

DES PATROUILLES POUR GÉRER LES INCIDENTS DE COURTE DURÉE SUR LE RÉSEAU AUTOROUTIER

Ing Jacques DUVIVIER, Directeur
Service public de Wallonie
Direction de la Gestion du trafic routier

Résumé

Dans l'exploitation du réseau routier, la gestion des incidents est d'une importance capitale. En Région wallonne, la gestion des incidents de faible durée sur les chaussées autoroutières restait encore insatisfaisante. Pour faire face à cette situation, il a été décidé d'étudier la mise sur pied des patrouilles autoroutières. Celles-ci ont pour mission de veiller, sur site et en continu, à la sécurisation et à la fluidité du trafic autoroutier. Elles interviennent suivant des procédures bien définies en concertation avec la Police de la Route. Elles disposent de matériel adapté, en particulier d'équipements de signalisation et de communication. Une expérimentation pilote est programmée pour le printemps 2009.

Samenvatting

Voor de exploitatie van het wegennetwerk is incidentenbeheer van hoofdbelang. In Wallonië bleef het beheer van incidenten van korte duur nog onvoldoende. Om die toestand aan te pakken is besloten de invoering van autosnelwegenpatrouillen na te zien. Deze hebben als opdracht, ter plaatse en voortdurend, voor veilig en vlot verkeer op de autosnelwegen te zorgen. Hun tussenkomst gebeurt volgens werkwijzen die in concertatie met de Wegenspolitie bepaald zijn. Ze beschikken over aangepast materiaal, in het bijzonder uitrustingen voor signalering en communicatie. Een experiment zal in de lente 2009 plaatsvinden.

1. Nécessité de prendre en charge les incidents de faible durée

Dans l'exploitation du réseau routier, la gestion des incidents est d'une importance capitale pour assurer la fluidité du trafic et pour garantir la sécurité. En Région wallonne, des mesures ont été prises pour faire face aux incidents majeurs de trafic autoroutier, à savoir une mise à disposition permanente d'encadrement (coordinateur, ingénieur) et de moyens d'intervention (entrepreneurs). D'autre part, la sécurisation et la fluidité du trafic autoroutier le long des chantiers se sont significativement améliorées, suite au renforcement des prescriptions de signalisation des chantiers et à l'instauration d'une circulaire imposant le maintien d'un nombre suffisant de voies de circulation au droit de ceux-ci. Par contre, la gestion des incidents de faible durée sur les chaussées autoroutières restait encore insatisfaisante.

Ces incidents, tels que véhicules accidentés et présence d'obstacles divers en chaussées sont nombreux et très diversifiés ; ils constituent de ce fait un danger réel pouvant avoir des conséquences très fâcheuses en termes de sécurité et de mobilité. Jusqu'à présent, beaucoup d'interventions se caractérisaient par des délais trop longs et se révélaient même parfois inutiles, l'obstacle étant éliminé entre-temps par le trafic. La manière improvisée dont elles se déroulaient, constituait également un risque pour les usagers mais aussi pour les agents chargés de les effectuer. Dernièrement, l'accident mortel d'un agent de la régie de Marcinelle sur l'autoroute de Wallonie a tristement illustré cette réalité. La prise en charge non systématique de ces incidents a conduit à plusieurs reprises à des discussions avec la Police fédérale et à la mise en cause de la responsabilité du gestionnaire de voirie.

Pour faire face à cette situation, l'idée de mettre sur pied des patrouilles autoroutières a été lancée et s'est progressivement concrétisée par une expérimentation pilote programmée pour le printemps 2009.

2. Des missions très précises et des procédures d'intervention bien définies

Le projet de patrouilles autoroutières en Région wallonne s'inspire notamment de la pratique des sociétés concessionnaires du réseau autoroutier en France. La mission de base consiste à veiller – sur site et en continu – à la sécurisation et à la fluidité du trafic autoroutier.

Quatre situation-types ont été identifiées et pour chacune d'elle, une description précise de l'intervention a été réalisée, comportant différentes phases : observation, mise en action, intervention proprement dite et post-intervention.

