rhône, à Aubagne. Il monitorise le trafic des axes autoroutiers concédés à ESCOTA dans les départements des Bouches du Rhône, des Alpes de Haute Provence, des Hautes Alpes et d'une partie du Var.

L'organisation de VINCI Autoroutes réseau ESCOTA s'articule autour de 3 axes prioritaires :

- Assurer la sécurité des usagers, des salariés et des intervenants ;
- Informer régulièrement les usagers et les autorités de conditions de circulation ;
- Rétablir dans les meilleurs délais et/ou maintenir la continuité de la circulation.

À ce titre une surveillance du réseau est organisée de la manière suivante : surveillance H24/7 et astreintes hors heures ouvrables (renforts patrouilleurs et chaîne de décision).

- **Carte des implantations et du réseau ESCOTA** : annexe 6

2.3.3.2 – VINCI – ASF

- **Présentation du réseau (km et nombre d'ouvrages) avec mention des points sensibles**

Le réseau ASF de VINCI Autoroutes exploite 100,397 km sur 3 axes sur lesquels il est décompté 112 ouvrages (64 passages inférieurs et 48 passages supérieurs) et 4 points particuliers (3 barrières de péage pleine voie et un pont restaurant) :

- **L'autoroute A7** (54,417 km) : 59 ouvrages (34 passages inférieurs et 25 passages supérieurs), 1 barrière pleine voie à Lançon (PR 240.600) et un pont restaurant à Lançon (PR 241.700).
- **L'autoroute A8** (8,070 km) : 22 ouvrages (12 passages inférieurs et 10 passages supérieurs).
- **L'autoroute A54** (27,910 km dont 3,510 km à l'Ouest de la N113 et 24,400 km à l'Est de la N113) : 31 ouvrages (18 passages inférieurs et 13 passages supérieurs), 2 barrières de péage pleine voie à Arles (PR 22,500) et Saint Martin de Crau (PR 48,490).

- **Présentation de l'organisation des services**

Un centre d'exploitation basé à Salon de Provence est en charge du réseau ASF dans les Bouches du Rhône.

le PC d'exploitation est basé dans le département de Vaucluse, à Orange. Il monitoré le trafic des axes autoroutiers concédé à ASF dans les départements des Bouches du Rhône, du Vaucluse et du Gard.

L'organisation de VINCI Autoroutes s'articule autour de 3 axes prioritaires :

- Assurer la sécurité des usagers, des salariés et des intervenants ;
- Informer régulièrement les usagers et les autorités de conditions de circulation ;
- Rétablir dans les meilleurs délais et/ou maintenir la continuité de la circulation.

À ce titre une surveillance du réseau est organisée de la manière suivante :surveillance H 24/7 et astreintes hors heures ouvrables (renforts patrouilleurs et chaîne de décision).

- **Carte des implantations et du réseau ASF** : annexe 7

2.3.4 – Les tunneliers de l'axe littoral A50 – A55 : MAMP et SMTPC

2.3.4.1 – MAMP

- **Présentation du réseau (km et nombre d'ouvrages) avec mention des points sensibles**

Sur l'axe littoral, le Service Tunnels exploite en régie directe trois tunnels sur les voies qui assurent la liaison des autoroutes A50 et A55 :

- Vieux-Port (2 ouvrages indépendants) :
 - sens Sud-Nord : 597 m dont 325 m en partie sous-marine
 - sens Nord-Sud : 603 m dont 316 m en partie sous-marine
- Joliette : 1 012 m ;
- Major : 1 418 m.

Soit 3630 m dont 2015 dans le sens Sud-Nord et 1615 m dans le sens Nord-Sud.

Un point sensible : **l'échangeur du bassin de Carénage** qui dessert le centre-ville.

À noter, que le service exploite également

- Le tunnel Saint-Charles (monotube unidirectionnel), 780 m, situé sous le pôle multimodal St-Charles, il relie le centre-ville et l'autoroute A7
- Le tunnel Saint-Loup : trois tranchées couvertes de 289 m, 147 m et 220 m pour un total de 996 mètres.

