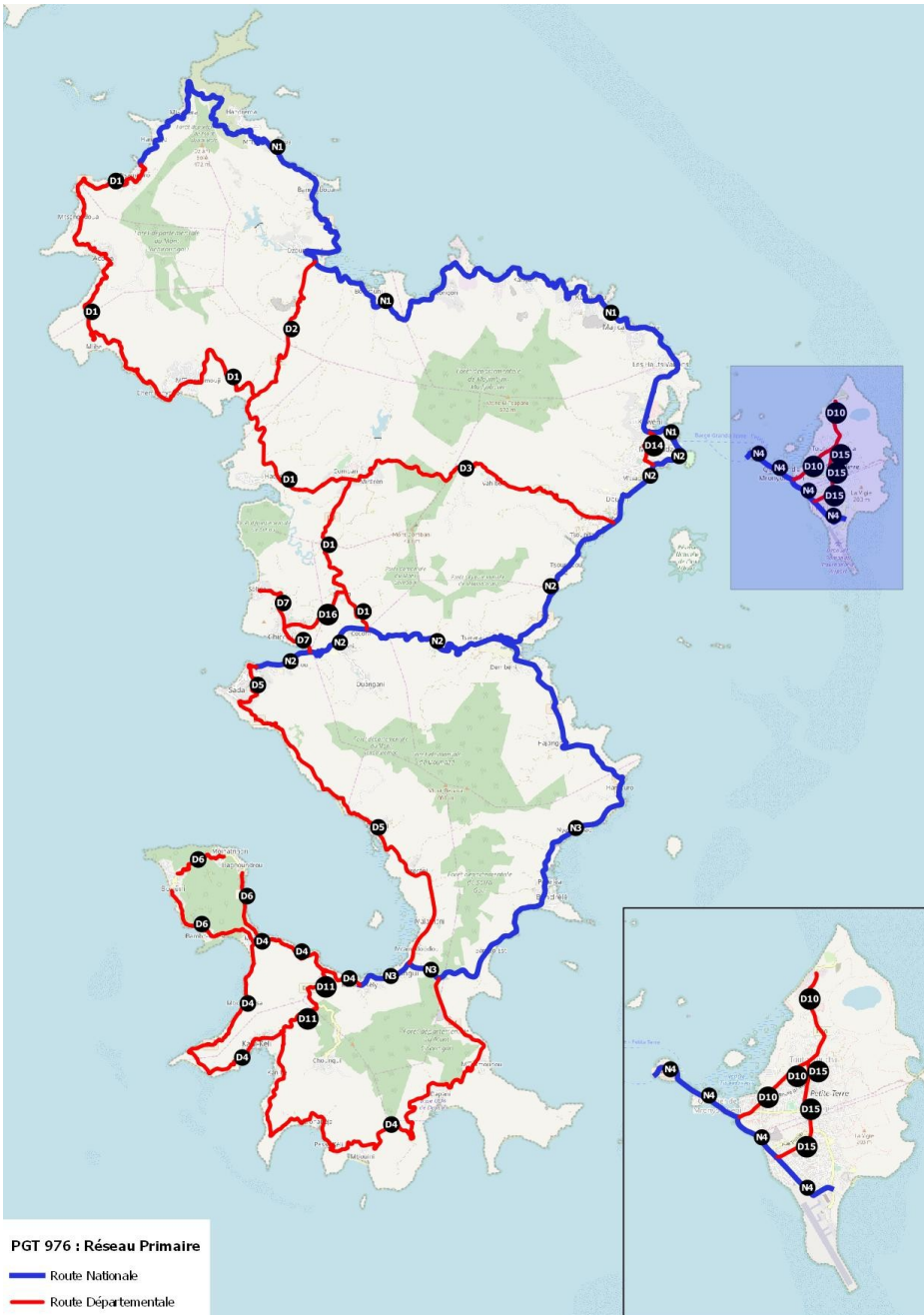


Préfecture de Mayotte

*Version V0.2
Février 2020*

*Volet
Organisationnel*



PLAN DE GESTION DE TRAFIC DEPARTEMENT DE MAYOTTE PGT 976

VOLET ORGANISATIONNEL

Historique des versions du document

Version	Date	Commentaire
V0.2	23/02/20	Intégration de la RD14 dans le réseau primaire
V0.1	01/01/20	1 ^{re} version

Réalisé par

Maître d'ouvrage DEAL de Mayotte

Maître d'œuvre Cerema, Direction Territoriale Méditerranée,
DCEDI / GTIE

Préambule

Le présent document constitue le volet organisationnel du Plan de Gestion de Trafic du département de Mayotte. Il vise à décrire les modalités fonctionnelles et organisationnelles du plan, ainsi que le rôle de l'ensemble des acteurs impliqués.

Il décrit par ailleurs les principes retenus en termes de gestion de trafic et l'ensemble des modalités concernant la diffusion des messages d'information.