Les deux premières situations-types concernent des interventions en bande d'arrêt d'urgence. Une distinction est faite entre l'évacuation d'un objet léger par la patrouille elle-même et l'évacuation d'un objet lourd que la patrouille se bornera à baliser en attendant l'enlèvement par des moyens appropriés.

Pour les deux autres situations relatives aux interventions sur les voies de circulation non soustraites au trafic, le principe d'une intervention conjointe d'une patrouille autoroutière et d'une patrouille de police a été retenu afin de permettre une protection mutuelle.

L'évacuation d'un objet léger sur une voie de circulation s'effectue par la patrouille autoroutière sous la protection de la patrouille de police (situation-type n°3).

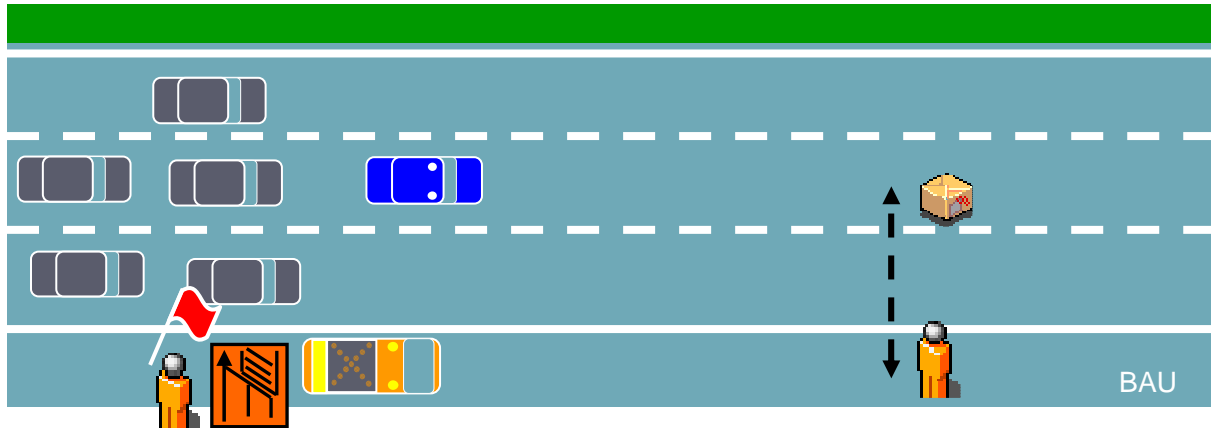


Figure 1 : Intervention de la patrouille autoroutière sous le couvert d'une circulation en bloc provoquée par la patrouille de police.

La patrouille autoroutière signale le danger aux usagers en attendant l'arrivée de la patrouille de police. Cette dernière organise une circulation en bloc en amont du problème, de façon à ralentir le trafic. Elle crée ainsi un trou dans le flux de la circulation, que la patrouille autoroutière pourra mettre à profit pour effectuer son intervention.

A l'inverse, pour l'évacuation d'un objet lourd ou le dégagement d'un accident (situation-type n°4), la patrouille autoroutière viendra se positionner en amont de l'événement pendant que la patrouille de police et le dépanneur interviendront sur les voies de circulation.

