

Dossier de presse *Viabilité hivernale* **2011-2012**



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

**Présent
pour
l'avenir**

La viabilité hivernale 2011 - 2012

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

S

Communiqué de presse : « pour bien circuler en hiver, nous avons tous un rôle à jouer »

Page 1

O

I. L'organisation de la DIR Est en période de VH

Page 2

M

- Comment la DIR Est s'est-elle préparée à la VH ?
- Pourquoi renouvelle-t-elle ses engagements ?
- Quels sont les engagements de la DIR Est ?
- Que font les agents mobilisés pour la VH ?
- Les limites de l'intervention de la DIR Est
- Que se passe-t-il en situation de crise ?

M

II. Les usagers ont aussi un rôle à jouer

Page 5

A

- Bien se préparer au début de l'hiver
- Bien s'informer avant de prendre la route
- Bien être attentif sur la route
- Que faire sur un axe bloqué ou en approche ?

I

R

III. Le sel : son utilisation et son impact sur l'environnement

Page 7

E

- Comment traiter le verglas ?
- Comment traiter la neige ?
- Comment réduire l'impact du sel sur l'environnement ?

Annexes : - principaux chiffres et glossaire
- présentation de la DIR Est

Page 9
Page 10

Que signifie « viabilité hivernale » (VH) ?

La viabilité hivernale s'inscrit dans le cadre plus large de la surveillance du réseau routier et des interventions qui en découlent (comme le salage par exemple).

L'objectif recherché est le maintien ou le rétablissement de conditions de circulation satisfaisantes du point de vue de la sécurité des usagers de la route.

Elle démarre le 15 novembre et finit le 15 mars. Les centres les plus exposés aux rigueurs de l'hiver comme dans le Doubs ou le Jura à proximité des zones montagneuses commencent une semaine plus tôt et terminent deux semaines plus tard.

Direction interdépartementale des routes Est

Nancy, le 2 novembre 2011

Communiqué de presse

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

Les conditions météorologiques particulières de l'hiver entraînent la mise en place d'un dispositif spécifique pour assurer le maintien de la circulation appelé « viabilité hivernale » (VH).

Comme les années précédentes, la DIR Est s'est préparée pour cette période qui démarre le 15 novembre et prend fin le 15 mars (sauf zones spécifiques).

L'expérience de la période hivernale 2010/2011 a montré que la DIR Est était capable de tenir son engagement de maintenir la viabilité au moins sur la voie la plus à droite dans les conditions les plus difficiles. **Au vu de ce résultat, l'engagement de l'année passée est renouvelé.**

Pour autant, les usagers doivent être conscients qu'en cas d'intempéries, des **blocages restent possibles sur les routes**. Il leur est donc recommandé de reporter leur déplacement s'ils le peuvent lorsque les conditions sont mauvaises. Si ce n'est pas possible, des conseils leur sont donnés ici pour bien se préparer.

Par ailleurs, il faut savoir aussi que l'**utilisation du sel sur la chaussée n'est pas systématique**. Contrairement à une idée reçue, il ne déneige pas et doit être utilisé avec parcimonie au vu de l'impact qu'il a sur l'environnement.

Toutes ces informations et plus encore sont à votre disposition sur le site internet de la DIR Est : <http://www.dir-est.fr>.

Contacts presse

Suzanne Tschaegle - Tel. 03 83 50 96 37

Géraldine Deheppe - Tel. 03 83 50 96 36

I. L'organisation de la DIR Est en période de VH

Comment la DIR Est s'est-elle préparée à la VH ?

La DIR Est prépare la période de viabilité hivernale (VH) dès l'été en rédigeant son « **DOVH** », document général fixant les grands principes de l'organisation de la VH pour la DIR Est.

Cette préparation se termine par ce que la DIR Est appelle les « **journées blanches** ». Leur objectif est triple :

- coordonner les différents acteurs de la VH (agents d'exploitation, agents des CISGT, cadres, sous-traitants ...)
- vérifier que tous les agents de la DIR Est connaissent bien les consignes à appliquer pendant la période hivernale
- faire les dernières vérifications sur les circuits et le matériel qui sera utilisé durant tout l'hiver (saleuses, camions, lames, géolocalisation etc.)

