

MISE À DISPOSITION EXPÉRIMENTALE  
DU RÉSEAU ROUTIER NATIONAL  
AUPRÈS DE LA **RÉGION GRAND EST**

# Rapport

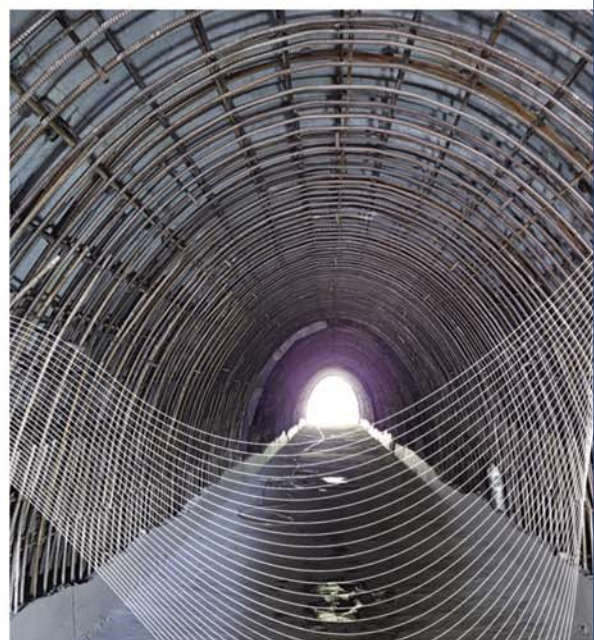
d'activité annuel **2025**



©Jean-Luc Stadler



©Christian Creutz



  
**MINISTÈRE  
DES TRANSPORTS**  
*Liberté  
Égalité  
Fraternité*

La Région  
**Grand Est**

©Christian Creutz

Depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2025, la DIR Est est mise à disposition de la région Grand Est sur 525 kilomètres de routes et autoroutes. Avec l'objectif de répondre à l'ambitieux programme que la région porte en matière de régénération de chaussées, la DIR Est a renouvelé pour plus de 30 millions d'euros 80 kilomètres de chaussées, dans tous les départements mis à disposition de la région Grand Est. Elle a également réalisé les travaux sur de nombreux ouvrages d'art. Elle a notamment achevé les travaux du viaduc d'Autreville, avancé de manière significative sur le chantier de Beauregard et démarré la réhabilitation du viaduc de Frouard.

Ces projets illustrent le savoir-faire de l'ingénierie de la DIR Est, des ingénieurs, techniciens et agents d'exploitation qui rendent l'action publique concrète, au service des usagers, pour garantir un service public de qualité et un haut niveau de sécurité pour nos ouvrages, en s'appuyant sur les moyens financiers apportés par la région. En intégrant les budgets non prévus dans le droit à compensation et les opérations sur le reste du réseau, le budget global de la DIR Est pour l'ensemble de son périmètre a donc augmenté significativement pour atteindre plus de 140M€.

Cette année a en conséquence fortement mobilisé les différentes équipes de la DIR Est qui font de cette expérimentation une véritable aventure humaine collective, au service d'un projet ambitieux pour le territoire, à tous les niveaux, de l'exploitation à l'ingénierie. Ce sont près de 450 agents de la DIR Est mobilisés à plein temps ou à temps partiels pour la réussite de la mise à disposition. Le bureau de la gestion administrative des marchés a aussi été réorganisé pour séparer les opérations sur le périmètre mis à disposition des autres opérations pour passer les marchés de la région Grand Est avec de nouvelles méthodes et procédures.

En étroite collaboration entre les services de l'État et de la région, la DIR Est a avancé sur de nombreux projets de développement du réseau par la mise à deux fois deux voies de l'axe constitué par la RN4 entre Courgivaux et Phalsbourg, notamment le tronçon Gogney - Saint-Georges et le contournement de Saint-Dizier. Et elle a préparé une stratégie de déploiement des services aux usagers sur les aires. Pour l'élaborer, le président de la région, Franck Leroy, a partagé ses objectifs avec les équipes de la DIR Est sur le terrain à l'occasion d'une visite de 36h pour faire le tour des aires et des opérations d'aménagement de la RN4.

