



Liberté • Égalité • Fraternité

RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DE L'ÉNERGIE,  
DU DÉVELOPPEMENT DURABLE ET DE L'AMÉNAGEMENT DU TERRITOIRE

---

## DOSSIER DE PRESSE

---

Campagne d'information sur la  
viabilité hivernale

2008 - 2009

« Pour bien circuler en hiver, nous  
avons tous un rôle à jouer »

novembre 2008

Ressources, territoires et habitats  
Énergie et climat  
Prévention des risques

Développement durable

Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

Contact presse :

---

## « Pour bien circuler en hiver, nous avons tous un rôle à jouer »

Tout au long de l'année, les différents gestionnaires du réseau routier et autoroutier ( Ministère de l'Ecologie, de l'Energie, du Développement durable et de l'Aménagement du territoire, sociétés d'autoroutes, départements, communes) travaillent en étroite collaboration pour assurer la sécurité et l'entretien des routes. L'hiver entraîne des conditions de circulation particulières et donc la mise en place d'un dispositif spécifique pour assurer la viabilité du réseau routier. Pour le rendre plus efficace, le ministère en charge des transports engage, tous les ans, une campagne d'information. En effet, pour bien circuler en hiver, nous avons tous un rôle à jouer :

### ➤ **les usagers de la route, acteurs à part entière**

Compte tenu des conditions météorologiques délicates rencontrées en hiver, les conducteurs doivent connaître les précautions à prendre. Même si le réseau est surveillé, les conditions météorologiques peuvent se modifier rapidement (formation de verglas rendant la route glissante) et entraîner des risques pour la conduite. La prévoyance et la vigilance sont les maîtres mots.

Le respect par les conducteurs de certaines règles contribue à améliorer leur propre sécurité et celle des autres usagers.

Pour faire accepter ces règles et aider les conducteurs à acquérir les réflexes indispensables, il est important de leur donner les moyens de comprendre les phénomènes hivernaux et les mesures adoptées pour y faire face.

### ➤ **les pouvoirs publics (préfets, gestionnaires de réseaux routiers, services de secours et de police, météo, etc.), prêts à intervenir et coordonnés**

Ce sont plusieurs dizaines de milliers d'agents des services de l'Etat, des collectivités territoriales et des entreprises exerçant des missions de service public qui sont, tous les jours, mobilisables, 24h sur 24, pour assurer la viabilité hivernale des routes de façon préventive (surveillance des routes, salage, etc.) ou curative (intervention de déneigement, etc.).

Pour assurer le confort et la sécurité des usagers, ces professionnels de la route interviennent chacun dans leur domaine de compétence de manière coordonnée selon des dispositifs élaborés en commun.

Néanmoins, malgré toute l'attention et les améliorations successives apportées à ces dispositifs, il existe d'inévitables limites à l'action des pouvoirs publics qu'il est utile de rappeler.

---

➤ **les médias, relais essentiel**

Les médias sont un maillon essentiel de la chaîne qui relie les gestionnaires des réseaux routiers aux conducteurs.

Sur le réseau autoroutier concédé, des informations sur les conditions de circulation sont diffusées en permanence sur la fréquence FM 107.7.

De façon générale, les radios, les télévisions et la presse écrite sont le principal vecteur d'information pour les usagers, en particulier lorsqu'un phénomène météo de grande ampleur se produit. Les Centres d'Information Routière sont en veille permanente pour les alerter en cas d'urgence.

## Sommaire

<b>I. LES CONSEILS AUX CONDUCTEURS POUR BIEN CIRCULER EN HIVER</b>	<b>7</b>
A. Au début de l'hiver	7
<a href="#">Contrôler ou faire contrôler l'état général de son véhicule par des professionnels.....</a>	<a href="#">7</a>
<a href="#">Se munir d'accessoires obligatoires : .....</a>	<a href="#">7</a>
<a href="#">Se munir d'accessoires complémentaires.....</a>	<a href="#">7</a>
B. Avant le départ	8
<a href="#">Ne pas partir sans s'informer.....</a>	<a href="#">8</a>
<a href="#">Avoir de bons pneus.....</a>	<a href="#">8</a>
C. Sur la route	10
<a href="#">Adapter sa conduite aux conditions météorologiques.....</a>	<a href="#">10</a>
<a href="#">Rester vigilant.....</a>	<a href="#">10</a>
<a href="#">Sur un axe bloqué ou en approche d'un blocage.....</a>	<a href="#">10</a>
<a href="#">Des règles à respecter en hiver ... et tout au long de l'année.....</a>	<a href="#">11</a>
<b>II. LES MOYENS DÉPLOYÉS PAR LES POUVOIRS PUBLICS POUR SÉCURISER LA ROUTE</b>	<b>13</b>
A. Rendre la route praticable : la mission des gestionnaires de réseaux routiers	13
<a href="#">Les différents gestionnaires de réseaux routiers en France.....</a>	<a href="#">13</a>
<a href="#">Le travail des gestionnaires de réseaux routiers.....</a>	<a href="#">14</a>
B. Informer les usagers : la mission des centres d'information routière (CIR) 0 826 022 022 (0,15€/mn)	14
C. Le service hivernal au sein des directions interdépartementales des routes (DIR)	16
<a href="#">Pour chaque itinéraire, un niveau de service précis.....</a>	<a href="#">16</a>
<a href="#">Une organisation clairement définie et flexible pour faire face aux aléas de la météo.....</a>	<a href="#">17</a>
<a href="#">Des professionnels mobilisés et vigilants.....</a>	<a href="#">18</a>
<a href="#">Les différents types d'intervention de service hivernal.....</a>	<a href="#">19</a>
<a href="#">Le traitement préventif.....</a>	<a href="#">19</a>
<a href="#">Le traitement curatif.....</a>	<a href="#">19</a>

