



MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*



DOSSIER DE PRESSE  
**VIABILITÉ HIVERNALE**  
**2023 - 2024**

**DIR**  
**Centre-Est**

# LA VIABILITÉ HIVERNALE, DE QUOI PARLE-T-ON ?



## UN CLASSEMENT DES PERTURBATIONS HIVERNALES

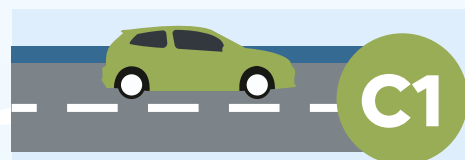
Pour évaluer ces situations, il est défini un code de 4 couleurs qui permet de représenter les différentes conditions de conduite observées sur les routes par les exploitants routiers. Ces codes vous renseignent sur l'état de praticabilité des routes et vous aident ainsi à adapter votre itinéraire et votre conduite en fonction des difficultés signalées.

La condition de conduite hivernale caractérise l'état de la chaussée rendue plus ou moins praticable par une intempérie hivernale.

**4 niveaux de conduite sont conventionnellement définis qui permettent de caractériser toutes les situations de façon simple mais suffisamment précise :**

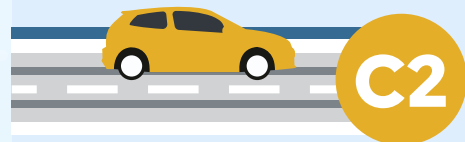
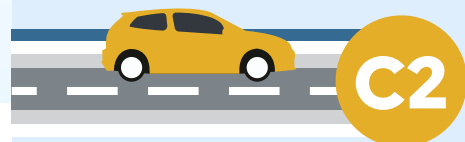
### **C1 CONDUITE NORMALE**

Absence au niveau de la chaussée de dangers ou difficultés spécifiques à l'hiver



### **C2 CONDUITE DÉLICATE**

Conditions de conduite dégradées ou incertaines. Pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant, une attitude de prudence particulière s'impose de la part du conducteur, impliquant une réduction volontaire de la vitesse. La progression des véhicules reste cependant possible sans équipements hivernaux spécifiques. On constate des traces de neiges ou de verglas mais cela reste praticable.



### **C3 CONDUITE DIFFICILE**

La praticabilité de la voie est incertaine. Des équipements hivernaux appropriés (pneus hiver ou chaînes à neige) sont nécessaires voire indispensables pour progresser. On constate une route fortement touchée par la neige et devenue impraticable sans équipement spécifique avec de la neige importante généralisée ou du verglas.



### **C4 CONDUITE IMPOSSIBLE**

Progression impossible avec un véhicule courant, même équipé de chaînes à neige. On constate des congères, coulées de neige et neige importante généralisée ou des pluies verglaçantes et du verglas généralisé.



**MALGRÉ LES MOYENS MIS EN ŒUVRE EN HIVER, LES CONDITIONS DE CONDUITE PEUVENT SE DÉGRADER TRÈS RAPIDEMENT EN FONCTION DU CONTEXTE MÉTÉOROLOGIQUE**

## LE TRAITEMENT DE LA NEIGE ET DU VERGLAS

Il existe 2 types d'intervention :

### > L'INTERVENTION « PRÉCURATIVE »

Au plus près de l'événement météorologique. Un salage peut être organisé pour empêcher, retarder ou limiter le développement de verglas et, dans certains cas éviter la tenue de la neige sur la chaussée ou faciliter le raclage en réduisant l'accrochage de la neige à la route.

### > L'INTERVENTION « CURATIVE »

Permet d'éliminer le plus vite et le mieux possible le verglas ou la neige par des opérations de salage de verglas ou raclage de neige.

**Sur verglas, les opérations de salage (type de sel et quantité) varient selon la nature du verglas et les conditions météorologiques.**

Il n'est pas toujours possible d'enlever toute la neige en un seul passage des chasses-neiges : un raclage trop abrasif endommagerait rapidement la route. Il peut rester alors une mince couche résiduelle de neige : en complément au raclage et selon les conditions météo, cette couche résiduelle peut faire l'objet d'un salage.



Si les chasse-neige roulent à 50 km/h, c'est notamment parce que c'est à cette vitesse que le raclage évacue convenablement la neige sur le bord de la voie.