- **Présentation de l'organisation des services**

Organisation de l'Exploitation : exploitation de type D4 – surveillance humaine permanente

- Moyens humains :
 - Au niveau de la maintenance : 8 agents de maintenance du lundi au vendredi, de 6h30 à 21h30, en 2 postes (2 agents de maintenance d'astreinte de nuit, les week-ends et jours férié).
 - Pour les besoins de la salle d'exploitation : 2 opérateurs de contrôle 24 h/24 et 7 jours/ 7, en 3 postes (2 opérateurs de contrôle d'astreinte en week-end et 2 opérateurs de contrôle en vacation volante en du lundi au vendredi pour les cas de carence).
 - Pour les besoins d'intervention : 2 agents d'intervention 24 h/24 et 7 jours/ 7, en 3 postes (2 agents d'intervention d'astreinte en week-end et 2 agents d'intervention en vacation volante en du lundi au vendredi pour les cas de carence).

Pour les besoins de décisions : 1 cadre est en astreinte 24 h/24 et 7 jours/7 et 1 cadre de Maintenance 24 h/24 et 7 jours/7.

- **Carte des implantations et du réseau des tunnels MAMP** : annexe 8

2.3.4.2 – SMTPC

- **Présentation du réseau (km et nombre d'ouvrages) avec mention des points sensibles**

Réseau SMTPC, 3 ouvrages et 1 ouvrage en construction :

- Tunnel Prado Carénage : tunnel de 2,4 km
- Tunnel Prado Sud : tunnel de 1,3 km
- Tunnel Rège : tunnel de moins de 300 m
- Bretelle Schloësing : bretelle d'insertion au tunnel Prado Sud de 495 m avec une discontinuité aérodynamique. En cours de construction

- **Présentation de l'organisation des services**

L'exploitation des tunnels est assurée par le personnel de la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage (SMTPC). La SMTPC est articulée autour de quatre départements :

- Un département Sécurité Trafic / Maintenance / Grands Projets
- Un département Administratif / Finance / Péage / Informatique
- Un Département Marketing / Communication / Commercial
- Un Département Ressources humaines.

L'effectif du poste au PC est adapté à la densité et au niveau de trafic dans les ouvrages :

- **en jours ouvrés de 7h00 à 19h30** : deux superviseurs en poste, un superviseur principal et responsable des deux tunnels, l'autre en renfort en cas d'évènement ;
- **les nuits du lundi au jeudi (de 19h30 à 7h00) et les week-ends (du vendredi 19h30 au lundi 7h00)** : un seul superviseur en poste mais avec le renfort d'un superviseur en prolongation de poste en cas de fort trafic ou d'évènement programmés.

L'effectif des patrouilleurs est adapté à la densité et au niveau du trafic dans les ouvrages :

- **en jours ouvrés de 6h00 à 19h30** : deux patrouilleurs en poste et un patrouilleur d'astreinte ;
- **les nuits du lundi au jeudi (de 19h30 à 6h00) et les week-ends (du vendredi 19h30 au lundi 6h00)** : un patrouilleur en poste et un patrouilleur d'astreinte.

L'effectif sur site des agents de viabilité varie en fonction du besoin des tours de services des superviseurs et des patrouilleurs (remplacement pour congés et/ou maladie) et en fonction, des programmations de travaux d'entretien

- **en jours ouvrés de 6h00 à 19h30** : 0 à 3 agents de viabilité en poste (dépendant du besoin en remplacement des patrouilleurs) ;
- **les nuits du lundi au jeudi (de 19h30 à 6h00)** : 0 à 3 agents de viabilité en poste (dépendant du besoin en remplacement des patrouilleurs).