Dans la suite du document, l'acronyme "**PGT976**" sera utilisé pour faire référence au Plan de Gestion du Trafic du département de Mayotte.

SOMMAIRE

PRÉAMBULE.....	2
OBJECTIF ET PÉRIMÈTRE TERRITORIAL DU PGT 976.....	5
Définition d'un PGT.....	5
Objectif principal du PGT 976.....	5
Évènements traités.....	5
Niveau du PGT.....	5
Spécificité de la gestion routière à Mayotte.....	5
Périmètre territorial.....	5
Réseau Primaire.....	5
Réseau Associé.....	5
Stratégie et Famille de mesure envisagées.....	5
ORGANISATION DÉCISIONNELLE ET OPERATIONNELLE.....	7
Introduction.....	7
Niveau du PGT et situations.....	7
La situation de pré-crise.....	7
La situation de crise.....	7
Organisations décisionnelles.....	7
Autorité coordonnatrice.....	7
Autorités détenant le Pouvoir de police.....	7
Coordonnateur.....	7
Organisations opérationnelles.....	8
Étapes de mises en œuvre du PGT.....	9
Schéma organisationnel.....	9
ORGANISATION DE LA COMMUNICATION VERS L'USAGER.....	11
Information vers l'utilisateur.....	11
En situation de pré-crise et crise routière.....	11
Guichet unique d'information.....	11
Services particuliers.....	11
Services émetteurs et vecteurs de diffusion.....	11
GESTION TECHNIQUE DU PLAN.....	12
Structure du PGT.....	12
Volet Organisationnel.....	12
Volet Technique.....	12
Mode d'emploi du volet technique.....	12
Fiches mesures.....	12
VIE ET MAINTENANCE DU PLAN.....	14
Service administrateur.....	14
Rôle du service administrateur.....	14
Rôle des services acteurs.....	14
ANNEXES.....	15
Annuaire / Abréviations.....	15

OBJECTIF ET PÉRIMÈTRE TERRITORIAL DU PGT 976

Définition d'un PGT Un plan de gestion du trafic (PGT) est élaboré pour faire face à des perturbations nécessitant une **action coordonnée** de plusieurs services participant à l'exploitation de la route sur un axe ou sur un réseau déterminé.

Le PGT est placé sous le pilotage d'une **autorité coordonnatrice**. Il repose sur :

- une **organisation décisionnelle et de coordination** (p.6) ;
- une **organisation opérationnelle** des services pour mettre en œuvre les décisions (p. 7);
- une **organisation spécifique de la communication vers les usagers** (p. 10) ;
- **des mesures d'exploitation coordonnées** de gestion de trafic et d'informations routières, élaborées à partir d'une concertation inter services et faisant l'objet d'accords mutuels (cf volet technique)

Objectif principal du PGT 976 L'objectif poursuivi par le PGT départemental de Mayotte (PGT 976) est de :

- faciliter la gestion du trafic routier sur les liaisons structurantes de l'île ;
- proposer des re-routage ;
- faciliter l'information des conducteurs avant et pendant le voyage.

Évènements traités Les événements susceptibles de déclencher le plan sont des événements ponctuels et aléatoires entraînant :

- **une coupure dans les 2 sens de circulation intervenant sur le réseau structurant** (voir carte page suivante).

Niveau du PGT Ce PGT est de niveau départemental.

Spécificité de la gestion routière à Mayotte Contrairement aux organisations courantes du territoire métropolitain, la gestion du réseau routier national à Mayotte est assurée par la DEAL / Service Infrastructures, Sécurité et Transports.

Par ailleurs, ce service assure également l'exploitation du réseau routier départemental du Conseil Départemental par le biais d'une convention.

Périmètre territorial Le périmètre territorial se compose de deux types de réseaux :

Réseau Primaire C'est le réseau sur lequel survient l'événement entraînant l'activation du PGT. Pour le PGT 976, le réseau primaire est constitué des axes structurants nationaux et départementaux de l'île (voir carte page suivante).

Réseau Associé C'est le réseau sur lequel s'opèrent les déviations (itinéraires obligatoires) et délestages (itinéraires conseillés)

Le réseau associé du PGT 976 s'appuie sur le réseau routier national, départemental voire local (voiries communales).

Stratégie et Famille de mesure envisagées L'objectif des mesures du PGT 976 est de **proposer des itinéraires alternatifs au réseau impacté par un événement (perturbation ou coupure)**.