## COMPRENDRE LE SALAGE

**Saler la route permet d'abaisser la température de congélation de l'eau s'y trouvant et donc d'éviter ou retarder la formation du verglas.**

Si l'apparition du phénomène de verglas n'a pu être évitée, le traitement consistera également à répandre du sel sur la chaussée. Pour amorcer la fusion de la glace, la présence d'eau est nécessaire. On utilisera dans ce cas de préférence la bouillie de sel (sel sec en grain humidifié avec de la saumure (eau salée).

Débutent alors la fonte proprement dite. La bouillie va passer en saumure qui va ensuite se diluer progressivement avec l'eau dégelée : **la teneur en sel de ce mélange diminue progressivement** ; le traitement perd donc progressivement de son efficacité. Ceci est particulièrement vrai dans le cas de couches importantes de verglas ou de glace. **Une chaussée salée peut geler.** La réaction de fusion de la glace au moyen du sel est une réaction qui absorbe de la chaleur environnante et qui provoque donc un refroidissement brutal de la chaussée de quelques degrés.

Par temps très froid, en dessous de -10°C, on peut ainsi assister à un arrêt de la fusion de la glace pouvant être suivi d'une recongélation de la glace fondue.



### Le rôle du trafic dans le salage

Pour bien agir, l'action du trafic est également importante pour écraser le sel sur la chaussée et favoriser son action sur le verglas, brasser le sel et la neige lors du traitement de la pellicule de neige résiduelle sur la chaussée pour favoriser sa fusion. Lorsque le trafic est faible, l'efficacité du sel est plus lente.

### L'impact sur l'environnement

Le salage est utilisé à bon escient car celui-ci a un impact sur l'environnement :

#### > LA PERTE DE BIODIVERSITÉ

liée à l'augmentation de la salinité des eaux

#### > L'AUGMENTATION DU RISQUE DE MORTALITÉ DE LA GRANDE FAUNE

attirée par le sel sur le bord des routes

#### > L'ALTÉRATION

du développement de la flore dessèchement, brûlure du feuillage, retard de germination des graines...

**QUELS QUE SOIENT LES PROGRÈS TECHNOLOGIQUES, LES MOYENS MIS EN ŒUVRE ET QUELLES QUE SOIENT LES COMPÉTENCES DES PRÉVISIONNISTES, LA NEIGE ET LE VERGLAS RESTENT DES PHÉNOMÈNES TRÈS DIFFICILES À PRÉVOIR TANT EN INTENSITÉ QU'EN DURÉE, MAIS ÉGALEMENT TRÈS DÉLICATS À TRAITER.**

## POURQUOI ARRÊTER LA CIRCULATION DES POIDS-LOURDS ?

La circulation des poids-lourds est affectée lors de conditions hivernales difficiles. Sur route enneigée ou verglacée, ils sont en effet immédiatement pénalisés en raison de leur masse, de leur encombrement et de leur système de propulsion.

Lors de chutes de neige ou de pluies verglaçantes, un poids-lourd peut être bloqué en pleine voie. Le dépannage s'avère alors extrêmement délicat et le camion peut ainsi bloquer toute la circulation. Les engins de traitement ne pouvant plus circuler eux non plus, le traitement s'interrompt !

Afin d'éviter ce blocage accidentel, il est préférable de stopper la circulation des poids-lourds à des endroits bien identifiés, où les secours et le ravitaillement peuvent s'organiser facilement.

Ces zones de stationnement temporaire obligatoire peuvent ainsi être assez éloignées de l'événement lui-même afin de mieux répartir les poids-lourds sur l'itinéraire.

Elles sont définies au sein des différents plans intempéries et leur mise en œuvre relève d'une décision des autorités préfectorales.



# LA VIABILITÉ HIVERNALE, À LA DIR CENTRE-EST

## UNE ORGANISATION SPÉCIFIQUE MISE EN PLACE POUR LA VIABILITÉ HIVERNALE

L'organisation opérationnelle repose sur les centres d'entretien et d'intervention (CEI). Avec un rayon d'action d'environ 30 km à partir du siège de leur implantation, ils assurent la surveillance du réseau et les interventions qui visent à en maintenir la viabilité et à en assurer l'entretien courant.

Le réseau de la DIR Centre-Est est couvert par 22 CEI et 3 CEI annexes. Les agents d'exploitation effectuent prioritairement du patrouillage, du salage et du raclage lors de phénomènes de neige ou de verglas.

En complément des CEI, la DIRCE dispose de PC,

chargés de coordonner les interventions d'exploitation, de gérer les trafics sur leur zone de compétence, et d'assurer le traitement de l'information en temps réel et en temps différé (informer les autorités, les usagers et les autres gestionnaires de voiries des événements impactant les conditions de circulation...).