L'équipe de la maintenance est composée de 6 agents de maîtrise (de formation électricien, électrotechnicien), et 1 à 2 agents en contrat d'alternance (en formation BTS/DUT) assure la maintenance préventive et curative des équipements de l'exploitation

- En jour de semaine de 06h00 à 20h00 ⇒ 1 (au minimum) à 3 techniciens sont présent sur site.
- De nuit et le week-end ⇒ 1 agent de maintenance d'astreinte est prêt à intervenir sur appel du superviseur, afin d'effectuer les opérations de maintenance d'urgence sur les équipements du tunnel. Ces techniciens assurent à tour de rôle cette fonction d'astreinte.

- **Les organisations en temps réel (fonctionnement de la permanence et ou de l'astreinte)**

Cinq cadres de la SMTPC assurent, une permanence dite « astreinte cadre ». Cette astreinte a une compétence opérationnelle 24/24 7/7 sur l'exploitation. En cas d'évènement significatif sur l'exploitation de la SMTPC l'astreinte cadre endosse le rôle de Directeur des Opérations Internes (ou « DOI »), dès son arrivée au PC, et remplace dans ce rôle le Superviseur PC. Le PC est situé au 3 avenue Arthur Scott, 13010 et assure une surveillance 24 h/24 et 7 j/7.

- **Carte des implantations et du réseau SMTPC** : annexe 9

2.3.5 – Le réseau portuaire du GPMM

- **Présentation du réseau (km et nombre d'ouvrages) avec mention des points sensibles**

90 km de routes portuaires rattachées principalement aux RN 568 et RD 268, situées sur les communes de Martigues, Fos-sur-Mer, Port de Bouc, et Port Saint-Louis du Rhône. Ainsi que **22 ponts** de différents types.

Points sensibles :

- RP 529, route d'accès au terminal pétrolier et aux sites pétrochimiques de Lavéra, (Martigues),
- RP 532, route d'accès aux terminaux pétrolier et gazier du Cavaou (Fos-sur-Mer).
- RP 535, route d'accès aux terminaux containers, depuis la RD 268, (giratoire du Mât de Ricca),
- RP 538, route d'accès au terminal gazier du Tonkin (Fos-sur-Mer) et de la station de pompage de l'eau industrielle du GPMM (située au Vigueirat), depuis la RD 268, carrefour des pointes).
- RP 541, route d'accès au terminal minéralier et aux sites pétrochimiques, depuis la RD 268 (giratoire du Relai).
- RP 541D, route d'accès au site pétrochimique depuis la RD 268, carrefour du Caban.
- RP 544 et 545, déviation des Poids Lourds de la Zone Industrielle de Fos (sous convention avec la DIRMED pour les patrouilles et les interventions sur accidents).
- RP546, route d'accès au Dépôt Pétrolier de Fos, depuis la RP545, carrefour des Joncs.

- **Présentation de l'organisation des services**

Un PC sûreté portuaire armé H24, en liaison avec les équipes terrain de la sûreté portuaire sur les deux bassins du GPMM. Les équipes de la sûreté portuaire sont sollicitées pour les interventions sur accidents et/ou incidents sur les sites suivants :

- Le réseau routier des Bassins-Ouest du GPMM,
- Les ouvrages d'arts gérés par le GPMM sur les Bassins-Ouest,

Ces équipes interviennent également dans le cadre :

- De la viabilité hivernale (salage et déneigement des routes du GPMM et des zones de circulation générale sur les terminaux),
- De toutes les actions urgentes (sécurité) dans ses domaines de compétences.

Moyens d'intervention :

Les équipes de la sûreté portuaire GPMM disposent des moyens suivants :

- Téléphone portable (G. S.M) à usage professionnel,
- Assistance d'une entreprise, titulaire du marché de maintenance avec le GPMM,
- Véhicule de service avec signalisation adaptée,
- Signalisation routière pour le balisage,
- Produit absorbant (intervention de l'entreprise titulaire du marché après déclenchement par le GPMM) ,
- Matériel de salage et déneigement, (intervention de l'entreprise titulaire du marché après déclenchement par le GPMM).