Ces itinéraires sont à la fois de type :

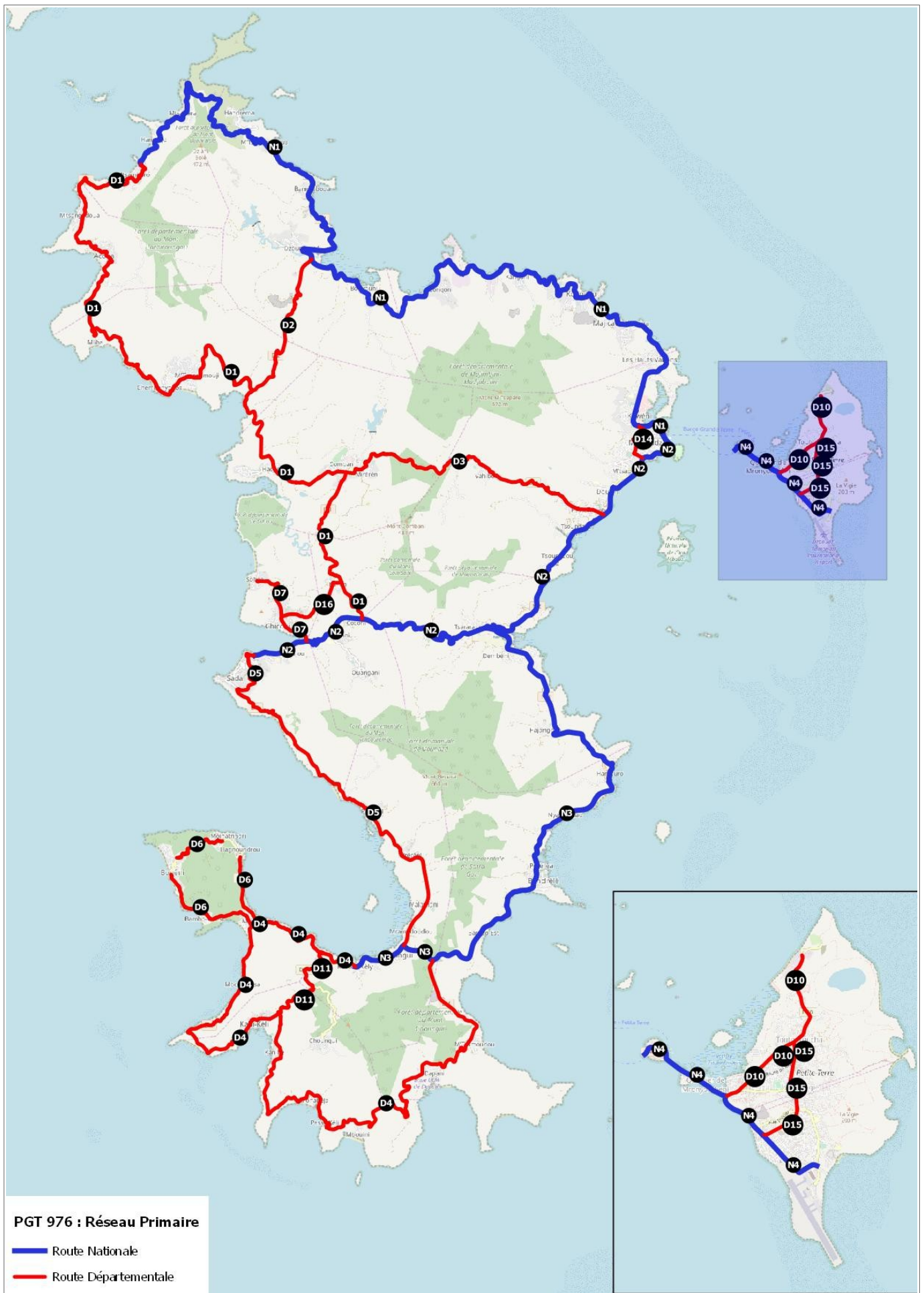
- déviation : itinéraire obligatoire au droit d'une coupure
- délestage : itinéraire conseillé .

Les mesures intégrées peuvent être à la fois de niveau :

- local (déviation de Mamoudzou par exemple)
- et/ou départemental (contournement par la côte Ouest par exemple).

La gestion des PL fera l'objet d'une attention particulière : certaines mesures ne s'appliquant pas à cette catégorie d'usagers. Par conséquent, un re-routage spécifique est proposé.

Les fiches « mesure » précisent la catégorie de véhicules auxquelles elles s'appliquent.



ORGANISATION DÉCISIONNELLE ET OPERATIONNELLE

Introduction

Le PGT définit et décrit les acteurs, leurs missions et les procédures pour le pilotage du plan et l'application des mesures.

Ce chapitre précise le « **Qui fait quoi et comment ?** » sur le plan des décisions et de la coordination. Une coordination est indispensable pour éviter que des mesures soient mises en œuvre sans prendre en compte l'état et les contraintes du réseau routier. Elle vise à coordonner l'action du Préfet de département avec les services opérationnels (Forces de l'ordre, Exploitants) .

Ce chapitre s'appuie sur les organisations actuelles appliquées au département de Mayotte pour la gestion de crise.

Niveau du PGT et situations

Le PGT 976 est de niveau départemental.