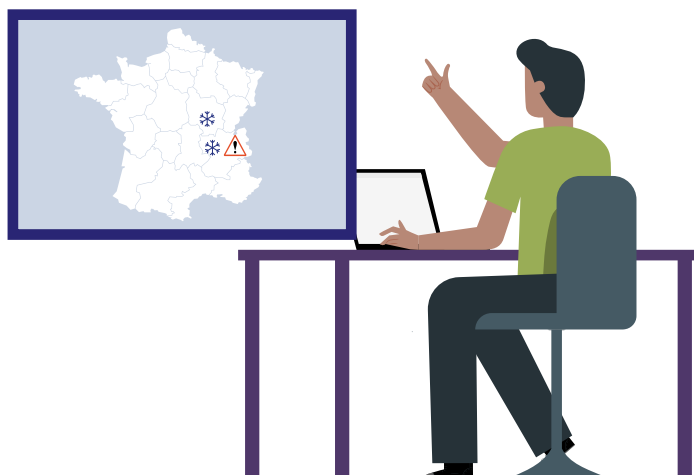
La surveillance de l'évolution locale se base tout d'abord sur la surveillance météorologique et l'observation de l'évolution des conditions météorologiques locales. Elle peut être complétée par une observation de la situation sur le réseau routier sous forme de patrouille.

**ENVIRON 470 AGENTS DE LA DIR CENTRE-EST** INTERVIENNENT SUR LE TERRAIN L'HIVER POUR ASSURER LA VIABILITÉ DES ROUTES NATIONALES ET DES AUTOROUTES NON CONCÉDÉES DU SECTEUR. EN PARALLÈLE, **ENVIRON 90 AGENTS AGISSENT EN TANT QU'« SUPPORT »** POUR ORGANISER ET PILOTER CE TRAVAIL.

## COMMENT SE TRANSMET L'INFORMATION ?

Chaque matin, avant 6h30, les postes de contrôle (PC), qui surveillent les routes via des caméras, sont informés par les centres d'exploitation et d'intervention de l'état de circulation des routes. Dans le cas de conditions météorologiques dégradées, l'information est actualisée toutes les 2 heures, jusqu'au retour de conditions normales de circulation.

L'ensemble des données est ensuite transmise à Bison Futé qui met en ligne sur une carte sur les conditions de circulation en cours sur les grands axes du réseau routier national pour alerter les usagers.



**LA VIABILITÉ HIVERNALE  
2022-2023 S'ÉTEND DU  
LUNDI 13 NOVEMBRE 2023  
AU DIMANCHE 17 MARS 2024**

Sur la RN90, cette période d'activation de l'organisation de la viabilité hivernale est prolongée et s'arrête donc le dimanche 14 avril 2024. En tant que de besoin et en fonction du risque météorologique, les dispositions relatives à la viabilité hivernale peuvent être activées en dehors de ces périodes.





## DES INTERVENTIONS ORCHESTRÉES

Les interventions de salage et de déneigement peuvent porter sur des parties plus ou moins étendues de la chaussée (voies de circulation sur tout ou partie de leur largeur). Il en est de même pour certains tronçons de la voirie (bretelles d'échangeurs ou de diffuseurs).

### Des zones prioritaires sont définies en amont :

- sur les 2x1 voies, les 2 voies de circulation
  - sur 2x2 voies et plus, les échangeurs principaux et les n-1 voies de circulation affectées au courant principal de circulation : on déneige au moins 1 voie de chaque sens.
- Sur une 2x3 voies, on déneige au moins 2 voies dans chaque sens.

Pour revenir à des conditions de conduites adaptées, deux éléments sont à prendre en compte : pour chaque route, un état de conduite hivernale de référence ordinairement rencontrée en hiver, une durée de retour à des conditions de conduite hivernale.

### Le point de départ de la durée de retour est défini de manière différente selon l'intempérie :

- pour les chutes de neige et précipitations verglaçantes : la durée de retour démarre dès la fin de la précipitation ;
- pour les formations de verglas sans précipitation (congélation d'humidité préexistante, condensation) : la durée de retour démarre dès la prise de connaissance de sa présence.



IL ARRIVE PARFOIS QUE LA SITUATION MÉTÉOROLOGIQUE DÉPASSE LES SITUATIONS NORMALES HIVERNALES ET QUE LES MOYENS MIS EN OEUVRE S'AVÈRENT INSUFFISANTS. LE CAS ÉCHÉANT, DES AGENTS DE RENFORT AVEC DES MATÉRIELS SUPPLÉMENTAIRES PEUVENT ÊTRE MOBILISÉS.

