

PIRENE

Exploitation du réseau routier transpyrénéen : Journée d'Echange d'Expérience

Toulouse – 15 octobre 2010

1. DEROULEMENT DE LA JOURNEE

C'est à 10h30 que **Gérard Criqui**, Directeur Adjoint de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de la Région Aquitaine, a introduit cette journée en souhaitant tout d'abord la bienvenue aux différents participants et en rappelant les objectifs de cette journée.

Ce séminaire s'inscrit dans le cadre de l'action 3 du projet PIRENE IV qui vise à améliorer les possibilités de franchissements terrestres des Pyrénées dans une vision intermodale. La présente action s'intéresse essentiellement à l'amélioration de la gestion transpyrénéenne des trafics du réseau routier.

En effet, les axes de franchissement performants des Pyrénées sont peu nombreux alors que les demandes sont importantes et croissantes.

L'objectif de ce projet est d'étudier les dispositions pouvant être mises en œuvre pour faciliter le franchissement de la barrière des Pyrénées par les usagers du réseau routier existant, ce qui suppose, à capacité d'infrastructures égale, une optimisation de celles-ci, notamment grâce aux techniques de l'information et à une gestion du trafic améliorée. Ces mesures doivent prendre en compte l'attente des différents usagers qui souhaitent voir les problèmes traités de manière aussi efficace sur les secteurs qui franchissent la frontière que sur les axes internes à un Etat. Cela implique nécessairement une action coordonnée et une bonne communication entre les partenaires de part et d'autre de la frontière.

Le travail mené en son temps dans le cadre de Pirene II a essentiellement consisté à avoir une meilleure connaissance du réseau d'infrastructures et des équipements de chaque côté de la frontière, ses caractéristiques, ses performances et surtout de savoir qui s'occupe de sa maintenance, de la gestion du trafic, de la sécurité, etc.. En effet, les répartitions de compétence en France, en Espagne et en Andorre diffèrent, que ce soit au niveau national comme local. Or, pour bien travailler ensemble, il est nécessaire de savoir à qui il faut s'adresser et connaître l'interlocuteur. C'est pour faire avancer ces différents aspects que nous avons organisé les études précédentes, à commencer par un état des lieux, et ces Journées d'Echanges d'Expériences.

Cette journée s'inscrit dans ce cadre et va permettre à différents responsables espagnols et français d'exposer ce qui s'est fait ces dernières années.

Emmanuel Marin (Directeur du Bureau d'Etudes EMC) présente ensuite le déroulement de la journée avant de passer la parole au premier intervenant (le contenu des présentations est téléchargeable sur www.emc-france.fr thème « Piréne »)

LE CONTEXTE : INFRASTRUCTURES ET TRAFICS

Marc Basoin (DREAL Aquitaine – Division Infrastructure), Jorge Verdu (Ministerio de Fomento) et Borja Jauregi (Directeur de Bidegi – Pays Basque) présentent les changements intervenus sur le réseau transpyrénéen depuis 2007.

Marc.basoin@developpement-durable.gouv.fr

Côté français, de l'Atlantique à la Méditerranée, cela concerne essentiellement les RN10-A63 (mise aux normes autoroutières, appel d'offre pour mise à concession, aménagements à 2x3 voies, amélioration du stationnements PL, projet de régulation du trafic PL), RN134 (aménagements de sécurité, déviations d'agglomération), RN125 (déviations d'agglomération), RN20 (déviations d'agglomération, créneaux de dépassement, mise à 2x2 voies sur certaines portions) et la A9 (pas d'aménagements spécifiques).

Côté espagnol, de la Méditerranée à l'Atlantique :

Ministère de Fomento : sur la AP7, mise à 2x3 voies et à 2x4 voies au niveau de Girona, passage d'un tronçon de la nationale au sud de Girona à 2x2 voies. A l'ouest, des études sont menées sur la A14 avec la construction en cours de sections autoroutières pour à terme arriver à une autoroute jusqu'au tunnel de Vielha A14. Sur les autres axes, également mise à 2x2 voies de certaines sections, études sur d'autres. L'axe Ripoll jusqu'à Puigcerdá est actuellement en réalisation avec la construction de plusieurs tunnels.

Generalitat de Catalunya : Doublement de la C25 ; travaux sur la C16 (en particulier Tunnel de Cadiz) et C17 ainsi que des réalisations de déviations.

Bidegi : Pour le Pays Basque, depuis notre dernière rencontre en 2007, 2 réalisations importantes qui permettent de prendre en compte les flux transfrontaliers :

- Achèvement de la AP1 qui mène à Victoria. Le but de Bidegi et de la Direction du Trafic du gouvernement basque est de reporter les flux de la N1 totalement saturée sur la AP1 et la AP8 en direction de Victoria puis Madrid plus au sud.
- Seconde couronne entre San Sébastian et Bilbao afin de désengorger San Sebastian où l'on compte en été de 100 000 à 110 000 véhicules/jours. Cette augmentation de capacité permet de donner une continuité au très gros effort d'ASF avec la mise en place de 20 voies de péage à la frontière, gros point noir en été. En termes de bilan, 85% des poids lourds se sont reportés sur cette 2^{ème} couronne qui a capté également un peu plus de 50% des 100 000 véhicules/jour. Il en ressort une grande baisse de l'accidentologie sur la 1^{ère} couronne.

Leur succède Ghislaine Bélis (DREAL Midi-Pyrénées – Observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées)

L'observatoire franco-espagnol des Trafics dans les Pyrénées est un outil créé en 1998 lors du sommet de la Rochelle qui a réunit les gouvernements français et espagnol avec pour objet de connaître les flux de transport qui traversent les Pyrénées par

chacun des modes. Il en ressort ainsi la création d'une base de données commune sur les voyageurs et les marchandises.