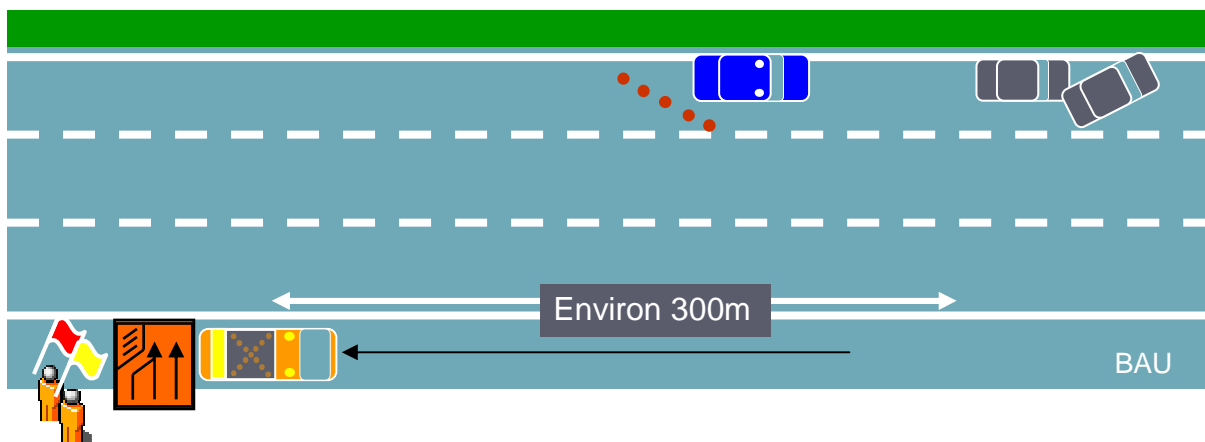


Figure 2 : Intervention d'une patrouille de police sous le couvert d'une signalisation en bande d'arrêt d'urgence par la patrouille autoroutière.

Les patrouilles autoroutières effectuent à la fois des tâches de routine et des interventions en cas d'urgence. Pour les tâches de routines, elles dépendent de leur service d'attache tandis que pour les interventions d'urgence, elles dépendent du centre de trafic PEREX. De la même manière, les patrouilles de la Police fédérale dépendent d'une unité de la Police de la Route (WPR) mais sont à disposition du Centre d'Information et de Communication provincial (CIC) pour les cas d'urgence. Un schéma de communication a été défini afin d'assurer la circulation de l'information entre les différents acteurs. Ainsi, si nous prenons le cas d'un incident communiqué à PEREX via le numéro d'appel gratuit 0800/48.400 : PEREX avertit la patrouille autoroutière et contacte le CIC, qui préviendra la patrouille de police. Les deux patrouilles doivent alors se consulter pour organiser l'intervention.

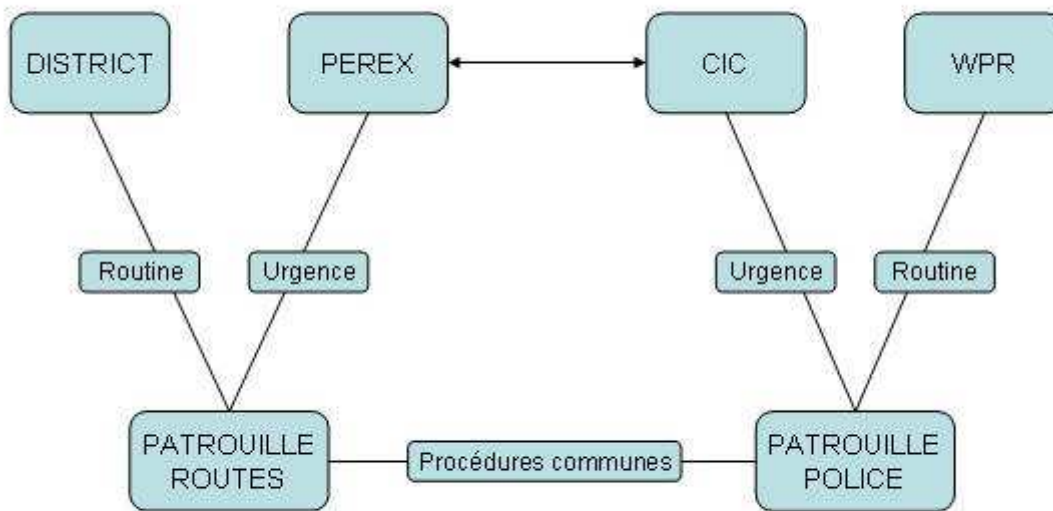


Figure 3 : Schéma de communication entre PEREX, Centre d'Information et de Communication provincial, patrouilles autoroutières et patrouilles de police.

Durant l'intervention proprement dite, la patrouille autoroutière et la patrouille de police devront être en contact permanent. C'est pourquoi il est prévu d'utiliser le système de communication ASTRID de la Police fédérale. Par ailleurs, il appartient aussi à la patrouille autoroutière d'informer PEREX de l'évolution de l'événement et de la fin de celui-ci.

