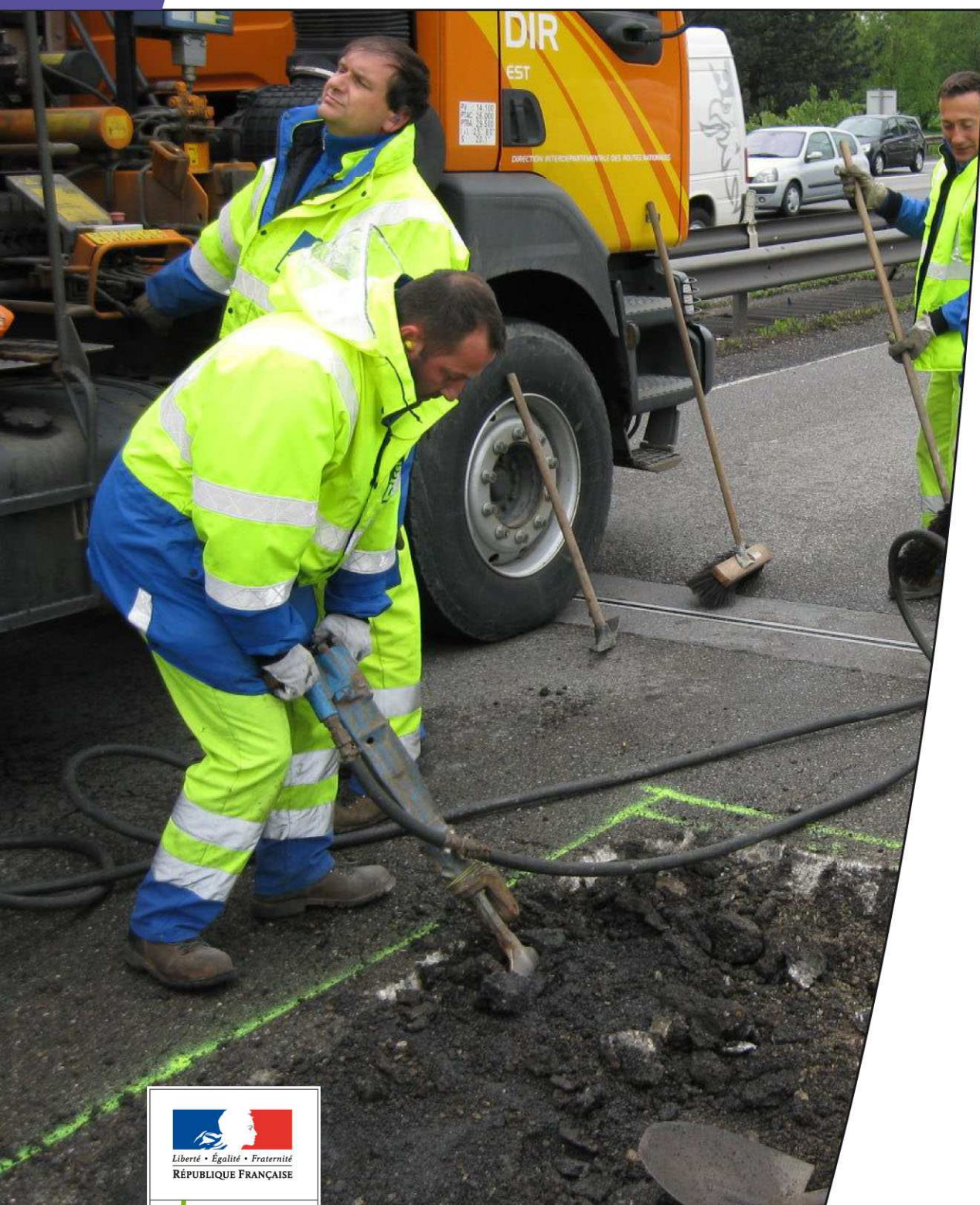


# Dossier de presse

## Actions menées pour traiter les nids de poule



Ressources, territoires, habitats et logement  
Énergie et climat Développement durable  
Prévention des risques Infrastructures, transports et mer