Deux situations de crise sont identifiées pour la gestion routière :

La situation de pré-crise Elle résulte **d'une coupure ou événement aux conséquences uniquement routières, et maîtrisables par les mesures définies dans le PGT.** La gestion de l'événement et de ses conséquences se déroule sans difficultés particulières.

La situation de crise Elle résulte **d'une coupure ou événement dont les conséquences dépassent le seul cadre routier.**

Ces événements peuvent être de l'ordre de :

- plusieurs événements simultanés ;
- complexité de la situation (problématique de matière dangereuse, alerte météorologique, perturbations importantes, ...)
- événements de sécurité publique,
- plan ORSEC, ...

Le PGT vient compléter dans ce cas par un volet routier les autres dispositifs de gestion de crise.

Organisations décisionnelles

Autorité coordonnatrice L'autorité coordonnatrice du PGT 976 est le préfet de département de Mayotte. Elle est responsable :

- de l'élaboration, de l'approbation et de la mise à jour du PGT ;
- **des décisions d'application du plan.**

Le Préfet, de par ses missions, a par ailleurs en charge :

- **l'activation du COD en cas de crise;**
- **la direction des opérations de secours** : mobilisation de tout moyen public (État, Département, communes, etc...)
- **la réquisition des moyens privés** permettant des interventions adaptées à la situation, dans les conditions prévues par la loi de modernisation de la sécurité civile du 13 août 2004 ;
- **la prescription des mesures de police** adaptées en matière de circulation routière en application des dispositions de l'article R411-18 du Code de la Route

Autorités détenant le Pouvoir de police Le pouvoir de police est détenu par :

- Le préfet de département sur le réseau RN et autoroutier ;
- **Le président du Conseil Département sur les RD hors agglomération ;**
- Le maire de la commune concernée pour les routes communales, départementales et nationales en agglomération.

Coordonnateur Pour mener à bien la coordination des actions de gestion de la circulation décrites dans le plan, **l'autorité coordonnatrice (Préfet de département) s'appuie sur un coordonnateur** auquel il délègue le déclenchement et l'application du plan.

La DEAL est nommée coordonnateur du PGT 976 par l'autorité coordonnatrice **pour assurer la coordination des mesures du PGT.** Elle agit sous le timbre de l'autorité coordonnatrice (le contenu de la délégation lui permettant de prendre certaines décisions relatives au plan est précisé dans l'arrêté préfectoral approuvant le PGT).

Au titre de la mission confiée par le Préfet de Mayotte, **le coordonnateur (cadre d'astreinte de la DEAL) :**

- **Pilote** l'élaboration du PGT et sa mise à jour, sur prescription du Préfet ;
- **En situation de pré-crise, pilote et coordonne le PGT :**
 - évaluation de la nature de l'événement et des impacts routiers,
 - choix des mesures à activer,
 - demande d'activation des mesures,
 - coordination des différents acteurs (CEI, Forces de l'ordre, ...),
 - suivi de la mise en œuvre des mesures,
 - procède le moment venu à la désactivation des mesures,
 - informe le Préfet de département (autorité coordonnatrice) sur les mesures prises et sur l'évolution de la situation ;
- **En situation de crise majeure (activation du COD), appui et conseil le préfet**
 - **participe au COD,**
 - **active le PC de crise routière et lui confie la mise en œuvre du plan et des actions décidées en COD,**
 - **assure l'interface entre le PC de crise routière et le COD ;**

Appui opérationnel : L'appui opérationnel dispose d'une organisation 24H/24 et des moyens techniques opérationnels pour venir en appui du coordonnateur (cadre d'astreinte de la DEAL) lors de l'activation du COD.

PC de crise routière

Pour le PGT 976, l'appui opérationnel est le PC de crise routière de la DEAL.

Le coordonnateur (cadre d'astreinte de la DEAL) lui confie la gestion des opérations en situation de crise majeure (COD).

A ce titre, le PC de crise routière :

- **Pilote et coordonne le PGT après validation du préfet :**
 - évaluation de la nature de l'événement et des impacts routiers,
 - proposition sur le choix des mesures,
 - **demande d'activation des mesures,**
 - **coordination des différents acteurs (CEI, Forces de l'ordre, ...),**
 - suivi de la mise en œuvre des mesures,
 - le moment venu sur décision du Préfet, désactivation des mesures.
- **Rend compte au coordonnateur (cadre d'astreinte de la DEAL) des mesures mises en œuvre et de l'évolution de la situation.**

Organisations opérationnelles

L'objectif est de décrire l'organisation opérationnelle et les procédures à mettre en œuvre pour le fonctionnement opérationnel du plan, au niveau des différentes autorités et acteurs.

Les différents acteurs – forces de l'ordre, gestionnaires de voirie, services de secours, ... – sont listés ci-dessous en définissant leurs rôles respectifs et le point d'entrée unique dans leur service.