# CONSEILS DE CONDUITE



## COMMENT S'INFORMER ?

Consultez les sites Internet de :

- **MÉTÉO FRANCE** <https://meteofrance.com/>
- **BISON FUTÉ** <https://www.bison-fute.gouv.fr/alpes-du-nord.html>



## CONDUIRE EN PRÉSENCE DE NEIGE OU DE VERGLAS

**Avant de prendre la route, des vérifications indispensables :**

- > Remplir le réservoir du liquide lave-glace avec un produit antigel
- > Vérifier le bon fonctionnement de la batterie et des systèmes d'allumage, d'alimentation, de dégivrage et de chauffage
- > Avoir des équipements adaptés : chaînes ou pneus spéciaux. Les chaînes doivent être à la taille des pneus et installées sur les roues motrices. Entraînez-vous à les poser avant de partir ! Les pneus hiver, conçus pour améliorer l'adhérence et le freinage, peuvent être montés dès la mi-octobre et démontés vers la mi-mars.

Depuis 1er novembre 2021, chaînes ou pneus hiver sont obligatoires en zones montagneuses.

<https://www.securite-routiere.gouv.fr/chacun-son-mode-de-deplacement/dangers-de-la-route-en-voiture/equipement-de-la-voiture/nouveaux>

**Pendant votre déplacement :**

- > Réduire sa vitesse
- > Respecter les distances de sécurité,
- > Laisser toujours la priorité aux engins de déneigement et de salage
- > Rester vigilant car les plaques de verglas sont fréquentes et difficiles à repérer. Un panneau spécifique signale parfois les zones à risques, toutefois soyez vigilants, surtout si vous traversez des zones ombragées et humides.

**En cas de chute de neige**, les feux de brouillard avant peuvent remplacer ou compléter les feux de croisement. Attention, dans certains cas, les feux de croisement doivent remplacer les feux de route pour ne pas éblouir les autres usagers. Les feux de brouillard arrière peuvent également être utilisés en cas de forte chute de neige.



**EN CAS D'ANNONCE DE DÉPLACEMENT  
DIFFICILE, IL EST CONSEILLÉ DE REPORTER  
SON DÉPLACEMENT.**

## OUI, MAIS QUAND IL NEIGE OU IL GÈLE... ?

**Pourquoi après avoir déneigé, vous laissez une couche de neige sur la chaussée ?**  
**Vous savez quand il va neiger ou geler, alors pourquoi ne pas saler avant ?**

Pour éliminer la neige, le moyen le plus efficace est de la racler avec les lames des chasses-neiges. Il n'est pas toujours possible d'enlever toute la neige en un seul passage : un raclage trop abrasif endommagerait rapidement la route. Par ailleurs, et même s'il peut paraître naïf de le rappeler : on ne peut déneiger que la neige déjà tombée, et on ne peut pas déneiger la neige qui tombe derrière la saleuse. Cela signifie qu'en cas d'intensité de chute de neige importante, les conditions de conduite peuvent se re-dégrader rapidement derrière le passage de la saleuse.

**Pourquoi n'avez vous pas arrêter les poids lourds plus tôt !**  
**Maintenant il y en a un accidenté qui bloque complètement la chaussée !**

Si un poids-lourd est accidenté, comme les engins de traitement ne peuvent plus circuler eux non plus, le traitement s'interrompt ! Il vaut mieux anticiper et placer les poids-lourds là où ils peuvent être ravitaillés et secourus. D'un autre côté, les poids lourds ont un rôle important dans le brassage de la neige et/ou du traitement par salage épandu sur la chaussée. Les arrêter trop tôt peut accélérer la dégradation des conditions de conduite. Il faut donc le faire à bon escient, en fonction des prévisions disponibles, de leur fiabilité, des secteurs concernés (col avec rampe de pente importante par exemple), et des capacités de stockage disponibles sur les itinéraires. De plus stocker les poids demande des moyens très importants avec le recours des force de l'ordre, et cela représente un impact économique fort pour les sociétés de transport.

## **CONTACT PRESSE**

*Emeline JOSÉ*

[com.dirce@developpement-durable.gouv.fr](mailto:com.dirce@developpement-durable.gouv.fr)



**MINISTÈRE  
DE LA TRANSITION  
ÉCOLOGIQUE  
ET DE LA COHÉSION  
DES TERRITOIRES**

*Liberté  
Égalité  
Fraternité*