Les sources de données pour le mode routier sont d'une part les comptages et d'autre part des enquêtes de type Origine-Destination sur les différents axes de franchissement des Pyrénées (A63 et A9 : enquête Transit ; RN134, RN125, RN22 et RN 20 : enquête sur les passages centraux). Ces enquêtes permettent de connaître notamment les Origines, les Destinations, les tonnages, les marchandises transportées, les fréquences, les motifs de déplacements, le nombre de personnes dans les véhicules légers et de passagers dans les autocars.

Toutes ces bases de données sont à la disposition de ceux qui en ont besoin, il suffit de les demander à :

Ghislaine.Belis@developpement-durable.gouv.fr - +33 (0) 5 61 58 63 29

LES SYSTEMES D'AIDE A LA GESTION DES SITUATIONS DE SATURATION ET DE CRISE

Marion Labainville (CETE Méditerranée) présente l'application PEPITA, l'outil d'Aide à la Rédaction et à la consultation des Plans de Gestion de Trafic.

Cet outil a été développé face aux nombreux PGT qui s'élaborent et dont la structure est sensiblement la même. Le but est d'en faciliter la rédaction mais aussi la consultation interactive par la suite. Son développement porté par le CNIR (Centre National d'Ingénierie Routière) prévoit une diffusion de l'outil au niveau national auprès de tous les acteurs en charge du déclenchement des PGT, pour les opérateurs qui vont mettre en œuvre les différentes mesures et bien sûr pour ceux qui ont en charge l'élaboration de ces PGT :

Marion.Labainville@developpement-durable.gouv.fr

Jacques Lemestre (DIR Sud-Ouest) signale qu'en cas de crise, il est possible de ne plus avoir d'accès internet et demande si l'appliquatif peut également fonctionner en local après téléchargement. Marion Labainville précise que dans ce cas, la consultation se ferait via la bibliothèque de PDF qui permet la navigation au sein des documents et éventuellement via une version papier notamment pour la partie terrain. **Gérard Criqui** complète en rapportant que les avancées technologiques commencent à répondre via par exemple la « démocratisation » des clés 3G permettant des connexions nomades et devraient, en tout cas, offrir au futur un niveau de performances plus élevé et une meilleure fiabilité. Il poursuit en demandant aux partenaires espagnols s'ils utilisent des Plans de Gestion de Trafic équivalents à ceux applicables en France lors des situations de crise sur les infrastructures. **Luis Serrano** (Servei de Gestio de Trànsit del Servei Català de Trànsit) indique que depuis 4 ou 5 ans ils travaillent avec tous les acteurs français et espagnols pour gérer les franchissements du massif Pyrénéen sur les territoires catalans. Pour ce faire, le Servei de Gestio de Trànsit utilise des fiches d'un document également appelé Plan de Gestion de Trafic. En particulier pour la A9, ces fiches décrivent les différents cas possibles et les actions à mettre en œuvre pour y remédier afin de minimiser le temps de coupure de l'axe. Actuellement, le travail mené a pour objectif de permettre la communication vers et depuis les acteurs étrangers afin de leur communiquer les mesures prises en

Catalogne lorsque survient quelque évènement que ce soit sur le territoire catalan ou dans le pays voisin.

Ignacio Sanchez Reig (LISITT assistance technique du Servei Català de Trànsit en matière de projets européens de transport) présente tout d'abord l'organisation de la gestion du trafic en Catalogne. Il fait part de différents cas de crise impliquant des coupures d'axes, cas rares mais produisant un fort impact sur la mobilité (ex : 129 km de coupure) et fortement relayés par les médias. Les crises récentes conduisent à un constat incontournable : l'existence de problème de communication avec la France et une absence de coordination ce qui rend indispensable de renforcer la coopération entre les services français et catalans.

Ainsi entre 2003 et 2010, aucune amélioration qualitative n'a pu être notée en ce domaine. Pourtant entre 2003 et 2006, au sein des projets PIRENE et SERTI (Easyway), d'importants travaux ont été menés avec la création d'un groupe de travail qui ne trouve pas d'équivalent sur le plan européen. Dans la phase intense de PIRENE II, le travail mené dans SERTI a été complété pour tous les axes secondaires et a principalement porté sur les aspects informatifs et de demande d'actions. Le travail mené dans PIRENE a permis de mieux comprendre les compétences respectives des différents acteurs, les procédures réciproques de mise en œuvre des plans d'action et de connaître les personnes à contacter. Au terme des 3 années, les résultats obtenus ont été très positifs : mise en place d'un protocole de communication avec identification des acteurs, rédaction de fiche d'actions, développement d'une application informatique à accès internet avec formulaires bilingues.

Ce travail a été conduit par le principe de solidarité qui consiste à considérer qu'il faut en premier lieu épuiser tous ses moyens propres afin de ne pas impacter le réseau voisin, la frontière ne devant pas représenter un élément de discontinuité. La décision d'une coupure au niveau de la frontière ne relève pas d'une mesure de gestion de trafic.

Ignacio Sanchez Reig présente alors l'outil web qui avait été développé.

Il regrette que le groupe de travail qui avait réalisé un si bon produit ne se soit pas révélé pérenne et que l'outil réalisé n'ait pu être achevé. Ignacio Sanchez souhaite que le groupe de travail se reforme en s'appuyant sur les acquis 2003-2006.

Aurélien Lagabarre (CRICR du Sud-Ouest) présente alors la démarche qui a guidé le développement de deux outils ADPalomar (Aide à la décision du plan Palomar lors des saturations estivales) et AGPiso (Aide à la gestion du plan Piso – Plan Intempérie du Sud-Ouest).