	Acteurs	Point d'entrée unique
<i>Autorités départementales</i>	Préfecture de Mayotte	Permanence du corps préfectoral
<i>Coordonnateur</i>	DEAL / SIST	Cadre d'astreinte de permanence
<i>PC de crise routière</i>	DEAL / SIST / PC de crise routière	Pc de crise routière
<i>Forces de l'ordre</i>	CORG 976 Police nationale	CORG 976
<i>Exploitants : RRN et réseau départemental</i>	DEAL / SIST / CEI	Astreinte exploitation
<i>Exploitants : réseau communal</i>	commune	Point d'entrée spécifique à chaque commune
<i>Sécurité et protection civile</i>	SIDPC	Astreinte du SIDPC

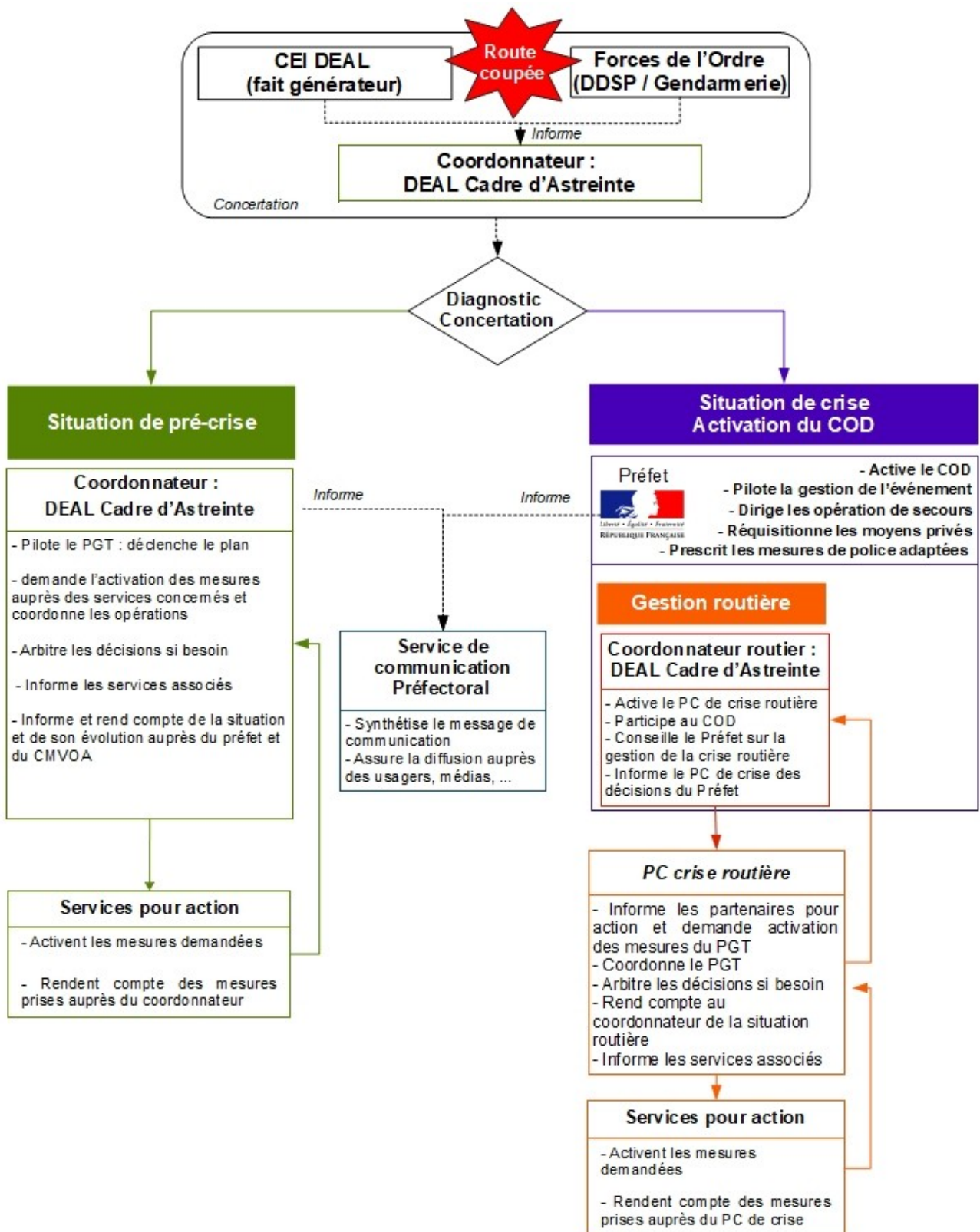
Étapes de mises en œuvre du PGT

La procédure de mise en œuvre du PGT se décline en plusieurs phases de la façon suivante :