Jérôme MEYER  
Directeur interdépartemental des routes Est



## Table des matières

- 1- FAITS MARQUANTS DE L'ANNÉE ÉCOULÉE (2025) ..... 4 et 5
- 2- MOYENS HUMAINS ..... 6 à 9
- 3- MOYENS MATÉRIELS (HORS DAC) ..... 10 et 11
- 4- PATRIMOINE CHAUSSÉES ..... 12 à 15
- 5- PATRIMOINE ÉQUIPEMENTS DYNAMIQUES ..... 16 à 19
- 6- PATRIMOINE OUVRAGES D'ART ..... 20 à 31
- 7- PATRIMOINE GESTION DOMANIALE ..... 32 à 34
- 8- LISTE DES PRESTATIONS CONFIIÉES AU CEREMA ..... 35
- 9- PERFORMANCES ENVIRONNEMENTALES ..... 36 et 37
- 10- BUDGET RÉGIONAL ..... 38 et 39
- 11- MARCHÉS PUBLICS ..... 40 et 41
- 12- TRAFICS : CARTE DE SYNTHÈSE DES TRAFICS PAR NATURE ET ANALYSE DE L'ÉVOLUTION DES TRAFICS AVEC L'ANNÉE N-1..... 42 à 47
- 13- SÉCURITÉ ..... 48 et 49
- 14- POLITIQUE ROUTIÈRE SUR LE RÉSEAU NATIONAL ..... 50 à 52
- 15- ANNEXES ..... 53 à 63

©Christian Creutz



Rédacteurs : DIR Est  
Crédits photos : RGE : Chirtsian CREUTZ et Jean-Louis STADLER - DIR Est SIR-GE/ BMC / SPMR / SREI-FC  
PAO : CD - Images : Freepik

# 1 - Faits marquants de l'année écoulée (2025)

2025 marque un tournant majeur pour la Direction Interdépartementale des Routes Est. Année d'expérimentation, de transformation et de mobilisation collective, elle a débuté par la mise à disposition d'une partie du réseau routier national à la Région Grand Est, dans le cadre inédit d'une gouvernance partagée entre l'État et la collectivité. Portée par un niveau d'investissement sans précédent et par l'engagement des agents de la DIR Est, cette première année a permis de relever avec succès un défi ambitieux, ouvrant une nouvelle page de la gestion routière au service des territoires.

Inauguration du viaduc d'Autreville le 1<sup>er</sup> juillet 2025

L'année 2025 restera dans l'histoire de la Direction Interdépartementale des Routes Est comme une année exceptionnelle, à plus d'un titre. Pour la première fois, une partie des routes nationales dont elle a la charge a été confiée à la Région Grand Est, dans le cadre de l'expérimentation de la mise à disposition temporaire d'une partie du réseau routier national proposée par la Loi 3DS du 22 février 2022. De plus, pour la première fois, la DIR Est a été placée, pour une partie de ses services, sous la double autorité de la collectivité régionale et du Ministère des Transports, situation pour le moins inédite.

## 2025, l'année du défi collectivement réussi !

Le défi à relever était particulièrement conséquent en 2025 : les agents de la DIR Est ont décliné, de manière très opérationnelle, en lien direct et étroit avec les différents services régionaux, la collaboration imaginée depuis plusieurs mois entre la collectivité et l'État, qui s'était traduite notamment dans la convention de mise à disposition signée le 19 octobre 2023 entre le Président de la collectivité et la Préfète de région.