<a href="#">Des conditions différentes d'une DIR à l'autre.....</a>	<a href="#">19</a>
D. Des « plans intempéries » pour faire face aux situations de crise	20
<a href="#">Qu'est-ce qu'un « plan intempéries » ?.....</a>	<a href="#">20</a>
<a href="#">Les plans intempéries existants.....</a>	<a href="#">21</a>
<a href="#">Les mesures susceptibles d'être mises en œuvre.....</a>	<a href="#">22</a>
E. Etre conscient des limites du dispositif	23
<hr/>	
<b>ANNEXES</b>	<b>24</b>
<hr/>	
A. Les phénomènes météorologiques hivernaux	24
<a href="#">La neige.....</a>	<a href="#">24</a>
<a href="#">Le verglas.....</a>	<a href="#">24</a>
<a href="#">Le brouillard.....</a>	<a href="#">25</a>
B. Les contacts essentiels	27

# I. Les conseils aux conducteurs pour bien circuler en hiver

## A. Au début de l'hiver

### ◆ Contrôler ou faire contrôler l'état général de son véhicule par des professionnels

En particulier :

- la pression des pneus ;
- l'éclairage ;
- le niveau du liquide du lave-glace ;
- le chauffage et la ventilation.

### ◆ Se munir d'accessoires obligatoires :

- un gilet de haute visibilité et un triangle de présignalisation

### ◆ Se munir d'accessoires complémentaires

Notamment :

- un bidon antigel ;
- une bombe anti-givre ;
- câbles de démarrage ;
- une lampe de poche, des gants et chiffons ;
- une raclette, une balayette à neige ;
- des gilets de haute visibilité pour les passagers.

## B. Avant le départ

### ◆ Ne pas partir sans s'informer

Préparer insuffisamment son déplacement, c'est s'exposer à être confronté à des imprévus et des situations à risques.

Avant de prendre la route, il est donc essentiel de se renseigner sur :

- **les prévisions météorologiques sur l'ensemble du trajet** (et donc prévoir, si nécessaire, des chaînes)
- **les conditions de circulation** : l'itinéraire prévu n'est-il pas encombré, est-il bien dégagé ? (en cas de blocage, ne pas partir !)

En hiver, il est vivement recommandé de disposer dans sa voiture de vêtements chauds, d'une couverture et d'un peu de nourriture et d'eau, surtout si on voyage avec de jeunes enfants et des personnes âgées.

Plusieurs sources d'information sont à la disposition des usagers :

- Les Centres d'information Routière (internet : [www.bison-fute.gouv.fr](http://www.bison-fute.gouv.fr), tél. : N° vert 0 800 100 200- Appel gratuit depuis un poste fixe,
- Les sociétés concessionnaires d'autoroutes (internet : [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr), tél : 0 892 68 107 7 (0,34 € la minute)
- Météo France (internet : [www.meteo.fr](http://www.meteo.fr), tél. : 32 50 choix « 5 » : météo des routes – 0,34€ la minute)

### ◆ Avoir de bons pneus

La qualité des pneus est un élément primordial de sécurité, particulièrement en hiver. Quel que soit le type de pneu choisi, il est recommandé d'équiper à l'identique les quatre roues de son véhicule pour obtenir un comportement dynamique équilibré.

Lorsque la température avoisine 0°C et sur un sol à faible adhérence, les pneus "d'été" - même neufs - ont des performances très limitées. L'hiver, il est bon d'équiper son véhicule de pneus... d'hiver (ils ont une gomme et des sculptures spéciales) et d'emporter des chaînes.

D'une façon générale, la pression des pneus doit être vérifiée une fois par mois. Il est préférable que les pneus soient bien gonflés plutôt qu'insuffisamment car ils risquent à la longue d'éclater.

**ATTENTION : SI LES PHÉNOMÈNES NEIGEUX SONT RARES DANS VOTRE RÉGION ET SI VOUS N'ÊTES PAS ÉQUIPÉS DE PNEUS " HIVER ", NE PARTEZ PAS SANS CHÂÎNES SUR UNE ROUTE ENNEIGÉE, SUR LAQUELLE EST ANNONCÉ UN AVIS DE CHUTE DE NEIGE OU DANS UNE RÉGION DE MONTAGNE.**

### **La carte de vigilance météorologique**

Cette carte est émise deux fois par jour (à 6h00 et à 16h00) par Météo-France, réactualisée si nécessaire. Elle signale les phénomènes météo menaçant un ou plusieurs départements dans les 24h à l'aide de quatre niveaux de vigilance. Elle est disponible en permanence sur Internet [www.meteo.fr](http://www.meteo.fr), sur le site de Bison-Futé, et relayée par les médias notamment en cas d'atteinte des niveaux 3 et 4.

En cas de phénomène dangereux de forte intensité, niveau Orange, Bison Futé conseille d'éviter de prendre la route.