Par ailleurs, dans le cadre de sa préparation à la VH, la DIR Est se base sur le **bilan** de la période hivernale précédente : cf chiffres =>

Toutes les routes ne peuvent être 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, des priorités d'intervention ont été fixées en fonction de différents critères (trafics, sécurité, importance socio-économique...).

Pourquoi renouvelle-t-elle ses engagements ?

L'hiver 2010/2011 a été particulièrement sévère. Avec une température moyenne inférieure de 3°C à la moyenne de référence, décembre 2010 a été le mois de décembre le plus froid de ces 40 dernières années, devançant décembre 1970 (-2,6°C) et 1975 (-2,4°C).

Or l'expérience de cette période hivernale 2010/2011 a montré que la DIR Est a été capable de tenir son engagement de maintenir la viabilité au moins sur la voie la plus à droite dans les conditions les plus difficiles.

Au vu de ce résultat, l'engagement de l'année passée est renouvelé.

A noter : des blocages ont eu lieu le 8 décembre 2010 mais ils n'étaient pas liés à cet engagement de déneiger la voie de droite en priorité.

Quels sont les engagements de la DIR Est ?

Les agents de la DIR Est mettent tout en œuvre pour obtenir un retour à la normale le plus rapide possible **MAIS** ce retour peut prendre un certain temps en fonction notamment des conditions météorologiques.

Dans ces conditions, à quoi la DIR Est s'engage-t-elle ?

A NOTER

Le DOVH est le document de référence en période de VH.

Les journées blanches ont lieu chaque année vers octobre / novembre : la presse est invitée à y assister.

Quelques chiffres*

- VH 2010/2011 pour la DIR Est -

Coût = 10,85 millions d'€
(hors coût de personnels)

Consommation de sel = 33 000 T

Personnel mobilisé =

- > 550 environ sur le terrain
- > 90 environ pour l'organisation et le pilotage

Engins mobilisés = 140

* Retrouver l'ensemble des chiffres en annexe



Pour en savoir plus sur l'organisation de la DIR :
www.dir-est.fr

L'hiver dernier, particulièrement froid, a montré que la DIR Est était capable de tenir son engagement de maintenir la viabilité au moins sur la voie la plus à droite.

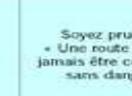
Le DOVH, document de référence, distingue clairement :

- les chutes de neige d'intensité « courante »
- les chutes de neige « intenses »

C'est dans le cadre de cette deuxième situation la plus complexe que la DIR Est a pris l'engagement de **revenir à des conditions de circulation s'approchant le plus possible de la normales sur la section courante** :

- **Sur voie(s) de droite : 4h après la fin du phénomène**
- **Sur voie de gauche : 8h après la fin du phénomène sur les routes à trafic > 30 000 véh/jour/jour**
: pas d'engagement de délai sur les routes à trafic < 30 000 véh/jour

Ces engagements sont fixés dans le DOVH. Ils se traduisent par des conditions de conduite hivernales minimales qui peuvent être :

Condition de conduite hivernale		Code couleur	Conseil aux usagers	Probabilité d'un blocage
C1		Route Normale	Soyez prudents. « Une route ne peut jamais être considérée sans danger »	Sans objet
C2		Route Délicate	Réduisez votre vitesse et soyez très vigilants. Augmentez l'interdistance entre véhicules. Pneus hiver conseillés.	Faible pour les VL, possible pour le PL
C3		Route Difficile	Montez des équipements hivernaux adaptés aux conditions, sinon différez votre déplacement	Forte, d'autant plus que le trafic est important
C4		Route Impossible	Ne circulez pas	Le blocage est effectif; il peut engendrer des problèmes de sécurité civile

A NOTER

La DIR Est a pris un engagement concernant la situation la plus difficile (chutes de neige intenses).

Le reste du temps, les retours à des conditions normales de circulation sont assurés dans des délais plus courts.

Que font les agents mobilisés pour la VH ?

La VH est synonyme de mobilisation pour l'ensemble des personnels chargés de l'entretien et de l'exploitation de la route. Au total, ce sont environ **550** agents de la DIR Est qui interviennent sur le terrain l'hiver. En parallèle, environ **90** agents sont à pied d'œuvre en tant que « support » pour organiser et piloter le travail.