**Présent  
pour  
l'avenir**

# Dossier de presse

## Actions menées pour traiter les nids de poule

<b>S</b>	<b>Communiqué « Attention prudence, trous en formation »</b>	<b>p. 3</b>
<b>O</b>	<b>I. La formation de nids de poule</b>	<b>p. 4</b>
<b>M</b>	<b>II. Les actions menées par la DIR Est pour traiter les nids de poule</b>	<b>p. 5</b>
<b>M</b>	A. Mesures d'exploitation et d'information des usagers B. Travaux programmés et travaux d'urgence	
<b>A</b>	<b>III. Les consignes de prudence aux usagers de la route</b>	<b>p. 7</b>
<b>]</b>	- Rester maître de son véhicule - Respecter les limitations de vitesses - Respecter les distances de sécurité	
<b>R</b>	<b>IV. Les demandes d'indemnisation en cas de dommage</b>	<b>p. 8</b>
<b>E</b>	A. Que faire en cas de dommage causé par un nid de poule ? B. Chaque dossier fait l'objet d'une enquête	
	<b>Annexe</b>	<b>p. 10</b>
	Présentation de la DIR Est	



# COMMUNIQUE DE PRESSE

## ***Attention prudence trous en formation***

En 2010, à la suite de l'hiver, le réseau routier national a connu d'importantes dégradations (nids de poule). La DIR Est avait alors tout d'abord veillé à préserver la sécurité des usagers de la route grâce à des mesures de restriction de circulation et de surveillance. Les travaux de réparation avaient été engagés rapidement sur de très nombreuses portions de voies, dès que les conditions climatiques l'avaient permis, c'est-à-dire **de mars à novembre**.

Ce phénomène de formation de nids de poule est normal en hiver. Toutefois, la situation qui se présente en ce début 2011 semble prendre les **mêmes proportions que l'année dernière** en raison des conditions climatiques rigoureuses de décembre.

L'objectif de la DIR Est est à nouveau de garantir au maximum la **sécurité des usagers**. Outre la surveillance du réseau, des mesures d'exploitation adaptées à la situation sont mises en œuvre. Elles sont susceptibles de conduire à revoir les limitations de vitesse à la baisse ou à mettre en place des restrictions de circulation. Par ailleurs, une information renforcée est faite aux usagers pour les inciter à adapter leur comportement au volant (panneaux ou messages lumineux).

Des **travaux d'urgence** sont d'ores et déjà réalisés mais ils ne peuvent être que provisoires en cette saison (utilisation d'enrobés à froid moins durable). Les réparations plus pérennes seront mises en œuvre dès que les conditions météo seront favorables (mars). Ces travaux définitifs seront planifiés en fonction de la situation sur l'ensemble du réseau de la DIR Est et des contraintes d'exploitation de chantier sous circulation.

La DIR Est recommande aux usagers **la plus grande prudence et la modération de leur vitesse** pour leur propre sécurité, celle des autres automobilistes et celle des agents qui interviennent sur les dégradations. Ces derniers en effet sont particulièrement exposés lorsqu'ils travaillent en bordure de route pour réaliser ces réparations.

Par ailleurs, la cellule juridique de la DIR Est étudie les **demandes d'indemnisation des usagers** victimes de dommages causés à leurs véhicules en raison de la présence de nids de poule. Les dédommagements qu'elle peut attribuer ne peuvent cependant se faire que dans des conditions très limitées.