Déclenchement de l'intervention auprès des équipes de la sûreté portuaire :

Les différentes directions du Port (notamment Capitainerie et sûreté portuaire) et les services de secours, de police, de gendarmerie et la DDTM disposent du numéro du PC Sûreté GPMM qui dépêche une équipe sur place qui s'assure de la mise en place d'un balisage provisoire nécessaire en utilisant la signalisation par panneaux et matériels disponibles, ou tout autre matériel qu'il jugera utile. Si besoin, il fait appel à l'entreprise titulaire du marché pour le nettoyage et la remise en état de la chaussée.

De décembre à mi-mars, une astreinte hivernale est mise en place. Cette dernière est déclenchée en fonction des alertes météo que la capitainerie diffuse au service en charge de la viabilité hivernale. La carte des circuits prioritaires de l'astreinte hivernale est en annexe 10.

- **Carte des implantations et du réseau portuaire du GPMM :** annexe 10

Article 3 – Organisation de l'échange de données et de l'information

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

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

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

3.1 – Modalités d'échange des données et de mise à jour

Chaque fournisseur met à disposition, à titre gracieux, les données telles que décrites ci-après. Les parties s'engagent à fournir la dernière version des données numériques disponibles à l'administrateur de la base de données (DDTM 13) conformément à la périodicité définie ci-après : une fois par an, avant la période estivale.

Les tableaux suivants précisent les documents/données que chaque service doit fournir à l'autre ainsi que sa périodicité de leur mise à jour. Chaque document/donnée doit être identifié afin de connaître qui l'a produit et sa date de mise à jour. Ils sont transmis par voie numérique et/ou papier.

Domaines	Producteurs	Description des données / Documents	Fréquence de transmission / Mode de transmission
Connaissance du Réseau Cartographie	Gestionnaires routiers	La base de données décrivant les voies avec leurs caractéristiques (Point repère ou kilométrique, PMV, échangeur, les accès de service, les TPC, CEI).	À chaque mise à jour au format SIG (.shp, .tab, .kml, .kmz)
		Carte du réseau	À chaque mise à jour, Format papier (7 exemplaires)
Exploitation routière Viabilité hivernale	Gestionnaires routiers	Dossier d'organisation de la viabilité hivernale Itinéraire de déneigement	Annuel Format Numérique au format SIG (.shp, .tab, .kml, .kmz)
Exploitation routière Évènements programmés	Gestionnaires routiers	le récapitulatif des évènements perturbant de la semaine à venir : chantiers ou manifestations sur réseau à grande circulation impliquant la mise en place de déviation, ou pouvant entraîner des bouchons significatifs.	Une fois par semaine Par mail

La DDTM 13 assure le rôle de coordinateur départemental du SIG. À ce titre, elle reçoit les données des différents partenaires, les centralise, puis les diffuse à tous les partenaires du protocole. Elle accomplit cette démarche au moins une fois par an au moment de la mise à jour annuelle.

Accidentologie

Les données statistiques officielles détaillées de l'accidentalité routière sur le réseau départemental des Bouches-du-Rhône sont consignées dans des Bulletins d'Analyse des Accidents Corporels de la circulation (fichiers BAAC), émis par les forces de l'ordre. Au niveau départemental, sous contrôle de la préfecture de police, l'Observatoire Départemental de Sécurité Routière administre les données locales et assure notamment l'exhaustivité du fichier ainsi que la diffusion de la connaissance de l'accidentalité, par la publication périodique des bilans d'accidentalité. Pour disposer de ces statistiques, il convient d'établir une convention avec l'observatoire national précisant les modalités de mise à disposition et d'exploitation de ces données.

3.2 – Responsabilité des signataires en matière d'utilisation des données

Le protocole n'est aucunement une cession de droit de propriété intellectuelle, mais une simple mise à disposition des données. Les données contenues dans les fichiers mis à disposition sont transmises à titre indicatif et ne peuvent donc engager juridiquement leur gestionnaire. Le gestionnaire ne peut être tenu pour responsable d'une erreur technique lors de l'utilisation des fichiers mis à disposition.