- 1. Pré-diagnostic** À partir des informations recueillies sur le terrain et/ou provenant des forces de l'ordre, le CEI du réseau où se produit l'événement établit un pré-diagnostic indiquant :
 - la localisation de l'événement ;
 - son importance (nombre de voies impactées ou à couper) ;
 - sa durée prévisionnelle ;
 - le niveau de la perturbation générée ou attendue ;
 - les moyens pour le traiter et les mesures conservatoires immédiatement mises en œuvre.Ce diagnostic est régulièrement actualisé.
- 2. Alerte** Le CEI concerné alerte automatiquement le cadre d'astreinte de la DEAL en lui livrant son diagnostic.
Le cadre d'astreinte en informe selon la situation le Préfet de département et le CMVOa.
- 3. Diagnostic / concertation / choix des mesures** Le diagnostic de la situation sur l'ensemble du département concerné par la coupure est établi entre le cadre d'astreinte de la DEAL, le CEI concerné et les forces de l'ordre.
Ce diagnostic vise à déterminer si la situation relève d'une situation de pré-crise ou d'une situation de crise (mise en place du COD), et à identifier les mesures du PGT à mettre en œuvre.
- 4. Déclenchement** Une fois la viabilité des itinéraires vérifiée, le cadre d'astreinte de la DEAL propose le déclenchement du PGT976 auprès de l'autorité coordonnatrice .
Il en informe directement les acteurs concernés par les mesures par l'émission d'un message type émis sous le timbre de l'autorité coordonnatrice :
 - aux autorités décisionnaires listées ci-dessus.
 - aux services acteurs listes ci-dessus.Ce message relatif au déclenchement du PGT, à l'activation, suspension et désactivation des différentes mesures inclus les éléments suivants :
 - La localisation de la coupure, le(s) sens concerné(s) ;
 - Le libellé de(s) la(les) mesure(s).**La communication est sous l'autorité du préfet de département.**
- 5. Coordination et Suivi des mesures** Il appartient à chaque acteur (forces de l'ordre, CEI, ...) de remonter toutes informations susceptibles d'avoir un impact sur la pérennité ou non des mesures activées.
En fonction de l'évolution de la situation et de ces remontées d'information, le cadre d'astreinte DEAL adapte les mesures en conséquence qu'il transmet par message type auprès de l'ensemble des acteurs concernés.
Le cadre d'astreinte de la DEAL peut lorsque l'événement le justifie proposer au préfet de département le passage en COD. Le PC de crise routière est alors activé.
- 6. Levée du plan** Dès lors que la circulation est rétablie, le cadre d'astreinte de la DEAL propose au Préfet la levée du plan. Il envoie un message à l'ensemble des acteurs de la décision de levée du plan.
La levée du plan n'est effective que dès lors que la dernière mesure ait été désactivée. Il appartient donc là aussi à chaque acteur de faire remonter l'état réel de désactivation de la mesure (retrait de la signalisation, retrait des forces de l'ordre sur place, ...)
- 7. Débriefing après chaque événement** Après la levée effective du plan, chaque acteur émet sa synthèse auprès du coordonnateur (cadre d'astreinte de la DEAL) : points faibles et forts constatés à l'issue de la gestion de l'événement.
Une réunion de débriefing peut être sollicitée par chacun des acteurs du PGT; le coordonnateur est alors en charge de son organisation.

Schéma organisationnel

Le schéma ci-dessous synthétise les fonctions décisionnelles et opérationnelles.



Organisation de la communication vers l'utilisateur

Information vers l'utilisateur

L'information des usagers est **un des éléments clés** d'un Plan de Gestion du Trafic. Elle consiste à délivrer en temps réel des informations pertinentes et cohérentes au plus grand nombre d'utilisateurs afin de permettre d'atténuer les conséquences d'une crise. Dans ce volet « **communication vers les usagers** » est abordée l'information grand public via les médias.

En situation de pré-crise et crise routière

En situation de pré-crise et crise routière, la communication est coordonnée par le préfet de département.

La cellule de communication du corps préfectoral, sous le timbre du préfet de département, est le guichet unique d'information.

Guichet unique d'information

Le coordonnateur (Cadre d'astreinte de la DEAL) communique les informations concernant la gestion routière de l'événement à la cellule de communication de la Préfecture, qui après synthèse et validation, diffuse un message unique à l'ensemble des usagers via ses différents vecteurs de diffusion.

Un message type de communication est proposé au niveau de chacune des mesures pouvant être mises en œuvre dans le cadre du PGT. Ces messages sont à adapter et à compléter en fonction de la situation réelle.

Services particuliers

Une information spécifique devra être faite pour les transports routiers et transports de marchandises et/ou de matières dangereuses, leur permettant d'anticiper leurs départs, et leurs itinéraires.