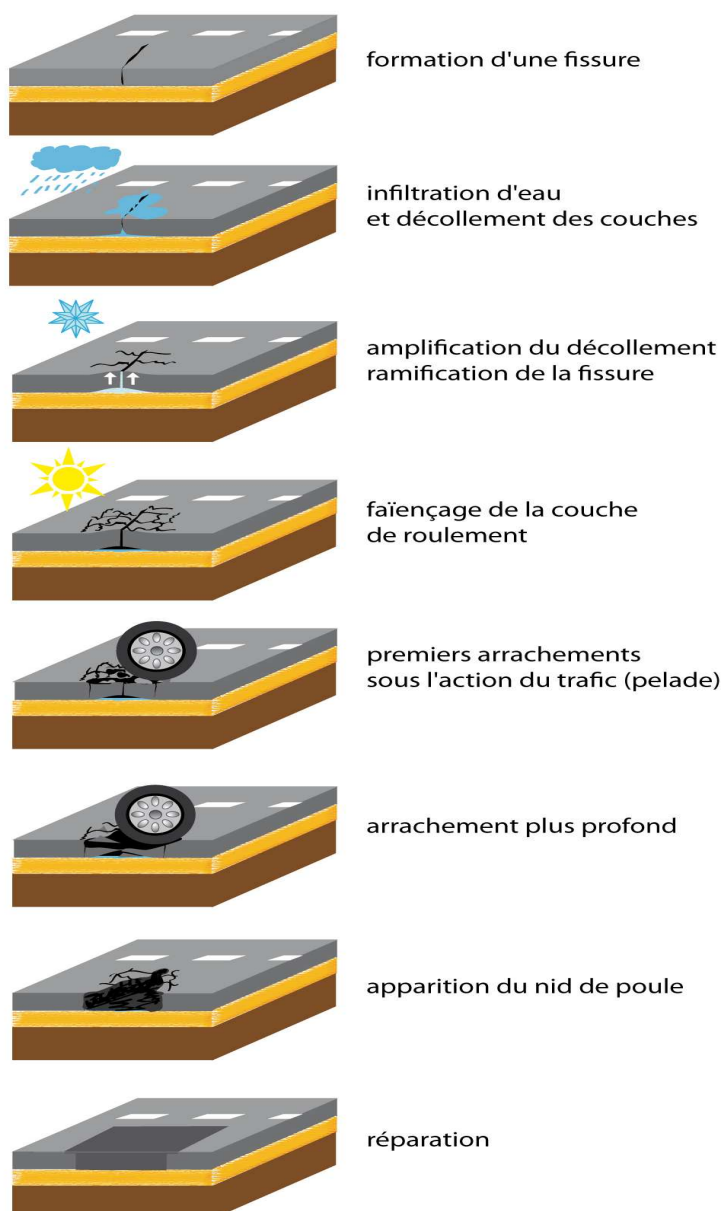
# I. La formation de nids de poule

La formation de nids de poule s'explique par un double phénomène : le **climat** et la **circulation**.

L'hiver actuel a pu nous faire passer de  $-5^{\circ}$  à  $+10^{\circ}$  en deux jours. Ce différentiel important de température sur un nombre de jours restreint fragilise le revêtement des chaussées qui peut se fissurer. La pluie peut alors s'infiltrer dans les sous-couches de chaussée. Si elle gèle, elle prend plus de volume et lors du dégel, l'eau s'écoule et des trous apparaissent.

Si l'on ajoute à cela une circulation importante au moment du « choc thermique », les chaussées vont se détériorer rapidement. Or à la DIR Est, le trafic peut atteindre sur certaines sections de voies jusqu'à 180 000 véhicules/jour avec un part importante de trafic poids lourds.

C'est donc l'accumulation de ces phénomènes qui amène des dégradations de chaussée appelées «nids de poule».



## II. Les actions menées par la DIR Est pour traiter les nids de poule

### A. Mesures d'exploitation et d'information des usagers

#### 1/ Neutralisation de voies et limitations de vitesse

Afin d'assurer la sécurité des usagers, la DIR Est met en place des mesures spécifiques d'exploitation :

Lorsqu'elles sont vraiment très dégradées, les voies de droite (voies lentes les plus touchées en raison du passage des poids lourds) sont **neutralisées**, entraînant alors un report de la circulation sur les voies rapides.

Ce type de mesures s'accompagne de **limitations de vitesse** qui peuvent être également mises en place indépendamment de toute neutralisation, en cas de danger trop important.



#### 2/ Information des usagers

Ayant repéré, lors de la patrouille, des trous en formation, les agents de la DIR Est ont l'obligation d'apposer un panneau de signalisation afin de prévenir les automobilistes et conducteurs de poids lourds du danger.

La DIR Est informe également les usagers grâce aux panneaux à messages variables existants ainsi que par voie de presse (communiqués, articles, interviews radio etc.).



#### 3/ Le patrouillage

Tout au long de l'année, les agents de la DIR Est assurent une surveillance du réseau routier national grâce à un patrouillage régulier. Avec la formation exceptionnelle de nids de poule depuis l'hiver, ce patrouillage a été renforcé.