En situation de niveau Rouge, phénomène annoncé très dangereux et d'intensité exceptionnelle, Bison Futé conseille de **ne pas prendre la route**.

### **Comment monter les chaînes?**

Si le montage des chaînes s'avère nécessaire, voire obligatoire, il est recommandé, afin de gêner le moins possible la circulation :

- de s'exercer au montage avant le départ
- de les ranger dans le coffre dans un endroit facilement accessible
- de monter les chaînes avant d'être immobilisé dans la neige
- de se garer à l'écart de la chaussée (sur autoroute, il ne faut en aucun cas pratiquer cette opération sur la bande d'arrêt d'urgence) - de fixer les chaînes sur les roues motrices (à l'avant pour la plupart des voitures) et de les retendre en cas de léger « battement »
- d'être équipé pour cette opération de vêtements chauds, gants, chiffons et lampe de poche
- de faire sécher les chaînes après utilisation pour éviter la rouille

**Attention : l'usage des chaînes modifie la conduite. La vitesse doit impérativement être limitée à 50 km/h.**



## C. Sur la route

Dans les situations exceptionnelles, le respect des consignes de circulation transmises par les centres d'information routière est essentiel pour garantir la sécurité des usagers et le retour rapide à une situation normale.

Quelques règles de conduite sont par ailleurs à connaître et essentielles à mettre en œuvre.

### ◆ Adapter sa conduite aux conditions météorologiques

Maintenir une vitesse modérée pour être capable de garder la maîtrise de son véhicule en toute circonstance. En effet, par mauvais temps, plus de six accidents sur dix sont dus à une vitesse inadaptée.

Sur la route, les règles sont là pour protéger les usagers. Il convient de respecter strictement les limitations de vitesse.

Garder une distance de sécurité suffisante : en cas de pluie ou de neige, il faut augmenter la distance avec le véhicule qui précède.

Eviter toute manœuvre brutale : direction, accélération, freinage. Ne pas donner d'à-coups en particulier sur route verglacée...

Anticiper les risques : bien repérer les zones délicates (ponts, sous-bois, zones ombragées ou humides) où les risques de verglas sont plus importants.

Laisser la priorité aux chasse-neige et engins de salage et circuler dans leurs traces.

Faire une pause au moins toutes les 2 heures : les conditions de circulation difficiles sont fatigantes.

### ◆ Rester vigilant

- Ne pas surchauffer l'habitacle (risque d'endormissement) et aérer régulièrement le véhicule.
- Sur autoroute, suivre les conseils affichés sur les panneaux à messages variables (PMV) et rester informé sur FM 107.7 ou sur les radios qui diffusent des flashes d'information routière.
- Eviter de porter des vêtements encombrants au volant, qui réduisent les capacités de réaction.

### ◆ Sur un axe bloqué ou en approche d'un blocage

- Renoncez à poursuivre votre voyage et pensez à vous arrêter dans le lieu hospitalier le plus proche.

- En cas d'immobilisation, n'abandonnez pas votre véhicule et attendez les instructions des services d'intervention ou de secours.
- Facilitez le passage des engins de déneigement et de services, notamment **ne vous arrêtez pas sur les bandes d'arrêt d'urgence.**
- Attendez les instructions des forces de l'ordre ou des secours qui vous prendront en charge.

**ATTENTION : MÊME SI LE RÉSEAU EST SURVEILLÉ ET TRAITÉ, IL EST TOUJOURS POSSIBLE QUE DU VERGLAS SE FORME EN QUELQUES INSTANTS OU QU'UNE ROUTE DEVIENNE GLISSANTE. LES AUTOMOBILISTES PEUVENT ÉGALEMENT ÊTRE AMENÉS À EMPRUNTER DES ROUTES QUI N'ONT PAS ÉTÉ TRAITÉES. PRUDENCE EN TOUTES CIRCONSTANCES !**

◆ **Des règles à respecter en hiver ... et tout au long de l'année**

- Boucler sa ceinture et vérifier que tous les passagers (en particulier les enfants) sont attachés à l'avant comme à l'arrière.
- Bannir la prise de tout type de substance pouvant altérer les réflexes et diminuer la vigilance (alcool, drogues, médicaments incompatibles avec la conduite) avant de prendre le volant.
- Ne pas téléphoner en conduisant.

**Distances de sécurité et vitesse : prudence !**

Par temps normal, une distance minimale est à conserver pour suivre un véhicule :

Sur autoroute : prendre comme référence la longueur de deux lignes d'une bande d'arrêt d'urgence (90 mètres).

Sur route : compter deux secondes entre le passage devant un repère fixe du véhicule qui vous précède, et votre propre passage devant le même repère.

La pluie, la neige ou le verglas rendent la conduite dangereuse et ces distances de sécurité doivent impérativement être augmentées en conséquence.

**Attention : la distance d'arrêt d'un véhicule est pratiquement multipliée par deux sur sol humide.**

Rappel des limitations de vitesse par temps de pluie :

-110 km/h sur autoroute

-100 km/h sur routes à chaussées séparées

-80 km/h sur les autres routes

-50 km/h en ville

### **Quelques conseils spécifiques pour les motards**

Les conditions météorologiques peuvent se dégrader très rapidement et les lieux de pertes d'adhérence, se multiplier. Il est donc conseillé aux motards de redoubler de vigilance face aux conditions météorologiques et à leurs conséquences sur l'état des routes.