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

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

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

3.3 – Évènements non programmés

La surveillance des conditions de circulation sur un réseau routier est de la responsabilité du gestionnaire du réseau. Une information routière des usagers sera mis en œuvre par les services émetteurs habilités à diffuser l'information routière et s'appuieront sur les supports qui leur sont propres pour assurer la plus large diffusion vers les usagers/clients.

Le tableau suivant liste les informations échangées entre les signataires pour chaque type d'évènement.

Évènement	Fréquence / mode de transmission	Expéditeurs	Destinataires
Intempéries hivernales			
Organisation de la Viabilité Hivernale (VH))La veille de l'évènement / par mail		DDTM
État des routes, conditions de circulation	Tous les matins avant 08 heures puis mise à jour toutes les 4 heures, si besoin une périodicité plus courte peut être décidée sur demande du Préfet ou de son représentant Par mail	Chaque gestionnaire routier	La DDTM synthétise l'information à l'attention : – la Préfecture ; <u>Si nécessaire</u> , – de(s) autre(s) gestionnaire(s) impacté(s) ; – le CEZOC- CRZ Sud.
Niveau 2 – Évènements hors crise routière			
1. accident corporel 2. accident matériel important 3. bouchon significatif 4. évènement nécessitant la coupure d'une bretelle 5. évènement nécessitant la neutralisation d'au moins une voie de circulation avec restriction importante des capacités 6. Situation crise mineure PGT : résulte d'une coupure aux conséquences maîtrisables par les mesures définies dans le PGT. La gestion de l'évènement et de ses conséquences se déroule de façon « normale » sans difficultés particulières.	Information en temps différé par mail	Chaque gestionnaire routier	– La DDTM (informe l'autorité préfectorale ou son représentant si elle l'estime nécessaire) – Le(s) autre(s) gestionnaire(s) impacté(s) – CEZOC-CRZ
Niveau 3 et 4 (pré-crise, crise)			
7. évènement nécessitant la coupure durable d'un ou 2 sens de circulation d'une route structurante et /ou à une heure de pointe 8. blocage très important de la circulation (intempéries, bouchon inhabituel) en fonction de la localisation et de l'heure. 9. accident impliquant un transport de matières dangereuses, un VIP, un agent des services, ou pouvant avoir des répercussions médiatiques significatives (transport de personnes, transport scolaire, passage à niveau...) 10. Survenance de plusieurs évènements simultanés ou d'un évènement qui dépasse l'intervention d'un seul gestionnaire => coordination nécessaire 11. désaccord entre partenaires : nécessite un arbitrage 12. Déclenchement d'un plan ORSEC/PPI 13. Perturbation d'ampleur entraînant la mise en œuvre d'un PGT	En temps réel par téléphone doublé d'échanges mail	Chaque gestionnaire routier	DDTM La DDTM informe en temps réel : – le(s) autre(s) gestionnaire(s) impacté(s) – la Préfecture – Le CEZOC- CRZ si nécessaire

Dès qu'un incident sur un réseau peut **interférer avec les conditions d'exploitation d'un autre réseau** (perturbation importante, déviation, délestage...):

– En niveau 2 : c'est au **gestionnaire du réseau sur lequel se produit l'évènement initial** d'informer les autres gestionnaires impactés et la DDTM

– En niveau 3 et 4 : c'est la **DDTM**, dans son rôle de coordination, qui informe les autres gestionnaires impactés et, si nécessaire, l'autorité préfectorale ainsi que la CRZ Sud.

Article 4 – Traitement des situations de crises

4.1 – L'organisation de la coordination routière (annexe 2)

Afin d'optimiser l'organisation de la veille et de la coordination, il est convenu de formaliser une **structure commune de coordination**. Elle est composée de :

Membres permanents

- La DDTM ;
- les gestionnaires routiers ;
- les forces de l'ordre

Membres variables

- CEZOC-CRZ Sud ;
- SPC (vigicrue) ;

Elle présente **des pilotages distincts** selon que l'on soit en phase préparation ou en phase pré-crise et crise.

- **La préparation de la gestion de crise**

Sous la direction du Préfet, la DDTM est **chargée d'animer un groupe de travail qui associe les services techniques des différents gestionnaires routiers du département et les forces de l'ordre du département**.