Services émetteurs et vecteurs de diffusion

Service émetteur	Vecteur à privilégier
Préfectures	Site internet, Twitter Radios locales

GESTION TECHNIQUE DU PLAN

- Structure du PGT** Le PGT976 se compose de deux volets :
- d'un volet organisationnel (présent document)
 - d'un volet technique décrivant les mesures pouvant être mises en œuvre

Volet Organisationnel Il s'agit du présent document qui présente le fonctionnement général du plan, notamment la gestion de sa mise en œuvre, le rôle des différents acteurs et les règles de diffusion de l'information aux usagers.

Volet Technique Il s'agit de la partie du PGT déclinant toutes les **mesures coordonnées par segment** pour répondre à la gestion du trafic en cas d'événement.

Mode d'emploi du volet technique Le traitement d'un événement suit les étapes suivantes :

1	Diagnostic de ou des événement(s) : <ul style="list-style-type: none">• lieu, durée,• type de véhicules impactés et trafics constatés et prévisibles.
2	Détermination du ou des secteur(s) concerne(s) par l'événement
3	Choix des mesures pouvant être mises en œuvre en concertation avec les acteurs concernés
4	Vérification de la viabilité de l'itinéraire auprès des acteurs concernés
4	Activation des mesures retenues
5	Contrôle de la mise en place des mesures et suivi de l'évolution de l'événement.
6	Adaptation de la stratégie en fonction de l'évolution de l'événement (choix éventuel d'autres mesures)

Fiches mesures Pour chacun des axes et segment donné, les mesures décrivent les actions à réaliser par chaque acteur pour leur mise en œuvre et s'accompagnent **d'une représentation cartographique de l'itinéraire alternatif** .

La cartographie schématise l'ensemble des itinéraires pouvant être mis en œuvre. Seuls les points d'entrée des itinéraires (points de départ) ont été identifiés : carrefour en orange sur la carte.

Le balisage des itinéraires (pré-signalisation, point d'entrée, jalonnement et fin d'itinéraire) doit respecter les guides en la matière :

Signalisation temporaire – Conception et mise en œuvre des déviations
Guide Technique – VOLUME 5
Édition 2000 - SETRA

Ci-dessous un exemple de fiche Mesure :

**Coupure D5
SADA SUD (N2/D5) – CHIRONGUI Ouest (N3/D5)** Déviation dans les 2 sens de circulation par la D5, N2 et N3

Portée de la mesure	Type Véhicule :	Critères d'activation:	Critères de suspension:	Critères de désactivation:
Départementale	TV	Viabilité de l'itinéraire alternatif	Perturbation sur l'itinéraire alternatif	Circulation rétablie sur la D5



Description des itinéraires	Sens Nord → Sud : Depuis Sada (N2/D5) → D5 → N2 jusqu'à Tsararano → N3 jusqu'à Chirongui Sens Sud → Nord : Depuis Chirongui (D5/N3) → N3 jusqu'à Tsararano → N2 jusqu'à Sada
Restrictions	/
Longueur :	31 km
TP Théorique :	00:44

Message radio type (à compléter en fonction de l'événement)

"En raison d'un incident, la route départementale D5 est coupée entre XXXX et XXXX dans les 2 sens de circulation pour une durée de ...
Pour les usagers à hauteur de Sada / Chiconi / Ouagani en direction de Chirongui, suivre les panneaux de déviation mis en place en passant par la N2 en direction de Tsararano, puis par la N3 en direction de Kani-Kéli / Chirongui.
Pour les usagers à hauteur de Kahani en direction de Chirongui, suivre les panneaux de déviation mis en place en continuant sur la D1 en direction de Coconi, puis par la N2 en direction de Tsararano puis la N3 en direction de Kani-Kéli / Chirongui.
Pour les usagers à hauteur de Chirongui en direction de Sada, suivre les panneaux de déviation mis en place, en passant par la N3 en direction de Mamoudzou, puis la N2 en direction de Sada. »

ACTEURS	NATURE	DESCRIPTION DE L'ACTION
DEAL Cadre d'Astreinte ou PC de crise	Coordination	- Concerte l'ensemble des acteurs concernés pour la mise en œuvre de la mesure et en informe la Préfecture. - Informe les différents services à prévenir* pour information sur l'événement. - S'assure de la mise en œuvre de la mesure, rend compte de l'évolution de la situation auprès des acteurs et de la Préfecture et procède le moment venu à la désactivation de la mesure.
	Information des usagers	Transmet le message d'information concernant l'événement auprès du service de communication de la Préfecture pour diffusion auprès des usagers.
DEAL CEI Sud	Mise en place de la déviation	Met en place les panneaux de déviation : - aux départs des itinéraires au niveau des carrefours : N2/D5 (Sada Sud), D7/ N2 (Chiconi), D16/D1 (Kahani), D8/N2 (Ouagani), et N3/D4 et N3/D5 (Chirongui), en fonction du lieu de la coupure : N2/N3 (Tsararano) vers N3 ou Vers N2. - le long des itinéraires.
	Suivi de la mesure	Remonte l'information à la DEAL cadre d'astreinte ou PC de crise de toutes perturbations survenant sur l'itinéraire.
Forces de l'ordre	Suivi de la mesure	Remonte l'information à la DEAL cadre d'astreinte ou PC de crise de toutes perturbations survenant sur l'itinéraire.