Les deux-roues motorisés sont exposés à un sur-risque dans la circulation et il est recommandé de ne pas utiliser de deux-roues en cas de neige ou de verglas.

L'éclairage, le gonflage des pneumatiques et des vêtements chauds et imperméables sans être encombrants sont des points qui doivent être vérifiés par les motards qui prennent tout de même la route.

Pour être mieux vu des autres usagers de la route, de jour comme de nuit, les utilisateurs de deux-roues motorisés doivent toujours circuler avec les feux de croisement allumés. Il leur est recommandé de porter des vêtements de couleur claire et de s'équiper de baudriers réfléchissants.

## II. Les moyens déployés par les pouvoirs publics pour sécuriser la route

### A. Rendre la route praticable : la mission des gestionnaires de réseaux routiers

#### ◆ Les différents gestionnaires de réseaux routiers en France

Le réseau routier français est long d'environ 1 million de kilomètres.

**L'Etat (ministère en charge des transports)** est responsable de la gestion et de l'exploitation du seul réseau routier national, constitué des routes nationales et des autoroutes concédées ou non. Ce réseau représente environ 2% de la longueur totale de voirie, soit 20 000 km environ.

L'Etat gère ce réseau :

- soit directement grâce à ses propres services

Les 11 directions interdépartementales des routes (DIR) sont les nouveaux services routiers de l'Etat chargés de la gestion et de l'exploitation des 11 800 km de routes nationales et d'autoroutes sans péage.

Compte tenu de la décentralisation, ces nouvelles directions remplacent, dans le domaine routier, les 100 directions départementales de l'équipement (DDE) qui intervenaient précédemment à la fois sur les routes nationales et, pour le compte des départements, sur les routes départementales.

Désormais les DIR assurent la gestion de la totalité du réseau non concédé, mais n'interviennent pas sur d'autres réseaux.

- soit par l'intermédiaire de sociétés sous contrat

8400 km d'autoroutes sont ainsi entretenues et exploitées par des sociétés concessionnaires sous contrat avec l'Etat. La direction des infrastructures des transports est chargée de contrôler le respect par ces sociétés de leurs obligations.

**Les départements** (conseils généraux) sont responsables de la gestion et de l'exploitation des 380 000 km de routes départementales. Ils s'appuient désormais pour ce faire sur leurs propres services techniques qui ont été bâtis notamment grâce au transfert d'environ 30 000 agents des DDE.

**Les communes** sont responsables de la gestion et de l'exploitation des 600 000 km de voies communales.

#### ◆ Le travail des gestionnaires de réseaux routiers

Lors d'intempéries hivernales (neige, verglas), la viabilité d'une route est susceptible se dégrader avec des effets négatifs :

- sur la sécurité des usagers de la route ;
- sur l'écoulement du trafic.

Pour limiter ces effets, les gestionnaires de réseaux routiers (DIR, sociétés d'autoroutes, les services techniques des départements, les services communaux et encore transitoirement certaines DDE) ont pour mission :

- d'assurer une surveillance permanente de leur réseau en liaison étroite avec les services de prévisions météorologiques ;
- de traiter les pièges de l'hiver et, dans la mesure du possible, de les neutraliser.

Ce service hivernal est avant tout un travail d'équipe. Au-delà de l'expérience et de la connaissance du site, il repose avant tout sur l'organisation collective mise en place et évidemment sur la confiance, la solidarité et l'engagement des professionnels au service des usagers.

En plus du service hivernal effectué par les gestionnaires de réseaux routiers (surveillance du réseau et interventions de déneigement et de salage), d'autres actions sont mises en oeuvre :

- l'information des usagers pour les inciter et les aider à s'adapter aux conditions de circulation ;
- des mesures de gestion du trafic (stockage de poids lourds, etc.) si les difficultés d'écoulement l'exigent.

#### **B. Informer les usagers : la mission des centres d'information routière (CIR) 0 826 022 022 (0,15€/mn)**

Le Centre National d'Information Routière (CNIR) et les Centres Régionaux d'Information et de Coordination Routière (CRICR) sont des organismes interministériels (Police, Gendarmerie, Transports). En service 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, ils sont chargés de recueillir l'information en temps réel notamment auprès des gestionnaires de réseaux et de la synthétiser aux niveaux régional et national. Ensuite, ils la diffusent aux usagers français et étrangers via :

- le site Internet Bison Futé : [www.bison-fute.gouv.fr](http://www.bison-fute.gouv.fr)
- le téléphone N° vert 0 800 100 200- Appel gratuit depuis un poste fixe ;
- le téléphone depuis l'étranger : 00 33 892 68 78 88 ;
- les médias ;

- la base nationale Bison Futé qui alimente les navigateurs GPS disposant de la fonction trafic en temps réel.

Les informations recueillies sur le terrain par les policiers, les gendarmes et les agents de l'Équipement convergent en permanence vers chaque CRICR, qui à son tour, renseigne le CNIR.

Les centres d'information routière (CIR) élaborent le calendrier annuel Bison Futé du trafic routier qui détermine les jours Vert, Orange, Rouge et Noir et suivent les grandes migrations, notamment hivernales. Ils participent également à la coordination et à l'organisation des Plans Intempéries lorsqu'ils sont activés par les préfets de zone de défense.