L'exposé débute par la présentation de la zone de défense sud-ouest et de son organisation autour d'un PC Zonal qui gère deux PGT principaux : le plan Palomar et le plan Piso.

Les mesures du plan Palomar sont principalement activées sur la base des indicateurs de débits, de longueurs de bouchon et de la comparaison entre le temps perdu pour traverser les embouteillages et celui nécessaire aux parcours sur les itinéraires de délestage.

Durant deux ans, sur un point de congestion récurrent, des mesures de temps de parcours, de débits et de longueurs d'embouteillage ont été réalisées. Leur étude a conduit à l'élaboration d'un tableau Excel testé l'été suivant. Un opérateur le renseignait et les mesures de gestion de trafic proposées étaient pertinentes. Il a donc été décidé de généraliser l'outil à l'ensemble du réseau ce qui a donné lieu à l'outil ADPalomar. Celui-ci est opérationnel depuis 2005. Il permet d'aider à la prise de

décision d'activation / désactivation de mesures, et réalise la gestion opérationnelle du Poste de Commandement dès que la décision est prise (rédaction et diffusion automatiques des messages auprès de l'ensemble des partenaires, suivi des mesures activées et des embouteillages, rédaction semi-automatique d'une synthèse zonale, renseignement automatique de la main courante du PC Zonal) dans le cadre d'une visualisation cartographique partagée au sein du PC.

Le plan Piso est beaucoup plus lourd que le plan Palomar du point de vue de sa gestion opérationnelle. En 2008, la question a été posée de savoir s'il était possible de transposer la démarche ADPalomar à celle d'une gestion du monde Piso qui dépend essentiellement d'événements météorologiques aléatoires. L'étude de faisabilité ayant été concluante, il a été procédé à son développement, à sa réception et à sa mise en œuvre opérationnelle lors de l'hiver 2009-2010. Après décision d'activation d'une mesure, l'outil en assure la gestion : activation de la mesure, préparation semi-automatique des messages, diffusion, suivi des mesures, mise à jour de la main courante du PC Zonal et visualisation cartographique partagée de la situation.

Grâce à ces deux outils, le décideur a pu ainsi se recentrer sur la gestion de crise et non sur sa gestion administrative.

Suite aux retours d'expérience de l'hiver dernier, les perspectives sont, pour ce qui concerne la zone Sud-Ouest, des améliorations des outils et pourquoi pas à terme aboutir au développement d'un outil partagé ouvert à tous les acteurs nationaux voire internationaux dans un cadre transfrontalier permettant à chacun de pouvoir visualiser la même situation et de suivre les différentes crises.

Pour plus de détails et démonstration, Aurélien Lagabarre invite les intéressés à reprendre contact avec lui :

Aurelien.Lagabarre@info-routiere.gouv.fr - +33 (0) 5 56 99 31 29

Suite à ces 3 présentations, le débat est ouvert :

Pierre Lachaud (CRICR Sud-Ouest) souligne que le partage d'outils ou du moins leur interopérabilité est nécessaire. En effet, si l'information passe mal d'un Centre à un autre, même au sein du territoire français, la situation est beaucoup plus difficile à gérer. L'exercice réalisé ces derniers jours avec la zone Ouest en est l'illustration. Du point de vue international, le CRICR Sud-Ouest reçoit de très nombreux messages de la part du CIGT de Bilbao et en retour, il renvoie systématiquement ses informations. Dans le cadre d'événements plus particuliers, des échanges téléphoniques ont lieu avec un niveau de compréhension mutuelle relativement convenable. Ces échanges pourraient être améliorés par des petits outils ou documents. L'expérience montre que les grandes ambitions sont souvent peu couronnées de succès et qu'il faut leur préférer des petits pas mais sûrs.

Gérard Criqui (DREAL Aquitaine) note qu'il semblerait que les échanges d'informations proprement dits, même s'ils peuvent être améliorés, se passent plutôt bien et pose la question de savoir si une piste de nette amélioration ne passerait pas par l'intégration par chaque partenaires dans leurs propres PGT, des cas de figure où il est nécessaire de coordonner une action entre les services de part et d'autre de la frontière à l'instar de ce qui avait été réalisé par nos amis catalans au cours des trois années 2003-2006. Gérard Criqui souligne également que si la dynamique qu'avait su créer les deux programmes européens PIRENE et SERTI étaient retombée, le mérite de la journée d'aujourd'hui sera peut-être de la relancer. Pour ce faire, la démarche devrait se baser sur des objectifs atteignables et dont la réussite pousse et stimule à aller plus loin.

Philippe Pfrommer (CRICR Méditerranée) confirme le rapprochement avec le CIVICAT avant 2007 dans le cadre d'une étude de PGT commun pour traiter de la limite territoriale franco-

espagnole et le développement d'un outil partagé d'échange d'informations. Du côté français, le PGT n'a pas encore été validé par les autorités préfectorales et les tests de l'application n'ont pas été concluants. La DREAL PACA a décidé de relancer l'étude du PGT (présentation de l'après-midi).

Marc Obadia (ASF) fait part de l'entière collaboration entre les ASF et Bidegi avec lesquels un travail conjoint est mené depuis de nombreuses années en particulier pour l'amélioration du passage frontalier entre la France et le Pays Basque (télépéage transfrontaliers, systèmes d'infrastructures coordonnés, etc.)