*Services à prévenir :
 - Communes : Chirongui, Bandrété, Dembéné, Ouagani, Chiconi, Sada
 - Transporteurs / Taxis / Bus

Description des itinéraires : routes empruntées, restrictions, Km et Temps de parcours théoriques.

Point d'entrée des itinéraires de re-routage

Catégorie de véhicules auxquels s'appliquent les déviations

Ensemble des services à prévenir pour information

Ensemble des actions à mener pour chacun des acteurs concernés

Message radio type pour l'ensemble des itinéraires. A adapter / compléter en fonction de la situation réelle.

VIE ET MAINTENANCE DU PLAN

Service administrateur

Le Préfet de département, en sa qualité d'autorité coordonnatrice, charge la DEAL de Mayotte, de l'administration générale du PGT 976.

Rôle du service administrateur

Le rôle du service administrateur consiste à :

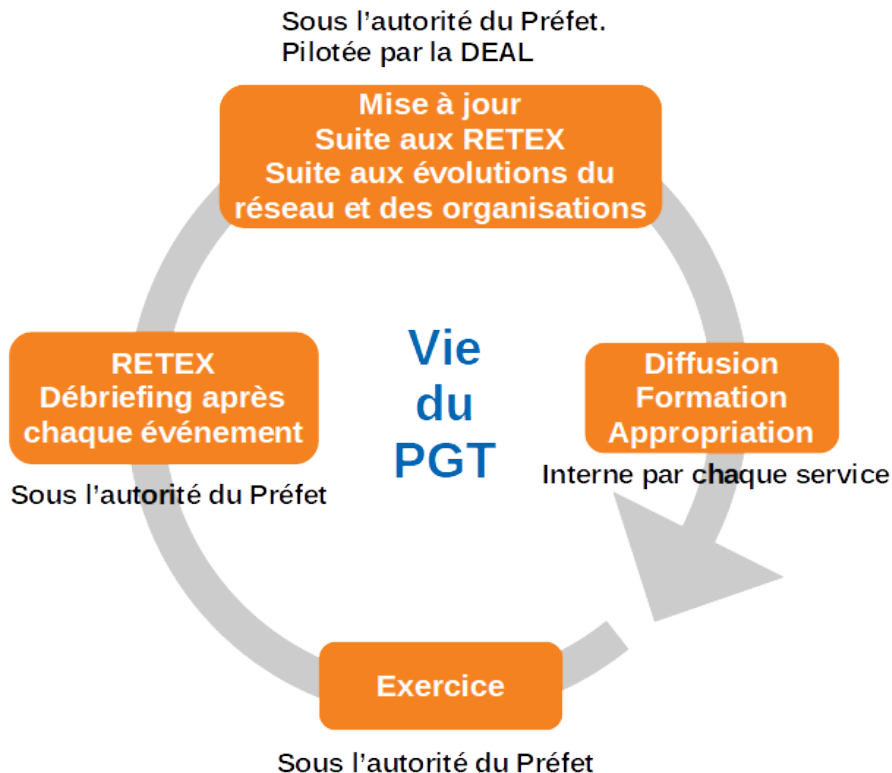
- **Organiser la diffusion du plan**, et les éventuelles présentations du plan services concernés.
- **Animer les debriefings et élaborer des bilans après chaque crise.**
- **Réexaminer le plan** (organisation, mesures, ...) à partir des résultats des évaluations et faire valider les modifications qui s'ensuivent.
- **Mettre à jour le document PGT.** Cette mise à jour se réalise avec la collaboration des partenaires et autorités concernés.
- **Diffuser les mises à jour.**
- **Organiser des exercices** (le cas échéant).

En outre, le service administrateur veillera à suivre la cohérence et la coordination avec les autres plans ou procédures susceptibles d'interférer avec le PGT.

Rôle des services acteurs

Chaque service "acteur" veillera à :

- diffuser le PGT en interne à son service ;
- assurer la formation de son personnel ;
- élaborer ou adapter les cahiers de consignes ou fiches réflexes ;
- remonter à l'administrateur les modifications de référentiels (annuaire, infrastructures, restrictions,...)



ANNEXES

Annuaire

Se référer à l'annuaire de crise.

Abréviations

Termes	Signification
CEI	Centre d'Exploitation et d'Intervention
CD	Conseil Départemental
CORG	Centre d'Opérations et de Renseignement de la Gendarmerie
DEAL	Direction de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement
PC	Poste de Commandement
PGT	Plan de Gestion de Trafic
PMV	Panneau à Message Variable
RD	Réseau Départemental
RRN	Réseau Routier National