Au delà de ce dispositif, les DIR, et transitoirement certaines DDE, mettent également à la disposition des usagers un certain nombre de documents, notamment le dépliant « Circuler en hiver » (conseils pratiques).



## C. Le service hivernal au sein des directions interdépartementales des routes (DIR)

### ◆ Pour chaque itinéraire, un niveau de service précis

Toutes les routes ne peuvent être surveillées et entretenues ni de la même manière, ni dans les mêmes délais. Les coûts induits pour la collectivité seraient prohibitifs et la dépense parfois inutile (sans compter les conséquences écologiques de salages excessifs).

C'est pourquoi, pour le réseau routier placé sous la responsabilité de l'Etat, des priorités d'intervention ont été fixées. Certains axes sont ainsi dégagés prioritairement compte tenu de critères d'exploitation (trafics diurnes et nocturnes en hiver), géoclimatiques, de sécurité et d'importance socio-économique.

Quatre niveaux de service (de N1 à N4) ont été définis : ils expriment, pour un itinéraire donné, les résultats attendus du service hivernal.

A chaque niveau de service (N) correspond :

- des conditions de conduite hivernale « de référence », c'est-à-dire celles ordinairement rencontrées en hiver en dehors de toute intempérie ;
- des conditions de conduite hivernale « minimale », c'est-à-dire celles en dessous de laquelle le service hivernal doit permettre de ne pas descendre ;
- la durée de retour, c'est-à-dire le délai maximum de rétablissement à des conditions de conduite hivernale « de référence » grâce au service hivernal.

Les objectifs de niveaux de service peuvent être fixés soit de façon permanent (24h/24 et 7j/7), soit en distinguant deux modalités, normale et réduite (jour/nuit ou heure de pointe/heure creuse, etc.). Ils peuvent également varier en fonction de la zone de chaussée (voies de circulation, bandes d'arrêt d'urgence, échangeurs, etc.).

Pour caractériser les conditions de conduite hivernale, quatre niveaux ont été définis :

- condition de conduite normale (C1) : restez prudent (absence de verglas et de neige) ;
- condition de conduite délicate (C2) : soyez vigilant (verglas très localisé en faible épaisseur, neige fraîche en faible épaisseur ou fondante) ;
- condition de conduite difficile (C3) : différez votre déplacement si possible et risque de blocage du trafic (verglas généralisé, épaisseur importante de neige ou neige gelée) ;

- condition de conduite impossible (C4) : ne partez pas (pluies verglaçantes, très forte épaisseur de neige ou congères).

Exemple :

Pour un axe autoroutier important et supportant un fort trafic, le niveau de service attendu est élevé (N1). Si les conditions de conduite hivernale « de référence » correspondent à C1, l'objectif est que les conditions de conduite hivernale « minimale » correspondent à C2 et que la durée de retour soit courte (1 à 2h).

◆ **Une organisation clairement définie et flexible pour faire face aux aléas de la météo**

Pour répondre aux objectifs de niveau de service fixés pour chaque itinéraire, chaque DIR élabore un document d'organisation pour la viabilité hivernale (DOVH).

Ce document traduit de manière opérationnelle les objectifs de la politique de viabilité hivernale de la DIR. Il rassemble toutes les informations concernant le dimensionnement et la localisation des services intervenant sur le réseau pendant la période hivernale et définit les organisations, les procédures et les consignes adoptées. Ce document explique donc toutes les mesures prises par les DIR dans les différentes situations rencontrées durant l'hiver.

La flexibilité de l'organisation mise en place pour faire face aux aléas de la météo est essentielle pour rendre les routes aussi praticables et sûres que possible en toutes circonstances.

Pendant l'hiver, deux types de structures sont particulièrement mobilisés au sein des DIR pour assurer la viabilité des routes selon les prescriptions du DOVH :

➤ **les centres d'entretien et d'intervention**

Il s'agit des unités les plus proches du terrain, responsables d'environ 50 km de routes nationales et d'autoroutes. Dans ces centres, sont rassemblés, sous l'autorité du responsable d'intervention, les personnels assurant la surveillance du réseau (patrouilleurs) et les interventions de service hivernal, essentiellement sous forme de salage et de raclage de la neige (personnels d'intervention).

➤ **les PC ou centres d'ingénierie et de gestion du trafic (CIGT)**

Ils ont pour mission de centraliser, pour des itinéraires complets, les informations relatives à l'exploitation des routes nationales et des autoroutes sans péage. En période hivernale, ils assurent la veille météorologique et sont en liaison avec les centres d'entretien et d'intervention. Ils coordonnent, si nécessaire, leur action. Les PC ou CIGT sont également en liaison avec les partenaires extérieurs.



### ◆ **Des professionnels mobilisés et vigilants**

La campagne de viabilité hivernale est synonyme de mobilisation pour l'ensemble des personnels de l'entretien et de l'exploitation de la route. Au total, ce sont plus de 6 000 agents des DIR qui interviendront cet hiver pour assurer la viabilité des autoroutes sans péage et des routes nationales.

Des systèmes d'astreintes et de gardes sont mis en place au sein des centres d'entretien et d'intervention et des postes de commandements centralisés ou CIGT pour faire face, 24h/24, aux conditions météo.