Ignacio Sanchez (Lisitt) confirme la volonté de travailler ensemble notamment en réactivant un groupe de travail pour actualiser ce qui a déjà été fait. Parmi les succès, on peut souligner le fait d'avoir réussi à impliquer toutes les institutions concernées et à mieux nous connaître. Cela a également permis de mettre en place des instruments de collaboration et de démystifier cette complexité technique entourant la coopération transfrontalière. En ce sens Ignacio Sanchez rejoint cette idée de favoriser l'intégration pas à pas plutôt que par un objectif technologique démesuré.

Yves Mantovani (Conseil Général des Pyrénées Orientales) rappelle que si le PGT Cat auquel il a participé avec le Civicat et le CRICR de Méditerranée n'a pas abouti, il aura eu le mérite de mettre en présence les acteurs des deux côtés de la frontière. Le travail mené avait œuvré pour étendre ce PGT aux 5 axes frontaliers du département pour lesquels il y a des problèmes de coordination de viabilité hivernale et l'été lors des grandes migrations. Dans les faits, ces PGT d'axe ont été utilisés plusieurs fois. Ce n'est d'ailleurs pas un hasard si à sa table se trouvent réunis les Mossos, le Fomento, la DDTM et le Conseil Général. Dans le cadre de la pratique du Conseil général, on observe que les informations qui transitent par le CIVICAT et par le CRICR de Marseille lui arrivent toujours un peu tard. De fait, il a développé des contacts directs lui permettant de recevoir ces informations de manière beaucoup plus rapide et de présenter au Préfet des décisions locales de manière plus réactive. En 30 ans de travail à Perpignan dans le domaine de la circulation routière, c'est avec PIRENE II et les travaux menés par axes par Emanuel Marin pour le compte de la DRE Aquitaine et par la suite par le pilotage par Ignacio Sanchez pour le compte du Servei Català qu'ont pu être mis en place ces collaborations. Dans les Pyrénées orientales au commencement d'une saison, des réunions sont organisées avec les différents acteurs français, andorrans, catalans et Fomento. Yves Mantovani souligne également leur intérêt pour l'outil, qui n'est plus opérationnel **à vérifier** depuis 2 ans du point de vue consultation, pour leur permettre d'avoir une meilleure vue de la situation. Yves Mantovani demande si l'application Pepita est utilisable dans un cadre départemental.

Marion Labainville (CETE Méditerranée) précise que pour le moment, l'outil Pepita n'est accessible que par un lien intranet au Ministère. Par contre la volonté est de le rendre accessible à tous les acteurs intervenant sur les plans de gestion de trafic: collectivités territoriales et réseau national. Dans un premier temps, l'objectif est de le diffuser au niveau national puis d'engager une réflexion sur ses droits d'ouverture. Pour le moment, l'outil est en cours de qualification.

Gérard Criqui (DREAL Aquitaine) note la demande du Conseil Général des Pyrénées Orientales, peut-être partagée par d'autres acteurs présents, de pouvoir bénéficier de l'outil Pepita dès qu'il aura été validé.

Hugo Medrano (ASF Languedoc-Roussillon) témoigne qu'en tant qu'exploitant, la communication passe plutôt bien avec ses homologues espagnols ACESA. Des rencontres régulières ont lieu avant et après chaque hiver ainsi que lors d'événements particuliers tout au long de l'année.

Pierre Lachaud (CRICR Sud-Ouest) souligne que les PGT possèdent leurs limites, à savoir les événements qui restent dans le cadre d'une certaine échelle. Par exemple, lors des tempêtes ou des événements neigeux du mois de mars, ce qui prend le dessus, c'est la réflexion des PC zonaux, c'est l'arbitrage aussi avec les pressions sociales qui conduisent à envisager des solutions in-extremis non recensées dans un Plan.

LES PGT

Après un déjeuner réparateur, les présentations et débats reprennent :

Marion Labainville (CETE Méditerranée) présente le projet de PGT transpyrénéen-Catalogne de la DREAL PACA dont l'objectif est d'améliorer la gestion des crises routières sur les liaisons transfrontalières. Marion Labainville précise que ce PGT s'inscrit dans le cadre du projet Easyway qui vise à doter les diverses eurorégions de PGT transfrontaliers. Pour la France, on commence avec ce PGT puis par la suite, il s'agira d'en construire un pour l'axe Atlantique. Ce PGT prendra en compte les axes A9, RN20 et RN22.

Ce projet n'est pas encore lancé, un appel d'offre va être ouvert avec une perspective de lancement des travaux début 2011.

Jocelyn Vie (DDT de Haute Garonne) présente à son tour le PGT du Val d'Aran. Il ne s'agit pas d'un axe majeur mais il est fortement contraint en termes de gabarit et d'altitude d'où des coupures régulières notamment dues à la neige, à des accidents ou à des inondations. Il prend en compte l'axe partant de la A64, la A645, la RN125 jusqu'à la frontière. Un des objectifs est de pouvoir prévenir les usagers suffisamment tôt en cas de coupure afin de ne pas les laisser monter dans des endroits fortement pénalisants où il est difficile, voire impossible, de les stocker correctement.