Le rôle du patrouilleur :

- **Surveiller le réseau** constitue la mission principale et permanente du patrouilleur, qu'il effectue tout au long de sa tournée => il surveille en particulier la création de nids de poule.
- **Informé** : après avoir repéré un événement ou un dysfonctionnement (ex : nid de poule) le patrouilleur élabore un premier diagnostic et informe son service.
- **Agir en sécurité** : suivant les cas, le patrouilleur peut soit intervenir directement, soit mettre en place des mesures de protection et de signalisation. Le but est d'informer les usagers et éviter des accidents en attendant de l'intervention d'une équipe de renfort.

## B. Travaux programmés et travaux d'urgence

Les travaux de réparation définitifs nécessitent certaines conditions : températures supérieures à 5/6° et humidité réduite afin de permettre la mise en œuvre des enrobés à chaud dans de bonnes conditions.

Ils peuvent consister en la réalisation de purges ou de reprise de sections entières de chaussées.

Ces travaux importants seront **planifiés en fonction de la situation sur l'ensemble du réseau de la DIR Est** et des contraintes d'exploitation de chantier sous circulation.

Pour autant, des réparations d'urgence sont aussi réalisées par la DIR Est qui utilise de « l'enrobé à froid ». Ce matériau est un mélange de granulats particuliers dont la préparation finale s'effectue sans chauffage ni séchage et qui peut être mis en œuvre à température ambiante, c'est-à-dire à froid.



Si ce type de réparations peut être réalisé en cette saison, l'inconvénient est qu'elles ne peuvent être que provisoires et nécessitent donc d'être reprises, parfois peu de temps après.



Les agents de la DIR Est interviennent le plus rapidement possible. Mais attention, cette intervention ne doit pas se faire à la hâte au mépris des consignes de sécurité qu'ils doivent respecter. Il est également demandé aux usagers de la route, automobilistes comme chauffeurs de poids lourds, de **faire preuve de la plus grande prudence**, pour leur propre sécurité et pour celle des agents en intervention pour boucher des nids de poule.

# III. Les consignes de prudence aux usagers de la route

Le respect par les conducteurs de certaines règles contribue à améliorer leur propre sécurité, celle des autres usagers et celle des agents qui travaillent au bord des routes.



Les usagers doivent **rester maîtres de leur véhicule en toutes circonstances**  
Ce principe est rappelé par l'article R 412-6 du Code de la route :

*I.- Le conducteur d'un véhicule « doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation. Il doit notamment faire preuve d'une prudence accrue à l'égard des usagers les plus vulnérables. »*

*II.- « Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent (...). »*

Il est donc demandé aux usagers de rester particulièrement vigilants et notamment de bien respecter :

## => les limitations de vitesse

Passer sur un nid de poule à 90 km/h et à 50 km/h n'a pas les mêmes conséquences pour le véhicule. Pour la sécurité de chacun, la sienne, celle des autres usagers de la route et celle des agents travaillant aux abords, il est fortement recommandé de respecter les limitations affichées.

RAPPEL : La vitesse est la première cause de mortalité sur les routes.



## => les distances de sécurité

Elles servent notamment à anticiper les événements se produisant « devant soi ». Elles permettent, en zone de nids de poule, de visualiser au mieux les dégradations afin de pouvoir ralentir.

Quelle distance de sécurité ?

*Par temps normal, une distance minimale doit être conservée 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.*

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

## IV. Les demandes d'indemnisation en cas de dommage

### A. Que faire en cas de dommage causé par un nid de poule ?

L'usager victime d'un nid de poule, s'il est assuré tout risque, doit déclarer à son assureur son incident. Il ne fait aucune démarche auprès de la DIR Est, c'est l'assureur qui s'en charge.

S'il n'est pas assuré tout risque, il peut adresser une réclamation à la DIR Est sous plusieurs conditions :

1/ le dommage doit avoir eu lieu **sur une route nationale ou une autoroute non concédée** (autoroute gratuite) c'est-à-dire sur le réseau de la DIR Est. En effet, s'il s'agit d'une route départementale ou communale, la DIR Est n'est pas responsable et l'usager perdra du temps en raison de la mauvaise orientation de sa demande.