Les agents mobilisés assurent des missions précises et complémentaires, regroupées autour de quatre fonctions-clés :

#### ➤ **les patrouilleurs**

Ils circulent sur le réseau et se rendent sur les lieux sensibles du réseau routier dont ils ont la charge. Ils observent également la formation et l'évolution des phénomènes hivernaux (formation de verglas dans les zones humides ou ombragées, apparition de givre...) afin de renseigner le responsable d'intervention.

#### ➤ **les personnels d'intervention**

Hommes et femmes de terrain, ils interviennent dès que cela est nécessaire depuis leur base (les centres d'entretien et d'intervention et les parcs de l'Équipement), où sont entreposés véhicules, matériels et fondants routiers .

#### ➤ **le responsable d'intervention**

Responsable de terrain, il est informé par les patrouilleurs des conditions météorologiques, de l'état des routes et de leur évolution possible. Il a la responsabilité, au sein du centre d'entretien et d'intervention, de déclencher la mise en œuvre des moyens de salage et de déneigement dès qu'elle s'impose.

#### ➤ **le permanent du CIGT ou PC**

Il centralise les informations transmises par les responsables d'intervention et s'assure de la cohérence de l'ensemble des interventions en cours ou programmées sur les itinéraires complets dont il a la responsabilité. Le cas échéant, il coordonne le redéploiement des moyens de traitement en fonction de l'événement.

### ◆ **Les différents types d'intervention de service hivernal**

Il existe deux modes d'action pour rendre les routes viables en période hivernale. Le traitement préventif consiste à anticiper les phénomènes hivernaux pour en limiter les éventuelles conséquences, alors que le traitement curatif est effectué a posteriori.

#### **Le traitement préventif**

Pour empêcher ou retarder la formation de phénomènes hivernaux sur la chaussée, un épandage de sel (en saumure, en bouillie ou en grain) est effectué avant l'apparition du verglas ou de la neige.

Cette méthode permet de réduire les quantités de sel épandues et donc de mieux préserver l'environnement. Elle ne permet cependant pas de faire fondre de grandes quantités de neige et n'est donc pas la solution « miracle ».

#### **Le traitement curatif**

Pour le verglas, les équipes procèdent à des opérations de salage en quantité plus ou moins importante.

Pour la neige, le raclage permet de retirer le maximum de neige au moyen d'une lame. Ensuite, la neige résiduelle est généralement traitée avec du sel (le "fondant") pour favoriser son brassage et son élimination par la circulation. Toutefois, dans certains cas, notamment en fonction de la température, le salage peut s'avérer totalement inefficace, voire dangereux et, dans ce cas, cette solution n'est pas mise en œuvre.

Le salage des routes ne doit par ailleurs pas être confondu avec le sablage qui consiste à répandre des abrasifs qui ne font pas fondre le verglas ou la neige, mais qui permettent uniquement de « clouter » sa surface pour en relever l'adhérence. En pratique, sur le réseau routier national, il n'y a pas de sablage sauf de manière exceptionnelle sur des routes de montagne.

Pour des raisons d'efficacité et de protection de l'environnement, le raclage reste la base du traitement curatif contre la neige, avant tout épandage de sel.

### ◆ **Des conditions différentes d'une DIR à l'autre**

Compte tenu de la diversité géographique de la France, les situations rencontrées en hiver sont très différentes d'une DIR à l'autre.

Ainsi, les mesures destinées à combattre l'effet des conditions hivernales sur les routes sont plus importantes dans les régions montagneuses et nécessitent plus de préparation.

Pour autant, le travail n'est pas plus simple dans les régions de plaines : les situations extrêmes y sont beaucoup moins courantes et il est par conséquent moins évident d'y faire face. Le niveau d'équipement est moindre et surtout, la neige ou le verglas ne sont pas des phénomènes connus par les automobilistes ce qui complique les conditions de circulation et d'intervention.

A titre d'exemple, la DIR Est responsable d'environ 1 600 km d'autoroutes et de routes nationales en Alsace, Lorraine et Franche-Comté peut mobiliser environ 140 engins de déneigement. Ce sont au total 600 agents qui sont susceptibles d'intervenir à tour de rôle pour rendre ce réseau praticable durant l'hiver à venir.

La DIR Ouest, gestionnaire des routes nationales et autoroutes de Bretagne et des Pays de la Loire, compte, quant à elle, près de 530 agents mobilisables pour la viabilité hivernale. Elle dispose également d'environ 60 engins de déneigement.

## **D. Des « plans intempéries » pour faire face aux situations de crise**

Hormis dans les situations de crise, les actions de viabilité hivernale relèvent essentiellement du gestionnaire du réseau (DIR, société d'autoroute, services techniques des départements et des communes, etc.).

Dès qu'une crise survient ou qu'elle est pressentie, de nombreux acteurs d'horizons divers sont impliqués, en plus des gestionnaires de réseaux et des centres d'information routière : les services de préfecture, les forces de police et de gendarmerie, les services d'incendie et de secours, les transporteurs, etc.

La gestion d'une crise hivernale est placée sous la responsabilité du préfet de département, qui est assisté notamment de la direction départementale de l'équipement (DDE). Dès que la crise dépasse le cadre d'un département, sa gestion est assurée par le préfet de zone de défense, assisté notamment de la direction régionale de l'équipement (DRE) de zone.

### **◆ Qu'est-ce qu'un « plan intempéries » ?**

Quand les réseaux routiers et autoroutiers sont fortement perturbés par la neige ou le verglas, les préfets de zone de défense sont amenés à prendre des mesures spécifiques pour assurer la sécurité des automobilistes et éviter les situations de blocage du trafic.