Les signataires s'engagent à y participer activement, sans nécessairement y être représentés par une présence physique en utilisant au besoin d'autres modalités du type vidéoconférence, ou conférence téléphonique, ainsi que des liaisons par messagerie.

Ce groupe a un **rôle de prévention** : il prépare par avance les mesures réflexes de gestion de la circulation en cas de crise et évalue les moyens humains et matériels nécessaires à la mise en œuvre des plans de gestion de trafic et du volet routier des plans ORSEC. Après la crise, il analyse son déroulement et propose les améliorations à apporter.

Annuellement (à minima, 1 fois/an), la DDTM réunira les partenaires pour faire le point sur :

- l'état des réseaux (aménagement, mesures d'exploitation permanentes) et des organisations (mise à jour des coordonnées...);
- les difficultés rencontrées (retour d'expérience des crises, bilan global, corrections à apporter aux plans...);
- les actions envisagées dans le département (programmation de l'élaboration et de la révision des plans notamment, calendrier des événements majeurs, etc.).

- **En pré-crise et crise**

Dans ce cadre, un **co-pilotage se met en place** :

- la **DDTM** coordonne uniquement les gestionnaires routiers ;
- La **Préfecture de police** aura en charge la coordination des forces de l'ordre du département.

(carte de répartition des zones de compétence – annexe 11)

Cette organisation aura pour **rôle de prévenir, anticiper et gérer** les situations de crises et **d'apporter une expertise** au Préfet de département dans le domaine de la circulation routière.

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

Le champ d'action du groupe de travail ou de l'organisation en crise est limité au département. Si une perturbation interfère avec un département voisin, la DDTM informe le CEZOC – CRZ Sud qui assure l'interface avec la DDT(M) ou la préfecture correspondante, qui coordonne les exploitants routiers concernés sur l'ensemble des départements concernés. Le niveau zonal est placé sous l'autorité du Préfet de défense et de sécurité de la zone Sud, représenté par l'EMIZ / COZ.

4.2 – Les modalités de gestion de crise

• **En niveau 2 – évènements routiers hors crise routière**

Lorsqu'un évènement routier est susceptible d'impacter un autre réseau, il relève de la **responsabilité du gestionnaire supportant l'incident de prévenir les gestionnaires concernés et la DDTM 13**.

Ce dernier peut demander la mise en œuvre d'un PGT (déclenchement simplifié) de manière à limiter ou retarder la survenance d'une crise.

À ce titre, le gestionnaire informe du déclenchement du plan l'ensemble des acteurs concernés par les mesures. Dès lors, chacun des gestionnaires applique les actions dont ils ont la charge pour la mise en œuvre de la mesure et en rendent compte auprès du gestionnaire coordinateur (celui qui supporte l'évènement) et de la DDTM13.

À ce niveau de gestion, **la DDTM ne coordonne pas les gestionnaires sauf à la demande expresse d'un gestionnaire**.

• **En niveau 3 et 4 – pré-crise et crise**

Lorsqu'un évènement de niveau 3 ou 4 intervient, selon la nomenclature de l'article 3, la DDTM est informée par le gestionnaire routier dès qu'il en a connaissance **par téléphone**.

Les services de la préfecture et la DDTM sont informés de tout évènement de type crue, épizootie, météo, manifestation, alerte provenant des services de secours, des forces de l'ordre, de la zone de défense, des ministères, etc. Dans ce cas, la DDTM alerte immédiatement tous les gestionnaires routiers concernés.

Deux cas sont à distinguer selon qu'un COD est gréé ou non en préfecture :

4.2.1. En pré-crise (veille opérationnelle, cellule de suivi)

En temps réel, la DDTM assure :

- le suivi de la situation et la coordination entre les différents exploitants routiers;
- les échanges d'informations en continu entre tous les acteurs concernés et surveille l'évolution des perturbations.