- les patrouilleurs : ils circulent sur le réseau, en particulier sur les lieux sensibles. Ils observent la formation et l'évolution des phénomènes hivernaux afin de renseigner le responsable d'intervention.
- le responsable d'intervention : informé par les patrouilleurs des conditions météo, de l'état des routes et de leur évolution possible, il a la responsabilité localement de déclencher la mise en œuvre des moyens de salage et de déneigement dès qu'elle s'impose.
- les personnels d'intervention : Hommes et femmes de terrain, ils interviennent dès que cela est nécessaire depuis leur CEI où sont entreposés véhicules, matériels et fondants routiers.
- le permanent du CISGT : il centralise les informations des responsables d'intervention et s'assure de la cohérence des interventions en cours ou programmées sur les itinéraires complets dont il a la responsabilité. Il coordonne le redéploiement des moyens de traitement en fonction de l'événement.

A NOTER

Des systèmes d'astreinte et de garde sont mis en place pour faire face, **24h/24**, aux conditions météo.

Les agents mobilisés assurent des missions précises et complémentaires, regroupées autour de 4 fonctions-clés.

Les interventions quant à elles peuvent être regroupées en deux grands modes d'action :

- Le traitement pré-curatif pour empêcher ou retarder la formation de phénomènes hivernaux sur la chaussée, un épandage de sel est effectué avant l'apparition du phénomène hivernal = cf page 7.
- Le traitement curatif : il diffère selon que la route est recouverte de neige ou de verglas = cf page 7.

Les limites de l'intervention de la DIR Est

Malgré l'implication des agents de la DIR Est, une partie du réseau peut être bloquée par les intempéries et la circulation paralysée. Les interventions sont alors ralenties, voire stoppées.

Plusieurs facteurs, souvent cumulés, expliquent ces situations :

● facteurs météorologiques

- 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).

● facteurs humains

- l'inexpérience des usagers 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 (ex : pas de pneus neige)

Que se passe-t-il en situation de crise ?

Une organisation spécifique est mise en œuvre en concertation avec les préfets de département ou de zone en fonction de l'ampleur de la crise.

Le plan intempéries

Quand les réseaux routiers et autoroutiers sont fortement perturbés par la neige ou le verglas, les préfets de département et le préfet de la 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 sont prévues dans un document dénommé « PIZE » (Plan Intempéries pour la Zone Est).

Les mesures susceptibles d'être mises en œuvre

- neutralisation de certaines voies de circulation
- mise en place d'itinéraires ou de sorties obligatoires, d'itinéraires obligatoires de contournement d'agglomération
- stationnement obligatoire des poids lourds sur des aires ou sur des voies d'autoroutes
- etc.

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 (cf « facteurs humains » ci-dessus).

A NOTER

Les limites des prévisions météorologiques

Pour être efficace, l'organisation des interventions de VH nécessite de bonnes prévisions des phénomènes météo.

Or la formation de neige dans l'atmosphère dépend de nombreux paramètres dont la fluctuation, même infime, peut modifier l'état de la précipitation et donner de la pluie au lieu de la neige.

Ainsi, quels que soient les progrès technologiques, les moyens mis en œuvre et quelles que soient les compétences des prévisionnistes, la neige reste, et restera longtemps encore, un phénomène très difficile à prévoir tant en intensité qu'en durée.

Les usagers de la route doivent savoir qu'ils peuvent se retrouver bloqués s'ils prennent le volant alors que les conditions de conduite sont difficiles.

Il leur est donc vivement recommandé de reporter leur déplacement si possible. Sinon, des conseils leur sont donnés p. 5 et 6 pour bien se préparer.



II. Les usagers aussi ont un rôle à jouer

Malgré toute la mobilisation des agents de la DIR Est en période de viabilité hivernale, les usagers de la route doivent savoir qu'ils sont toujours susceptibles de rencontrer des conditions de circulation dégradées (ralentissements, blocages...).

Voici des conseils pour bien préparer ses déplacements en cas de neige ou de verglas lorsqu'ils ne peuvent pas être reportés.

Bien se préparer au début de l'hiver

Faire contrôler l'état général de son véhicule par des professionnels

En particulier : la pression des pneus, l'éclairage, la batterie, les niveaux d'eau, du lave-glace et d'huile, la protection antigel du circuit de refroidissement (l'eau rajoutée l'été peut geler l'hiver), les essuie-glaces...