Ces mesures prévues dans des documents dénommés « plan intempéries » (ou « plan neige et verglas » ou « plan neige ») ont pour objectifs :

- d'assurer en toutes circonstances la sécurité des personnes,
- et d'assurer un écoulement du trafic en évitant le blocage des axes routiers principaux et autoroutiers.

Un plan intempéries est une organisation mise en place sous le pilotage du préfet de zone de défense pour :

- coordonner les décisions entre tous les acteurs des départements concernés ;
- assurer une surveillance accrue de la météorologie routière ;
- saler et déneiger prioritairement les itinéraires les plus sensibles ;
- réguler la circulation en particulier celle des poids lourds ;
- mettre en place des voies de délestage et fermer éventuellement certains tronçons routiers ou autoroutiers en cas de blocage du trafic ;
- diffuser une information routière renforcée.

#### ◆ **Les plans intempéries existants**

Des plans intempéries ont été étudiés et mis en place pour toutes les zones de défense ainsi que pour la traversée du Massif Central :

- Plan Neige Vallée du Rhône ;
- Plan Neige Arc Méditerranée pour l'ensemble des autoroutes de la zone de défense Sud ;
- Plan Intempéries Sud-Ouest pour l'itinéraire Tours-frontière espagnole (A10, A63) et Vierzon-Toulouse (A20, N20) ;
- Plan Intempéries Est pour l'ensemble du réseau autoroutier de la Zone Est ;
- Plan Intempéries Ile-de-France pour les voies autoroutières de l'Ile-de-France ;
- Plan Intempéries de la Zone Nord ,
- Plan Intempéries pour les autoroutes et réseau routier majeur de la Zone Ouest ;
- Plan Intempéries Massif Central pour A71, A75 et A72.

D'autres plans de gestion de trafic locaux, d'axes ou zonaux existent, comme par exemple le plan neige franco-andorran. Des organisations équivalentes peuvent être mises en œuvre localement sur des zones difficiles concernant des tronçons autoroutiers soumis à des épisodes neigeux récurrents.

Il s'agit en particulier :

- des autoroutes alpines situées à l'Est de la région lyonnaise ;
- de l'autoroute A40 entre Pont d'Ain et Genève ;
- des autoroutes A31 entre Dijon et le Luxembourg et A36 entre Dijon et Mulhouse ;
- de l'autoroute A64 Bayonne-Toulouse couverte par le plan hiver Hautes-Pyrénées et Haute-Garonne intégré au Plan intempéries Sud-ouest.

#### ◆ **Les mesures susceptibles d'être mises en œuvre**

Pour chaque plan, une série d'actions et de mesures est prévue en vue de prévenir, de réduire, voire de supprimer, les conséquences d'un épisode de neige ou de verglas pour la population et rendre au plus vite et dans des conditions de sécurité optimales la route aux usagers.

Ces mesures peuvent être de différents types :

- neutralisation de voies de circulation ;
- mise en place d'itinéraires ou sorties obligatoires ;
- contrôle d'accès d'autoroutes ;
- itinéraires obligatoires de contournement d'agglomération, de points spécifiques ;
- circulation des poids lourds en convois ;
- stockage des poids lourds sur des aires de stationnement ou en pleine voie.

Tous les partenaires (gestionnaires de voiries, Météo France, centres d'information routière, forces de l'ordre, services de secours, etc.) sont mobilisés pour mettre en œuvre, sous l'autorité du préfet, les mesures prévues par ces plans intempéries dès qu'ils sont activés.

D'autres partenaires peuvent être amenés à renforcer le dispositif : gestionnaires de transports en commun, autorités responsables des transports scolaires, centres d'hébergement,...

L'efficacité de ces mesures est très dépendante du comportement des usagers de la route, chauffeurs de poids lourds, de véhicules légers ou de deux roues.

## E. Être conscient des limites du dispositif

Malgré toute l'attention apportée par les gestionnaires de réseaux routiers, il peut arriver qu'une partie du réseau soit bloquée par les intempéries et que la circulation soit paralysée. Les interventions sont alors ralenties, voire stoppées.

Plusieurs facteurs, souvent cumulés, expliquent ces situations :

- l'inexpérience des conducteurs sur neige et verglas. Les véhicules se mettent en travers de la route, créant ainsi des embouteillages qui empêchent l'intervention des services de viabilité hivernale ;
- la densité du réseau et l'importance du trafic ;
- un défaut d'équipement des véhicules (absence de pneus neige, de chaînes...) ;
- une température trop basse qui rend l'action du sel inefficace ;
- des chutes de neige en continu (les chasse-neige passent à plusieurs reprises au même endroit sans pouvoir dégager d'autres routes) ;
- des phénomènes exceptionnels incontrôlables (pluies verglaçantes ou verglas important) ;
- un vent violent et soutenu pendant et/ou après la chute de neige (formation de congères).

# Annexes

## A. Les phénomènes météorologiques hivernaux

### ◆ La neige

Ce phénomène hivernal est rare dans certaines de nos régions de plaine et surprend alors l'automobiliste peu habitué à rencontrer cette situation plus fréquente dans les zones de montagne.