3. Un fonctionnement et un matériel adapté aux missions

Une patrouille autoroutière est composée de deux agents spécialisés (niveau 3) : un chauffeur et un convoyeur, Ces agents doivent recevoir une formation préalable et continue. Chacun doit respecter scrupuleusement son rôle dans l'équipe : la conduite du véhicule pour le chauffeur et les diverses manipulations pour le convoyeur.

La patrouille doit fonctionner avec trois objectifs d'activités dont les priorités pourront s'entrecroiser :

- l'inspection journalière du réseau ;
- l'exécution des interventions de reconnaissances d'incidents sur demande PEREX ;
- l'accomplissement des interventions d'urgences dans l'application de gestion des obstacles sur chaussées.

Le réseau à inspecter est clairement défini et circonscrit : les sections et la fréquence sont définies par les Directions territoriales en fonction des intensités de trafic et des niveaux de sécurité. Toute mission de reconnaissance prime et interrompt l'inspection classique et habituelle. Si toutes les conditions sont remplies, la permutation chauffeur – convoyeur est hautement recommandée. La patrouille tient une simple fiche d'inspection qui reprend la liste des anomalies observées sur les chaussées à savoir les dysfonctionnements influençant directement le trafic tels que nappe d'eau, avaloirs bouchés, désordres graves sur le revêtement circulé...Mais c'est au garde-route qu'il appartient de rédiger les fiches de travail correspondantes. Afin de couvrir le mieux possible les événements de trafic, la journée sera couverte par deux équipes : la première de 05.45 à 13.45 et la seconde de 13.15 à 21.15.

Le véhicule utilisé est une camionnette, équipée à l'arrière d'une signalisation dynamique de type « full matrix » permettant l'affichage de tout signal du Code de la Route, spécialement la flèche de rabattement et les panneaux de type F79 indiquant les voies de circulation disponibles. La présence d'une signalisation claire, adaptée et bien visible est capitale.



Figure 4 : Véhicule à usage des patrouilles autoroutières : une camionnette, équipée à l'arrière d'une signalisation dynamique permettant notamment l'affichage de la flèche de rabattement et des panneaux de type F79 indiquant les voies de circulation disponibles.

Les nouvelles technologies de panneaux à messages variables apportent réellement une valeur ajoutée dans ce contexte. Le véhicule doit en outre disposer d'une porte coulissante sur le côté latéral droit, d'une cloison étanche de séparation entre la partie stockage et le poste de conduite, ainsi que d'équipements de communication. Par ailleurs, une balise GPS permet de suivre les déplacements du véhicule et de le situer par rapport à un incident signalé. L'équipement comprend également un récepteur RDS-TMC destiné à valider et au besoin à corriger les informations encodées par le centre de trafic PEREX.

4. Première expérimentation au printemps 2009

Le projet proposé actuellement a fait l'objet d'une réflexion depuis plusieurs mois au sein de la Direction générale opérationnelle «Routes et bâtiments ». Celle-ci a associé le Service Interne de Prévention et de Protection au travail, les organisations syndicales et les représentants de la Police de la Route. Une première expérimentation est programmée au mois d'avril.

L'expérimentation sera effectuée à l'initiative du district autoroutier d'Awans sur les autoroutes de la région liégeoise. Ces autoroutes connaissent un trafic et un taux d'accidents élevé nécessitant des mesures pour assurer la fluidité du trafic et garantir la sécurité. L'organisation de patrouilles autoroutières devrait permettre de systématiser ces mesures et de les tester véritablement, en particulier les procédures d'intervention en fonction des situations-types, le principe de protection mutuelle entre la patrouille autoroutière et la patrouille de police, ainsi que la mise en place de la circulation en bloc permettant une intervention légère sur les voies de circulation.

A la suite de cette première expérimentation, une évaluation est prévue. L'objectif suivant est d'allonger ce dispositif dans le temps (05.45 – 21.15) afin d'englober les heures de pointe et de répondre à la majorité des problèmes de trafic, puis de l'étendre à l'ensemble du réseau autoroutier de la Région wallonne.