Iñaki Eguiara (Direction du Trafic du Gouvernement Basque) présente le plan de viabilité hivernale qui s'applique chaque hiver dans le Pays Basque. Ce plan se base sur une connaissance des tronçons problématiques et dès lors que l'alerte météorologique le justifie, les centres de contrôle de trafics sont mobilisés et appliquent toutes une série de mesures graduelles (patrouilles, salage, pré-positionnement de grues, interdictions de circulation). Du point de vue transfrontalier, les ASF et CRICR de Bordeaux sont informés des mesures prévues puis de celles prises et de leur levée. La communication transfrontalière est plutôt bonne, des réunions avant et après la période hivernale sont organisées entre les acteurs basques et français afin de voir ce qui peut être amélioré et faire les bilans des campagnes. L'expérience montre que la perception diffère entre le personnel des gestionnaires des routes et le personnel de la gendarmerie. Afin de construire une perception plus commune, les patrouilles de reconnaissance sont composées d'un représentant de l'institut de météorologie, du gestionnaire et de la gendarmerie. Cette coordination sur le terrain permet ainsi de prendre une meilleure décision de par une meilleure prise en compte de l'événement. Une autre mesure forte est le positionnement préventif de grues sur un ensemble de points couvrant des zones de forts risques de blocage par des poids lourds. Enfin, Iñaki Eguiara souligne l'importance de la coopération entre les différents acteurs et de la circulation fluide et rapide de l'information.

Michel Blanchard (DREAL Aquitaine) présente le projet de PGT Corridor Atlantique (Poitiers-Frontière franco-espagnole). Une partie importante du travail porte sur les points organisationnels et de forme. Car il s'agit d'homogénéiser les différents documents. La prétention de ce PGT est de couvrir tous les axes structurants de la zone. Au niveau

de la frontière, il y a un échangeur de part et d'autre et entre ces deux échangeurs français et espagnols, la réflexion est menée pour trouver des réponses concrètes d'interventions. D'une façon générale, le PGT vise à réduire l'impact économique d'une interruption du transport de marchandise en écourtant le temps de coupure, tout en assurant la sécurité aux usagers et en apportant un secours aux « naufragés de la route » (hébergement, alimentation, etc...). Ce PGT considère deux grands types de problématique : les perturbations programmées (chantiers, grandes migrations), les perturbations prévisibles (essentiellement météorologiques) et les perturbations aléatoires (accident par exemple). Une difficulté est son acceptation par les zones limitrophes surtout si elles ne sont pas affectées par l'événement (ex : tempêtes dans une zone et beau temps dans la zone voisine chez qui doit être réalisé le stockage des véhicules en amont). Le PGT Corridor Atlantique considère d'abord une approche locale : chaque département doit préparer un plan sous l'autorité du Préfet qui mettra en œuvre des mesures de proximité pour répondre à des incidents de courte durée. Lorsqu'un événement dépasse le niveau départemental, intervient alors l'autorité zonale comme dans le cadre des plans Palomar et Piso. Pour la préparation du plan il est indispensable de bien connaître les données des réseaux et des trafics et donc d'intégrer les données dont disposent les voisins transfrontaliers. Il est également important de pouvoir intégrer des données de comportement des usagers afin d'adapter les réponses à apporter. Un élément clef pour le choix de la meilleure mesure à prendre est la connaissance de la durée de la perturbation. Là aussi, l'échange d'informations est capital entre les différents acteurs de la même zone et avec les zones voisines. Michel Blanchard informe de la mise en service de l'autoroute A65 qui constitue de fait un itinéraire de substitution à la A63 en cas de problème. Il termine en insistant sur la nécessité de la clarification des missions des uns et des autres et en particulier de part et d'autre de la frontière, la clarification des termes utilisés, la maîtrise des langues.

Bernadette Tela (Conseil Régional Midi-Pyrénées) demande si la mise en service du tunnel de la déviation de St Béart (RN125) a été prise en compte. **Jocelyn Vie** répond par la négative car le plan doit être opérationnel très rapidement. Par contre, précise-t-il, elle devra l'être à terme.

Emmanuel Marin (Bureau d'Etudes EMC) demande à l'ensemble des intervenants sur les PGT si ceux-ci prennent déjà en compte les PGT voisins afin de considérer les interactions entre mesures de PGT voisins. **Marion Labainville** indique que le développement des PGT (au niveau zonal, régional, départemental voire au niveau de communes) rend cette question d'actualité puisqu'à un moment donné, il faut voir comment rendre les PGT cohérents entre eux et savoir qui prend le pas entre un PGT et un autre.

Gérard Criqui (DREAL Aquitaine) demande à Iñaki Eguilara sous quelles formes se présentent leur dispositif de prises en compte des événements et les réponses à apporter (hors période hivernale pour laquelle le plan de viabilité a été présenté) ; dans quelle mesure ce dispositif prend en compte ce qui peut se passer en France et à l'inverse s'il décrit les procédures de demande à la France de prendre telle ou telle mesure afin de les aider dans leur résolution de l'événement.

Iñaki Eguilara (Direction du Trafic du Gouvernement Basque) confirme que la gestion des événements non hivernaux fait également l'objet de mesures de gestion de trafic (AP8, AP68, N1). A chaque fois que nécessaire, ils transmettent au CRICR de Bordeaux les informations correspondantes ainsi que les demandes d'interventions. Il souhaite bien entendu que la fluidité de l'échange entre les deux pays perdure ; il s'agit là d'une nécessité commune puisqu'une situation de crise qui perdure aura des impacts négatifs de chaque côté de la frontière. Il y a donc lieu de continuer à améliorer la collaboration transfrontalière.

Pour ce qui les concerne, ils n'ont pas encore été jusqu'au bout de la démarche qui consisterait à voir formellement quels impacts produirait pour l'autre pays la mise en place de mesures dans un pays.

Gérard Criqui (DREAL Aquitaine) dégage ainsi une piste de travail qui porterait sur la formalisation des échanges entre le côté basque et le côté français dans le cadre de l'étude qui se lancera dans le cadre de ARTS qui fera suite à celle qui débute dans le cadre du projet SERTI.