C'est essentiellement lorsque la neige commence à tenir sur la chaussée que le risque d'accident grave est le plus important. Les vitesses n'étant pas encore adaptées à la situation, un freinage brusque peut se traduire par une perte de contrôle du véhicule.

**DÈS QUE LA NEIGE S'INSTALLE RÉELLEMENT SUR LA CHAUSSÉE, LE RISQUE D'ACCIDENT CORPOREL DEVIENT MOINDRE MÊME SI LES ACCROCHAGES SONT FRÉQUENTS À CAUSE DES GLISSADES. LES CONDITIONS DE VISIBILITÉ SONT ÉGALEMENT SOUVENT DÉTÉRIORÉES COMPLIQUANT LA TÂCHE DE CONDUITE.**

En 2007, 137 accidents corporels ont été recensés sur des routes enneigées faisant 177 blessés et 11 tués.

### Les différents types de neige

**La neige humide** : précipitation atmosphérique sous la forme de cristaux de glace légèrement chargés en eau liquide

**La neige mouillée** : précipitation atmosphérique sous la forme de cristaux de glace à forte teneur en eau liquide

**La neige sèche** : précipitation atmosphérique sous la forme de cristaux de glace sans eau à l'état liquide.

### ◆ Le verglas

Comme la neige, il s'agit d'un phénomène hivernal assez rare dans nos régions de plaine.

Il est encore plus dangereux que la neige car il est invisible – sauf en cas de pluie verglaçante - et peut surprendre le conducteur.

C'est particulièrement dans les zones de décélération (carrefour, virage, bretelle, descente,...) que le risque de perdre le contrôle de son véhicule sur une plaque de verglas est important. Le risque est d'autant plus grand que la conduite est heurtée et saccadée (fortes accélérations ou décélérations).

En 2007, 479 accidents corporels ont été recensés sur des routes verglacées, faisant 629 blessés et 56 tués.



## Les différents types de verglas

**Congélation d'eau sur la route** : refroidissement rapide d'une route humide, la nuit, à une température de l'air voisine de 0°C.

**Pluie sur sol gelé** : pluie qui congèle au contact d'une route très froide.

**Pluie en surfusion** : précipitation de pluie sous forme d'eau, dont la température est inférieure à 0°C. La pluie en "surfusion" se transforme en glace au moindre choc, quelle que soit la température du sol.

**Gelées blanches** : fort refroidissement de la surface d'une route sèche au départ, qui peut conduire à un dépôt de condensation solide sur la chaussée.

**Dépôt de brouillard givrant** : présence de brouillard qui précipite en paillettes ou aiguilles glacées à l'occasion du refroidissement nocturne.

### ◆ Le brouillard

On parle de brouillard lorsque la visibilité est inférieure à 1km. Les accidents qu'il provoque peuvent être très spectaculaires lorsqu'ils se produisent sur autoroute, impliquant souvent de nombreux véhicules. Ces carambolages font alors de nombreuses victimes.

Au total, le brouillard sur la route en 2007, c'est 550 accidents corporels faisant 746 blessés et 95 tués.

On peut trouver du brouillard sur les routes de France environ un jour sur deux.

Si aucune région n'est à l'abri de ce phénomène, certaines y sont plus sujettes comme la vallée de la Garonne dans les Landes, la vallée du Rhin en Alsace ou le Morvan en Bourgogne. Il s'agit essentiellement de zones qui se situent en fond de vallée ou dans des secteurs humides.

Lorsque des risques importants de formation de brouillard se présentent, l'information est répercutée aux usagers qui, en suivant quelques consignes élémentaires de sécurité, peuvent diminuer de façon très importante les risques d'accidents (allumer les feux de croisement et les anti-brouillard, réduire la vitesse, augmenter les distances de sécurité).

## Les différents types de brouillard

**Les brouillards d'évaporation** : ils sont provoqués par l'arrivée d'air froid sur une surface encore chaude. Ce sont les brouillards du début d'automne.

**Les brouillards de rayonnement** : ils sont dus au refroidissement et se forment par nuit claire et sans vent. Le sol se refroidit beaucoup, et ce refroidissement se transmet aux couches d'air voisines. Il suffit alors que le taux d'humidité de l'air soit assez important.

**Les brouillards d'advection** : ils sont fréquents dans les régions atlantiques. L'océan se refroidit moins vite que la terre. Quand l'air océanique humide arrive au-dessus d'un sol froid, le brouillard se forme.

**Les brouillards de détente** : ils se forment par exemple lorsque l'air remonte une pente sous l'action du vent. Au cours de cette ascension, l'air se refroidit et à un moment donné, la vapeur se condense en leur donnant naissance.

## B. Les contacts essentiels

### Les centres d'information routière :

Téléphone : N°vert 0 800 100 200- Appel gratuit de puis un poste fixe,

Internet : [www.bison-fute.gouv.fr](http://www.bison-fute.gouv.fr)

[www.developpement-durable.gouv.fr](http://www.developpement-durable.gouv.fr)



### Le réseau autoroutier :

Téléphone (état du trafic en temps réel)

Internet : [www.autoroutes.fr](http://www.autoroutes.fr)

Radios autoroutières : FM 107.7 sur la majorité des autoroutes concédées

### Météo France :

**TÉLÉPHONE : 32 50 (0,34 EUROS LA MINUTE)**

**INTERNET : [WWW.METEO.FR](http://WWW.METEO.FR)**