En anticipation et si nécessaire, la DDTM prépare avec les forces de l'ordre et les gestionnaires routiers le conseil technique pour la gestion du trafic en fonction de l'évolution de l'évènement, de la météo.

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

Dans cette configuration, **le Préfet n'est pas Directeur des Opérations (DO)** : la relation avec la préfecture se limitera à une information sur les mesures mises en œuvre et sur l'évolution de la situation.

4.2.2 – En crise – activation du COD

Le centre opérationnel départemental est une cellule de crise activée par le Préfet et constituée physiquement en préfecture. La **fonction de directeur des opérations (DO) est assurée par le préfet ou son représentant**. La DDTM informe les gestionnaires de l'activation d'un COD (planifié dans le cadre du rôle d'alerte ou inopiné).

La DDTM participe au COD, assure la coordination des remontées d'information et des mesures prises par les différents gestionnaires routiers, et fait l'interface entre le COD et les **gestionnaires routiers non présents au COD**. Une liaison pourra être établie en cas de nécessité par téléphone, audio ou visio conférence

Sous pilotage direct du Préfet, **la DDTM avec l'appui de la Préfecture de Police**, évalue la situation, définit les mesures de gestion de trafic à engager.

Délai d'intervention

Chaque gestionnaire routier coordonne ses moyens d'intervention mobilisés pour l'occasion en matière de circulation routière. L'installation des dispositifs et leur tenue effective (temps d'intervention) dépendront de la disponibilité des effectifs et de l'accessibilité de la zone au moment de l'évènement.

Les gestionnaires rendront compte d'éventuelles difficultés de mise en œuvre au Préfet ou à la DDTM.

Les gestionnaires routiers pourront solliciter la DDTM pour demander l'appui des forces de l'ordre.

Article 5 – Organisation des services – permanence opérationnelle

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

Les numéros à contacter et les adresses électroniques relatives aux échanges définis ci-dessus sont joints en annexe 1.

Ils sont tenus à jour en temps réel selon les modalités suivantes : chaque signataire envoie les informations de mise à jour à la DDTM à l'adresse mail ddtm-crise@bouches-du-rhone.gouv.fr, service centralisateur qui les diffuse à tous les signataires.

Article 6 – Durée de la convention

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

Article 7 – Reconduction

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

Article 8 – Procédure modificative

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

Protocole unique dédié aux échanges d'informations et à la gestion des crises routières dans les Bouches-du- Rhône

Protocole relatif : – aux échanges de données d'exploitation – à la gestion des crises routières dans le département des Bouches-du-Rhône

Fait en 10 exemplaires

A Marseille, le

Le Préfet de la zone de défense et de sécurité sud,
Le Préfet de département des bouches-du-Rhône

A Marseille, le

La préfète de Police du département des Bouches-du-Rhône

A Marseille, le

Le Directeur Interdépartemental des Routes Méditerranée

Denis BORDE
denis.borde
Signature numérique de
Denis BORDE
denis.borde
Date : 2022.01.05
17:16:17 +01'00'

Denis BORDE

A , le

La présidente du Conseil départemental des Bouches-du-Rhône

A Marseille, le

Le Directeur Départemental des Territoires et de la Mer des Bouches-du-Rhône

Jean-Philippe D'ISSERNIO
Signature numérique par Jean-Philippe D'ISSERNIO
ND : C=FR, O=SERVICE-PUBLIC GOUV MINISTERE
EN CHARGE DE L'AGRICULTURE, OU=0002
110070018, SERIALNUMBER=81819,
OID.0.9.2342.19200300.100.1.1=jp.dissemo,
E=jean-philippe.disserno@bouches-du-rhone.gouv.fr,
CN=Jean-Philippe D'ISSERNIO
Raison : Signataire
Emploi : Marseille
Date : 10-01-2022 17:05:33
Foxit Reader Version: 10.0.0

Jean-Philippe D'ISSERNIO

A , le

Le Directeur Général des Services de la Métropole Aix-Marseille-Provence

Domnin RAUSCHER

A Orange , le 10 février 2022

Le Directeur Régional Provence Camargue

Jérôme PISSONNIER

A , le

Directeur Régional Sud Est d'ESCOTA.