Iñaki Eguiara (Direction du Trafic du Gouvernement Basque) précise que dans le cadre du projet ARTS, des réunions sont organisées entre le Pays Basque, la DGT et la France avant et après chaque hiver. Un des points abordés est justement comment renforcer la communication transfrontalière et le dispositif. En ce sens, il serait intéressant de saisir cette occasion pour aller plus loin dans la réflexion.

Suite à une question de **Jacques Lemestre** (DIR Sud-Ouest), Marion Labainville précise que la RN125 ne fait pas partie de la zone SERTI mais de la zone ARTS. Cet axe sera traité mais dans le cadre du projet ARTS.

Gérard Criqui (DREAL Aquitaine) demande si le calendrier de l'autoroute du côté de Lerida est déjà fixé. Il lui est répondu que pour le moment, le projet est à l'étape d'étude préliminaire et donc que la date de mise en service n'est pas encore connue.

Luis Serrano (Servei de Gestio de Transit del Servei Català de Trànsit) demande si les projets d'infrastructures routières prenant en compte la nature du trafic déterminent un certain nombre de mesures comme par exemple : une limitation du nombre de poids lourds qui circulent sur les différentes sections, un nombre de place de stationnement tous les x km, les contrôle de chargement, etc. Ces éléments font-ils partie des plans de planification des routes ?

Gérard Criqui (DREAL Aquitaine) répond que pour le projet A63-RN10, le cahier des charges précise la mise aux normes environnementale, la mise aux normes autoroutière, une augmentation importante du nombre de places de stationnement de poids lourds. ASF a également intégré dans son projet le doublement à terme du nombre de places réservées aux poids lourds sur la section de l'A63 qu'elle exploite. Pour ce qui concerne les contrôles, les DREAL ont un service qui a la charge du contrôle des transports routiers en général (temps de conduite, temps de repos, documentation, état du véhicule, etc.) et sont équipés de dispositif permettant de vérifier notamment la charge des poids lourds, autocars et véhicules particuliers. Sur l'axe A63 est installé un dispositif expérimental de pesée dynamique. Celui-ci sert pour repérer les poids lourds probablement en surcharge afin de les arrêter et effectuer un contrôle dans les règles de l'art. Enfin, il a été demandé aux préfets de France de proposer des sites pour l'installation de radars de contrôle de vitesses permettant la discrimination véhicules légers – poids lourds. Ces radars permettront également de noter la voie de circulation des véhicules et de les sanctionner s'ils empruntent une voie qui leur est interdite.

SECURITE, INFORMATIONS AUX USAGERS, AMENAGEMENTS ORIENTES USAGERS

Miquel Esquiús (Mossos d'Esquadra) présente l'opération de contrôle dénommée « Détroit de Gibraltar ». La Catalogne est traversée, principalement en période estivale, par des flux de voyageurs venant des pays d'Europe pour se rendre en Afrique du Nord.

L'opération consiste à améliorer les conditions de sécurité routière au travers de deux actions principales. Tout d'abord un travail en amont auprès des associations des pays d'origine afin de modifier les comportements de ces voyageurs impliqués dans de très nombreux accidents et dont les infractions les plus courantes sont les excès de passagers et de bagages : lettres et feuillets d'informations (rédigés en catalan – espagnol – français – arabe) sur les pratiques les plus dangereuses sont envoyés à plus de 218 associations et organismes représentatifs ; des colloques et séminaires ont été organisés avec eux. L'autre action consiste en la réalisation de contrôle sur les routes sur certains jours et créneaux horaires. Les contrôles sont effectués sur des aires de service qui permettent non seulement de sanctionner les infractionnistes mais aussi de disposer d'un espace suffisant pour leur expliquer les motifs de la sanction avec présence de traducteurs, de les assister (collaboration de la croix rouge), de prendre en charge les excès de bagages et ainsi de leur permettre de reprendre la route de façon sûre. Compte tenu de la fatigue des conducteurs et des passagers, le dispositif souhaitait ne pas engendrer de conflits d'où un soin particulier à la prise en compte des personnes (traducteurs, aires de repos et de pique-nique, aires de jeux pour les enfants, services à la personne). Dans le cas d'un trop grand nombre de passagers, un autre véhicule assurait le transport notamment par l'intervention des services de la Croix-Rouge.

Emmanuel Marin (Bureau d'Etudes EMC) présente les résultats de deux études sur le contrôle des transports routiers en Aquitaine. Les principaux résultats sont que, en réponse notamment à des interrogations émanant des organisations de transporteurs, il n'y a pas de discriminations liées au caractère national ou étranger quant au fait d'être contrôlé. Autre résultat, il ressort que plus des ¾ des poids lourds contrôlés ne sont pas en infraction. Enfin les moyens de contrôles ne permettent de contrôler qu'un faible nombre de véhicules. Le contrôle des transports routiers a pour premier effet d'améliorer la sécurité routière et en ce sens permet une amélioration des conditions de circulation dès lors que peut être empêché un accident dont l'impact peut être considérable et ce d'autant plus dans un contexte météorologique défavorable. L'optimisation des réseaux et notamment sur des points de passages montagneux peut ainsi être améliorée par le biais de pratiques de contrôle performantes. Emmanuel Marin souligne un autre aspect du contrôle des transports routiers qui permet de sanctionner les pratiques de concurrence déloyale (généralement, les excès de vitesse, le non respect des temps de repos, les surcharges, le non entretien des véhicules sont autant de pratiques qui permettent de diminuer le coût de transport en dessous de sa valeur normale). En ce sens, les sociétés de transports devraient être favorables au renforcement des contrôles dès lors qu'ils visent les infractionnistes. Quelques pistes ont été présentées comme le pesage dynamique, la mise en place de véritables aires de contrôle, la coopération transporteurs-autorités, la circulation de l'information entre contrôleurs (les types de fraudes, les moyens de les détecter, les périodes plus sensibles, etc.).