Se munir d'accessoires complémentaires

Notamment : une bombe de dégivrage des serrures, des produits de protection des joints de portières, une lampe de poche, des gants et chiffons, une raclette, une balayette ou des produits de dégivrage du pare-brise.

S'équiper avec des pneus hiver

La qualité des pneus est un élément primordial de sécurité, particulièrement en hiver. 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 recommandé d'équiper son véhicule de pneus neige : leur conception permet d'assurer une meilleure adhérence sur la route. Il est aussi bon d'avoir des chaînes dans le véhicule.

A NOTER

Une voiture en bon état a moins de risques de panne.

Visibilité limitée
=
risque d'accident

Pneus hivers
=
meilleure tenue de route et meilleur freinage

Bien s'informer avant de prendre la route

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

- les **prévisions météorologiques** sur l'ensemble du trajet
 - ☞ Météo France => site internet : www.meteo.fr
 - ☞ Écouter les médias, notamment France Bleu qui relaie ces informations.
- les **conditions de circulation** : l'itinéraire prévu n'est-il pas encombré ? est-il bien dégagé ?
 - ☞ les Centres d'Information Routière (CRICR)
 - internet : www.bison-fute.equipement.gouv.fr
 - tél. : 0 800 100 200 (n°vert)
- pour **toute autre information** sur le réseau routier national du Nord-Est
 - ☞ site internet de la DIR Est www.dir-est.fr

Ce site a été réalisé afin d'apporter le maximum d'informations aux usagers de la route en période de VH. Ainsi, l'utilisateur a notamment accès à :

- des conseils pour bien préparer ses déplacements s'il ne peut les reporter,
- une carte schématisée indiquant l'état des routes, les conditions de conduite, les interventions en cours ...
- des web-cams pour visualiser les routes en direct.

A NOTER

Si vous partez et arrivez sur un lieu bloqué, vous risquez d'être à votre tour bloqué et ne ferez qu'augmenter le bouchon.

Lorsque des blocages sont annoncés, il est vivement recommandé de reporter si possible son déplacement

Une adresse :

www.dir-est.fr

Bien être attentif sur la route à :

Envisager un éventuel blocage

Si vous n'avez pu reporter votre déplacement, il est important d'avoir à disposition de l'eau, de la nourriture, des vêtements chauds, des gants et des couvertures. Il faut également disposer de suffisamment de carburant pour ne pas tomber en panne et pouvoir utiliser le chauffage du véhicule.

ROULER A DROITE en cas de fortes chutes de neige

Sur les routes à 2 fois 2 voies, il est en effet vivement recommandé aux usagers des VL de circuler sur la voie de droite en cas de neige et d'éviter les dépassements sur routes bidirectionnelles.

C'est en effet sur la voie de droite que les moyens sont concentrés et que le déneigement se fait en priorité (voir les engagements de la DIR Est p. 2 et 3).

Ne jamais dépasser les chasse-neige et engins de salage en cours d'intervention (feux bleus allumés)

Cette règle est fixée par le Code de la Route - article R414-17 - pour la sécurité de chacun et doit être respectée même si ce type d'engin circule à 50km/h (vitesse maximale réglementaire).

Article R414-17 I. 2° : « Lorsque, sur la chaussée, une voie de circulation au moins est couverte de neige ou de verglas sur tout ou partie de sa surface (...) : le dépassement des engins de service hivernal en action sur la chaussée est interdit à tout véhicule.

Ne pas dépasser ni changer de file pour les PL

Cette règle, recommandée pour les VL est obligatoire pour les PL. Le non respect de cette interdiction est souvent la cause de blocages.

Article R414-17 I. 1° : « Lorsque, sur la chaussée, une voie de circulation au moins est couverte de neige ou de verglas sur tout ou partie de sa surface (...) : le dépassement ou le changement de file est interdit à tout conducteur d'un véhicule dont le poids total autorisé en charge excède 3,5 tonnes ou à tout conducteur d'un ensemble de véhicules dont la longueur excède 7 mètres.

A NOTER

Être conscient d'un danger permet de mieux s'y préparer. Les risques de souffrir de déshydratation ou du froid sont bien réels en cas de blocage.