Damien LAFFONT DE COLONGES

A , le

Le Directeur Général de la Société Marseillaise du Tunnel Prado Carénage

corp52342
210
Signature numérique
de corp52342210
Date : 2022.02.02
12:26:10 +01'00'

Jérôme HAVARD

A , le

Le Directeur Général du Grand Port Maritime de Marseille

Annexes

- Annexe 1** : Coordonnées des astreintes/permanences H 24, 7 j/7, 365 jours/an ;
- Annexe 2** : Synoptique de l'organisation de la coordination routière ;
- Annexe 3** : Cartographie des gestionnaires des principaux réseaux routiers et autoroutiers des bouches du Rhône ;
- Annexe 4** : Cartographie du réseau du Conseil départemental des Bouches du Rhône ;
- Annexe 5** : Cartographie du réseau de la Direction Interdépartementale des Routes Méditerranée (DIRMed) ;
- Annexe 6** : Cartographie du réseau de Vinci Autoroutes – ESCOTA ;
- Annexe 7** : Cartographie du réseau de Vinci Autoroutes – ASF ;
- Annexe 8** : Cartographie Axe littoral A55 – tunneliers MAMP et SMTPC -A50 ;
Cartographie du réseau des tunnels métropolitains (MAMP) ;
- Annexe 9** : Cartographie du réseau des tunnels Prado – Carénage SMTPC ;
- Annexe 10** : Cartographie du réseau du Grand Port Maritime de Marseille (GPMM) ;
- Annexe 11** : Cartographie de la répartition des zones de compétences Police nationale (DDSP – CRS) / Gendarmerie nationale.

ANNEXE 1

Coordonnées des astreintes/permanences H 24,
7 j/7, 365 jours/an

Maj
27/05/21

Service / Fonction	Téléphone H24	mail
CEZOC – CRZ	04 91 24 20 18	crz-sud@interieur.gouv.fr
DDTM – cadre d’astreinte	06 15 46 28 13	ddtm-crise@bouches-du-rhone.gouv.fr
CD 13 – CIRD	04 13 31 21 00	cird@cg13.fr
DIRMED – PC CIGT Marseille	04 91 51 51 51	cigtirmed@developpement-durable.gouv.fr
ESCOTA – PC Mandelieu	04 93 48 51 38	CIT.mandelieu@vinci-autoroutes.com
ASF – PC Orange	04 90 34 40 33	pcsecurite.orange@vinci-autoroutes.com
MAMP – PC Tunnel	04 95 09 57 50	-
SMTPC – PC Tunnel	04 91 80 88 85	securite@tunnelprado.com
GPMM – PC Sûreté	04 91 39 44 44	-

Phase préparation

(Planification : PPI/ORSEC/PGT/Grands évènements)

Il est nécessaire de **maintenir une capacité collective d'anticipation face aux crises** en élaborant et en actualisant collectivement le volet routier des différents plans de sécurité civile (PPI, ORSEC) et les Plans de Gestion de Trafic (PGT).



Groupe de travail circulation et ordre public

Forces de l'ordre

Préfecture police
Gendarmerie
Police
(DDSP et CRSAP)

Gestionnaires routiers

CD 13
DIRMed
ASF - ESCOTA
Tunneliers



CEZOC – CRZ Sud
(au regard du périmètre du plan)

Compilation /
transmission

Préfecture (SIRACEDPC)

Phase pré-crise et crise

(vieille et gestion des situations de crises ou évènements programmés)

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



Entité de réflexion, d'analyse et d'appui

Gestionnaires routiers

CD 13
DIRMed
ASF - ESCOTA
Tunneliers

Forces de l'ordre

Gendarmerie
Police
(DDSP et CRSAP)



Alerte / expertise
SPC
Suivi hydro

appui
CEZOC – CRZ Sud
(au regard de l'évènement)

Préfecture (Cellule de suivi, COD)

Entité de commandement et de décision