Pour savoir plus précisément quel est le réseau de la DIR Est, voir le site internet [www.dir-est.fr](http://www.dir-est.fr)

2/ il doit ensuite rassembler un ensemble de **justificatifs** nécessaires pour que son droit à indemnisation soit reconnu. Cela comprend essentiellement l'obligation de prouver à la fois :

- *la réalité de l'incident et sa survenance sur le réseau routier incriminé*. Ainsi, toute demande qui ne serait pas accompagnée d'un témoignage écrit rédigé par un tiers (autre usager également victime ou ayant assisté à l'évènement.) ou par un document émanant des forces de l'ordre qui seraient intervenues sur place ou par la preuve de l'intervention d'un dépanneur sera automatiquement refusée.

NB : l'intervention d'un dépanneur sur autoroute est obligatoire. Se dépanner soi-même ou le faire faire par un tiers non habilité, par exemple des amis ou le garagiste habituel, n'est pas autorisé.

La fiche d'intervention du dépanneur constituera alors, tout naturellement, la preuve de la réalité de l'incident.

- *le dommage*. Cela nécessite d'établir un descriptif précis de ses dommages et de faire établir soit un devis détaillé, soit une facture.

3/ Enfin, il doit présenter une **demande de prise en charge par écrit**, transmise à l'adresse suivante :

DIR Est  
Secrétariat Général / Cellule Juridique  
10-16 promenade des Canaux  
BP 82120  
54 021 NANCY cedex

Elle doit être accompagnée de l'ensemble des justificatifs énumérés ci-dessus et doit aussi mentionner plusieurs éléments :

- le lieu précis de l'évènement : numéro de route, sens de circulation, point kilométrique ou indication géographique précise (à proximité immédiate de ...).
- les circonstances de l'évènement : conditions de circulation, conduite, position des autres véhicules, etc.



## B. Chaque dossier fait l'objet d'une enquête

Attention, le **droit à indemnisation n'est pas systématique**. Chaque demande est examinée au cas par cas et le délai de traitement peut être relativement long (voir tableau ci-dessous)

En effet, lorsque le dossier est complet, la DIR Est (par sa cellule juridique) engage une enquête auprès de ses services d'exploitation pour déterminer si sa responsabilité est ou non engagée, sur la base du concept jurisprudentiel du "défaut d'entretien normal".

Il faut souligner que la présence d'une signalisation (du type panneaux « trous en formation ») reporte systématiquement la responsabilité de l'incident sur le conducteur et exonère par là-même le gestionnaire routier.



En effet, de manière permanente, le conducteur doit rester maître de son véhicule (article R.413-17 du code de la route). Mais si, en plus, une signalisation de danger a été mise en place pour avertir les usagers de l'existence d'un danger potentiel précis, le conducteur doit impérativement renforcer sa vigilance. La responsabilité d'un éventuel incident lui incombera alors pleinement, considérant qu'il aurait dû gérer autrement son allure, ses distances de sécurité ou sa trajectoire (voir les conseils donnés aux usagers page 7).

<b>Quelques chiffres</b>	Nombre de dossiers enregistrés en <u>2010</u>	<b>986</b>
	Nombre de dossiers ayant donné lieu à indemnisation	<b>207 (soit 1 sur 5 environ)</b>
	Délai moyen de traitement d'un dossier	<b>6 mois</b>

**La DIR Est** – Direction Interdépartementale des Routes Est (créée par décret du 16 mars 2006) est un service du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement .

Son réseau de 1 660 km traverse 12 départements du quart Nord-Est de la France. Il est composé des routes nationales et des autoroutes non concédées (gratuites) de ce secteur.

Ce sont 1 082 agents qui travaillent en continu pour assurer l'entretien et le fonctionnement de ce réseau routier national, mais aussi pour construire les routes de demain.

Son organisation s'articule autour :

- des services du siège situés à Nancy
- de 3 divisions d'exploitation : Besançon, Metz et Strasbourg
- de 3 services d'ingénierie routière (SIR) : SIR Lorrain, Mulhouse et Vesoul.

Le réseau de la DIR Est



Pour plus d'informations, consultez notre site :

[www.dir-est.fr](http://www.dir-est.fr)