« Quand il neige, sur une route à 2 fois 2 voies : à droite, je suis en sécurité, à gauche, je suis un aventurier ».

« Contrevenir à ces 2 articles est puni de l'amende prévue pour les contraventions de la 4^{ème} classe ainsi que la suspension, pour une durée de 3 ans au plus, du permis de conduire »

Par ailleurs, il faut également respecter les règles générales du Code de la Route, notamment :

- Maintenir une **vitesse modérée** pour pouvoir garder la maîtrise de son véhicule en toute circonstance.
- Garder une **distance de sécurité suffisante** : en cas de pluie ou de neige, il faut augmenter l'intervalle avec le véhicule qui précède, la distance de freinage étant beaucoup plus importante.
- **Éviter 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 fréquents.
- Sur autoroute, **suivre les conseils** affichés sur les panneaux à messages variables (PMV) et **rester informé** sur les radios qui diffusent des flashes d'information routière (ex : France Bleu).

Que faire sur un axe bloqué ou en approche ?

- Renoncer à poursuivre son voyage et **s'arrêter dans le lieu hospitalier** le plus proche
- En cas d'immobilisation, ne pas abandonner son véhicule et **attendre les instructions** des services d'intervention ou de secours qui prendront en charge les usagers bloqués
- **Faciliter le passage** des engins de déneigement et de service, notamment ne pas s'arrêter sur les bandes d'arrêt d'urgence
- Être à **l'écoute des radios locales** qui font des points réguliers sur la situation



Le **salage** peut être utilisé comme traitement chimique sur les routes en hiver mais seulement en cas de verglas. Lorsqu'il neige, c'est un moyen mécanique qui est utilisé : le **raclage** par les lames des chasse-neige.

Comment traiter le verglas ?

Pour **éviter la formation de verglas**, la DIR Est va épandre du sel sur la chaussée grâce à ses engins de salage.

- jusqu'à $-7/8^{\circ}\text{C}$, le sel seul est efficace
- entre -8 et -12°C , il faut utiliser un mélange d'eau et de sel (saumure) qui apporte l'humidité nécessaire au déclenchement de la réaction.

En dessous de -12°C , tout salage au chlorure de sodium devient inefficace. Pourquoi ? Parce que la réaction de fonte conduit paradoxalement à un refroidissement du mélange. Donc par temps très froid, la fonte se bloque et le mélange peut même regeler : le remède est pire que le mal.

Une fois le verglas formé, c'est un mélange de sel et de saumure (bouillie de sel) qui permet de traiter le verglas jusqu'à 2 à 3 mm d'épaisseur. Le passage des engins est répété si l'épaisseur de glace initiale est supérieure.

Comment traiter la neige ?

On ne peut pas traiter la neige avant qu'elle ne tombe, aussi la DIR Est ne peut-elle intervenir qu'en traitement curatif pour rétablir les conditions de circulations minimales.

Pour décrire cette intervention, on parle souvent de « salage de la neige », et l'un des principaux reproches faits aux gestionnaires des routes est de n'avoir pas salé à temps ou assez ou correctement. Or il s'agit d'un abus de langage : **le sel n'a pas l'aptitude à faire fondre la neige ni pendant qu'elle tombe ni après en couche sur la chaussée.**

Le maintien de la viabilité suite à un épisode neigeux se fait donc essentiellement par évacuation de la neige, en général **en raclant la chaussée avec une lame portée par un engin.**

Saler la neige est, en fin de raclage, une mesure de finition visant à accélérer le « retour au noir ». Avant le raclage, cela entraînerait un gaspillage de sel, voire une recongélation du mélange eau-sel-neige dans certaines conditions de température et de dosage en sel.



A NOTER

=> Le sel n'est pas la solution systématique pour toutes les situations.

Attention, l'action du sel n'est ni immédiate, ni définitive : l'utilisateur doit donc rester très vigilant en toutes circonstances.

Évidemment, on ne peut enlever la neige qu'une fois qu'elle est tombée !

Idée fausse : le sel ne déneige pas !