Patrice Gaure (DIR Atlantique) présente l'étude sur les aires de stationnements poids-lourds et leurs aménagements sur l'axe RN 10 – A 63 de la frontière nord du département de la Gironde à Biriadou. Cette étude porte sur des aspects quantitatifs (nombre et déficit de places, fréquentation, stationnement) et des aspects qualitatifs (auprès des associations de transporteurs et des chauffeurs de poids lourds stationnés sur les aires). Patrice Gaure présente les déficits et les aménagements en cours qui devraient permettre de retrouver un nombre de places suffisant. L'étude de l'évolution des pavillons montre une diminution du groupe français – espagnols – portugais (passant de 85% en 2003 à 76% aujourd'hui) au profit des pays de l'est (13% aujourd'hui). Autres constats, il n'y a pas de places spécifiques pour les transports de matières





dangereuses, le stationnement le dimanche augmente de manière continue surtout pour les pavillons plus lointain (portugais et pays de l'est). Le déficit de places induit des situations d'insécurité routières de par les stationnements sauvages qui se développent (bandes d'arrêt d'urgence, stationnements sur les bretelles d'accès, sur les places pour véhicules légers, etc.). Il est à noter que 80% des chauffeurs n'ont pas rencontré de difficulté de stationnement en journée, les difficultés sont surtout la nuit et les week-ends (pour lesquels 12% des poids lourds sont en stationnements dangereux). Généralement, les chauffeurs s'arrêtent dès que l'obligation légale se fait sentir et non par choix. Cela explique en particulier la localisation des points noirs de déficit (autour de Bayonne et de Bordeaux). Les chauffeurs sont demandeurs de grandes aires (150 places minimum) pour une raison de sécurité, de douches et de sanitaires, de possibilité de restauration à bas prix.





CONCLUSIONS




Gérard Criqui (DREAL Aquitaine) conclue la journée en renouvelant ses remerciements à l'ensemble des participants pour leur présence et leur participation. Le sentiment qui se dégage à l'issue de cette journée est double : les débats ont témoigné que ce qui avait été réalisé jusque il y a 3 ans dans le cadre de PIRENE II et III notamment avait porté ses fruits : mieux se connaître personnellement, mieux comprendre les fonctionnements des partenaires et leurs compétence respectives. Sur ces bases, l'échange d'information s'en est trouvé favorisé chaque fois que la situation de trafic sur les différents axes l'a rendu nécessaire. Pour les Pyrénées Orientales, les relations sont allées plus loin dans un travail commun entre les différents partenaires transfrontaliers. Le deuxième sentiment est que ces efforts pour travailler ensemble ne vont pas de soi et qu'il a été peut-être dommage d'attendre 3 ans pour organiser une nouvelle journée. Peut-être que certaines initiatives bien parties auraient pu se poursuivre et aboutir si un rendez-vous plus proche avait été programmé. De ces deux constats, Gérard Criqui pose la question de l'organisation d'une nouvelle rencontre de ce type d'ici 1 an et demi (printemps 2012) avec pour objectif de faire le point sur l'avancement des projets dont le souhait a été exprimé ce jour, et qu'il appartient aux différents acteurs directement concernés de mettre en œuvre en prenant les initiatives nécessaires. Face aux réactions de la soixantaine de participants représentatifs de l'ensemble des partenaires transfrontaliers qui ont en charge la gestion de l'ensemble du réseau routier transpyrénéen, il ressort que cette proposition fait l'unanimité. Gérard Criqui demande au rédacteur du compte-rendu d'être bien explicite sur l'intérêt porté par les participants à la programmation d'une nouvelle journée d'échange d'expérience afin que cette demande soit bien prise en compte par l'administration centrale française.



Les participants





Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo
Guardia Civil	Sargento 1º D	Ricardo	AMOEDO GAN	Destacamento de Tráfico de Jaca (Huesca)	
Région de gendarmerie de Midi-Pyrénées et la Gendarmerie pour la zone de défense Sud	Lt Colonel	Yves	AUER	Etat-major gendarmerie de la région de gendarmerie de Midi-Pyrénées	
Generalitat de Catalunya	Señor	Joan Antoni	BALBÍN I VALENTÍ	Servei Català de Trànsit	Cap de Secció de Seguretat Viària del Servei Territorial de Trànsit de Girona 





Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
DREAL Aquitaine	Monsieur	Marc	BASOIN	SMTI/Division Transports/Circulation et sécurité routière		
DREAL Midi-Pyrénées	Madame	Ghislaine	BELIS	DRE MP SAT	Mission observatoire des Trafics Pyrénées	
DREAL Aquitaine	Monsieur	Michel	BLANCHARD	Zone Défense Sud-Ouest	Adjoint Sécurité Défense	
Fundación Transpirenaica	Señorita	Natalia	BLAZQUEZ LARRAZ		Directora Gerente	





Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
Generalitat de Catalunya - Mossos d'Esquadra	Señor	Pedro	CASTREJON	Àrea Regional de Trànsit de Pirineu Oriental	Sotsinspector CAP	
Association Eurosud Transport	Madame	Valérie	CORMIER		Directrice	
DREAL Aquitaine	Monsieur	Gérard	CRQUI		Directeur Adjoint	
CETE Méditerranée	Monsieur	Pierre	CROS	DAT/TDU/EOF Enquête Observatoire des Flux	Chef du service	




Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
Conseil Général de Haute-Garonne	Monsieur	Eric	DENZEZ	Direction de la Voirie et des Infrastructures	Chef du Service Gestion du Réseau	
Conseil Général de Haute-Garonne	Monsieur	Julien	DUTHIL	Direction voirie et Infrastructure	Chargé d'études PGT	
Gobierno Vasco	Señor	Iñaki	EGUIARA	Dirección del Tráfico	Responsable de Explotación	
Generalitat de Catalunya - Mossos d'Esquadra	Inspector	Joan Carles	ESCOBAR	Divisió de Trànsit	Intendent - Cap de la Sala Central de Comandament	




Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
Generalitat de Catalunya - Mossos d'Escuadra	Comissari	Miquel	ESQUIUS	Divisió de Trànsit	Cap Divisió de Trànsit	
Centro de cooperación de policía y aduana de Hendaya	Sargento 1º D	Jesús	FERNÁNDEZ LEYVA		Jefe del cuerpo del CCPA	
Generalitat de Catalunya - Mossos d'Escuadra	Señor	Jaume	FRANCO	Àrea Regional de Trànsit Regió policial Gerona	Cap	
Fundación Transpirenaica	Señorita	Cristina	GARCIA GRACIA		Técnico de Gestión	

Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
DIR Atlantique	Monsieur	Patrice	GAURE		Chef du service de la politique routière	
Generalitat de Catalunya	Señor	Antoni	HEREU FERRER	Dirección General de Carreteras	Subdirector General de Actuación Viaria	
BIDEGI S.A.	Señor	Borja	JAUREGI FUERTES		Director General	
CETE Méditerranée	Madame	Marion	LABAINVILLE			




Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
CRICR Sud Ouest	Monsieur	Pierre	LACHAUD	Division Transports		
CRICR Sud Ouest	Monsieur	Aurélien	LAGABARRE			
DREAL Aquitaine	Monsieur	Michel	LAPOUYALERE	Service Mobilité, Transports et Infrastructures	Chef de la Division Transports	
DIR du Sud-Ouest	Monsieur	Jacques	LE MESTRE		Directeur adjoint de la DIR du Sud-Ouest	




Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
ASF	Monsieur	Mathieu	LISBONIS			
Conseil Général des Pyrénées-Orientales	Monsieur	Yves	MANTOVANI	Direction des Routes	Chef du Pôle Entretien Exploitation	
DDTM des Pyrénées-Orientales	Monsieur	Claude	MARCEROU	Veille opérationnelle		
EMC	Monsieur	Emmanuel	MARIN	Bureau d'Etudes en Transport et en Logistique	Directeur de EMC	


Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo
ASF	Monsieur	Hugo	MEDRANO	Direction régionale de Narbonne	
DIR du Sud-Ouest	Monsieur	Nicolas	MERY		
Generalitat de Catalunya - Mossos d'Escuadra	Señor	Lluís	MUÑOZ SANCHEZ	Àrea Regional de Trànsit de Pirineu Oriental	Sargento Jefe de atestados de accidentes de Tráfico 
ASF	Monsieur	Marc	OBADIA	Direction Régionale de Biarritz	

Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
BIDEGI S.A.	Señora	Ane	OLAZIREGI		Secretaria de Direcció	
Generalitat de Catalunya	Señor	Jean	PEÑA	Servei Català de Trànsit	Responsable de Gestió de Trànsit	
CRICR Méditerranée	Monsieur	Philippe	PFROMMER	Division Transports	Chef de la Division Transports - Co-directeur du CRICR Méditerranée	
Région de gendarmerie de Midi-Pyrénées et la Gendarmerie pour la zone de défense Sud	Capitaine	Jean-Louis	POURAILLY	FDSR – Haute-Garonne		

Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
DIR Atlantique	Monsieur	Patrick	PRAT			
Generalitat de Catalunya - Mossos d'Escuadra	Inspector	Jordi	PUIG	Divisió de Trànsit	Cap de la Unitat de Cooperació Transfronterera	
Préfecture des Pyrénées-Atlantiques	Madame	Maryse	PUYO		chargée de la coopération transfrontalière	
ACESA	Señora	Sara	RODRÍGUEZ MARTÍNEZ	Centro Operaciones	Jefe Centros Operaciones Abertis autopistas España	

Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
CETE Sud-Ouest	Monsieur	Yves	SAIGE		Groupe Trafics, Stratégie des Transports	
IRTIC	Señor	Arturo	SAEZ ESTEVE		Consultor de la Dirección General de Trafico (DGT)	
IRTIC	Señor	Ignacio	SANCHEZ REIG		Consultor del Servei Català de Trànsit	
Generalitat de Catalunya	Señora	Inmaculada	SELVA	Servei Català de Trànsit	Coordinadora de CIVICAT	

Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
Generalitat de Catalunya	Señor	Lluís	SERRANO I SADURNÍ	Servei Català de Trànsit	Cap del servei de gestió de trànsit	
Guardia Civil	Teniente D.	José Manuel	SERRANO PUNZANO	Destacamento de Tráfico de Pamplona		
Conseil Régional Midi-Pyrénées	Madame	Bernadette	TELA	Direction des Infrastructures et des Transports	Responsable des Infrastructures Routières	
Ministerio de Fomento	Señor	Jorge	VERDÚ VÁZQUEZ		Jefe de la Unidad de Carreteras de Girona	

Institution	Civilité	Prénom	Nom	Service / Depto.	Fonction / Cargo	
ASF	Monsieur	Manuel	VERGARA	Direction régionale Aquitaine - Midi-Pyrénées	Chef du Service Exploitation de la Route et Sécurité	
DDT de Haute-Garonne	Monsieur	Jocelyn	VIE	Service Risques et Gestion de Crise - Unité de Gestion de Crise Sécurité Transports	Chef d'unité	