IL EST DONC INUTILE DE SALER LA NEIGE

Mettre + de sel que nécessaire n'apporte pas + d'efficacité

➤ Le traitement des phénomènes neigeux est réalisé par enlèvement de la neige à l'aide de procédés mécaniques : raclage par lames ou étraves, balayage, fraisage/soufflage ;

➤ L'utilisation de sel sur la neige n'intervient qu'après raclage et en fin de phénomène pour faciliter l'évacuation de la neige restant sur la chaussée .

Pour en savoir plus sur le sel : www.dir-est.fr

Comment réduire l'impact du sel sur l'environnement ?

Le sel peut se retrouver dans l'environnement par différentes voies dont la première qui vient à l'esprit est l'utilisation sur la chaussée.

Or l'impact du salage sur l'environnement est indéniable.

L'un des principaux objectifs de la DIR Est est de s'inscrire dans le cadre des réformes environnementales, en particulier dans ce domaine.

Il n'est en effet plus possible de continuer à mettre du sel dans les quantités utilisées auparavant.

Il faut donc **changer les habitudes de salage pour réduire le sel épandu.**

La première mesure mise en œuvre par la DIR Est est la **réduction des dosages de sel** lors des opérations de déneigement.

Ainsi, des consignes de traitement par salage ont été données aux agents de la DIR Est. Elles diffèrent en fonction du phénomène météorologique à traiter mais dans la plupart des cas, les agents de la DIR Est doivent doser le sel entre **10 et 15 g/m²**.

Par ailleurs, le traitement de la neige s'effectue essentiellement en **raclage**. Il faut bien comprendre que le sel n'est pas la solution miracle à tout : il ne déneige pas à lui seul et il ne sert à rien en dessous de - 6°.

Une méthode écologique, moins agressive pour l'environnement est l'utilisation autant que possible du sable et du gravier plutôt que du sel. Elle sera étudiée lors des prochaines saisons car elle suppose que les usagers soient pleinement avertis et soient équipés.

A NOTER

☞ Exemple : sur la biodiversité, des études ont démontré que le sel affecte les abris de la faune, qu'il contribue à former une pâte asphyxiante pour les racines des végétaux et qu'on le retrouve dans l'eau des lacs.



En 2010/2011, la DIR Est a utilisé 40 % de sel en moins par rapport à l'hiver précédent (voir les chiffres ci dessous).

Quelques chiffres sur le sel*

Coût d'une tonne de sel = entre 50€ et 100€

Tonnes de sel utilisées par la DIR Est = 33 000 pour l'hiver 2010/2011
= 55 000 pour l'hiver 2009/2010

↘ - 40 %

Capacité de stockage de sel de la DIR Est = 35 000 tonnes pour l'hiver 2011/2012

* Retrouver l'ensemble des chiffres en annexe

ANNEXE

RECAPITULATIF DES CHIFFRES

Km de voies gérées par la DIR Est	1 650 km
Départements concernés	12
Nombre de CEI	28

VH 2010/2011 pour la DIR Est		
Coût (hors personnel)	10 85 millions d'euros	
Personnel mobilisé	550 environ sur le terrain 90 environ pour l'organisation et le pilotage	
Engins mobilisés	140	
Coût d'une tonne de sel	Entre 50 et 100 euros	
Tonnes de sel utilisées par la DIR Est	= 33 000 pour l'hiver 2010/2011	- 40 %
	= 55 000 pour l'hiver 2009/2010	
Capacité de stockage de sel de la DIR Est	35 000 tonnes pour l'hiver 2011/2012	

GLOSSAIRE

CEI	centre d'entretien et d'intervention
CISGT	centre d'ingénierie, de sécurité et de gestion du trafic
CRICR	centre régional d'information et de coordination routière
DDT	direction départementale des territoires
DIR Est	direction interdépartementale des routes de l'Est
DOVH	dossier d'organisation de la viabilité hivernale
PIZE	plan intempéries pour la zone est
PL	poids lourds
PMV	panneau à messages variables
VH	viabilité hivernale (<i>voir la définition au bas du sommaire</i>)
VL	véhicule léger

LA DIR EST

La **DIR Est** – Direction Interdépartementale des Routes Est – est un service du Ministère de l'Ecologie, du Développement Durable, des Transports et du Logement.

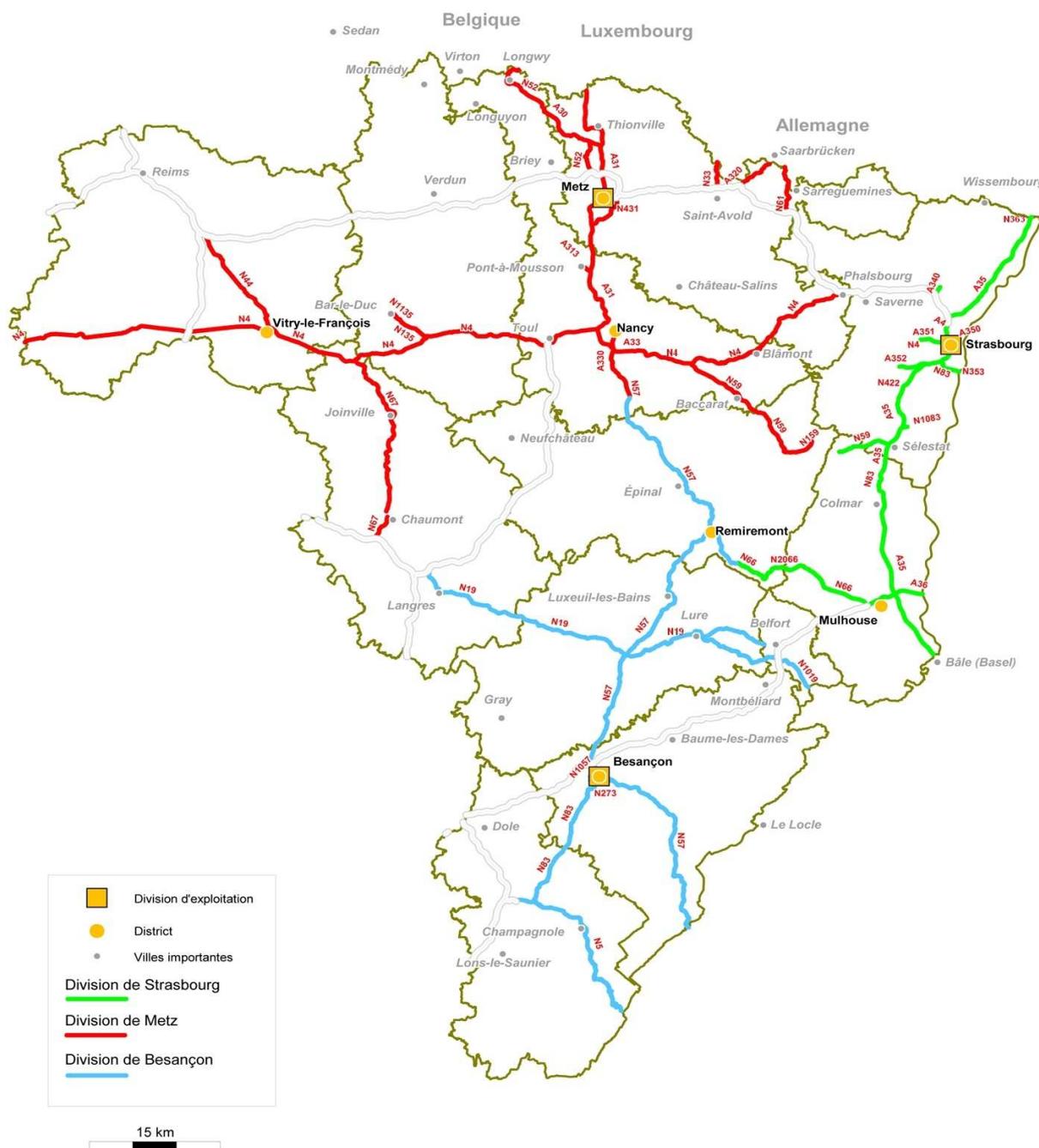
Elle a été créée par décret du 16 mars 2006 pour gérer le **réseau des routes nationales et autoroutes non concédées traversant 12 départements** du quart Nord-Est de la France, long de **1 650 km**,

Son **organisation** s'articule autour :

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

Au total, ce sont **1 090 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.

Le réseau de la DIR Est par division d'exploitation



Pour plus d'informations sur la DIR Est : www.dir-est.fr