À force de ténacité, grâce à une approche méthodique et volontariste des innombrables sujets d'interaction entre la DIR et la RGE qu'il a fallu organiser en 2025 et grâce aussi à un pilotage stratégique et technique rigoureux et adapté au contexte local, le défi de réussir la première année de mise à disposition du réseau routier national a été relevé et tous saluent une réussite collective majeure.

## Les cinq chiffres clés



67,9

millions d'euros de dépenses  
en fonctionnement et en investissement

payées par la DIR en 2025 pour le compte de la RGE, dans le cadre des programmes d'exploitation et d'entretien du réseau routier existant.



80

kilomètres de chaussée renouvelés

grâce au financement ambitieux de la collectivité et à la mobilisation des équipes de la DIR Est.



450

agents de la DIR Est

engagés dans les missions accomplies pour le compte de la Région sur le réseau mis à disposition.



4

ouvrages d'art majeurs

concernés par des travaux de rénovation d'ampleur financés en tout ou en partie par la collectivité : Autreville, Beaugard, Richemont, Frouard.



20

plans de communication spécifiques « chantiers »

mis en œuvre, associés à de nombreuses visites de sites et moments d'échanges avec des élus représentants de la Région, en présence des médias.

# 2- Moyens humains

La mobilisation des moyens humains constitue un levier essentiel pour garantir la qualité d'exploitation et d'entretien du réseau routier national mis à disposition de la Région Grand Est. Structurée autour des Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI), des services métiers spécialisés et des fonctions supports, l'organisation de la DIR Est repose sur une répartition fine des effectifs et des compétences au plus près du terrain comme des enjeux stratégiques. Cette partie du rapport présente un état des lieux détaillé des ressources humaines engagées, leur organisation, ainsi que les principales données associées, notamment en matière de sécurité au travail et d'évolution des structures.

## 2.1 - État des effectifs par CEI

Les Centres d'Entretien et d'Intervention (CEI) sont les premières entités de la chaîne d'exploitation. Ils sont placés au plus près du réseau, par section d'environ 60 kilomètres. Ils assurent des missions de surveillance, d'entretien courant et d'exploitation des routes, avec un système d'astreintes 24 heures / 24 et 7 jours / 7. Un total de **221 ETP**, répartis au sein des 10 CEI concernés par la mise à disposition, interviennent sur le réseau routier, au quotidien, pour garantir aux usagers les meilleures conditions de circulation possibles.

District de rattachement	CEI	Total effectif(*)	Périmètre
Metz	Champigneulle	26	A31 A313
Metz	Pouilly	26	A31 RN431
Metz	Fameck	23,2	A31 A30
Metz	Villers-la-Montagne	21	A30 RN52
Nancy	Fléville-devant-Nancy	27	A31 A33
Nancy	Lunéville	31	RN4
Vitry	Sézanne	15	RN4
Vitry	Frignicourt	24	RN4 RN44
Vitry	Ligny-en-Barrois	13	RN4
Vitry	Saint-Dizier	14,8	RN4

(\*) effectifs du CEI au 31/12/25, en ETP, y compris vacataires

Une agente du centre d'entretien et d'intervention (CEI) de Sézanne sur la RN4 à hauteur de Linthes

## 2.2 État des effectifs des services métiers

La DIR Est comprend cinq services métiers : SREX-GE, SIR-GE, SOA, SeSyR et SPMR.

**58,6 ETP** Le **Service Régional d'Exploitation du Grand Est (SREX-GE)** regroupe l'ensemble des services prenant en charge l'entretien et l'exploitation du réseau. Il comprend un service de pilotage, trois districts, 10 CEI, une Cellule d'Ingénierie et d'Appui Technique (CIAT) ainsi qu'un Centre d'Ingénierie, de Sécurité et de Gestion du Trafic (CISGT) disposant d'une salle opérationnelle de surveillance du réseau basée à Moulins-les-Metz (57). Effectif du SREX GE (hors CEI, cf. tableau en page 6) : 58,6 ETP.

**38 ETP** Le **Service d'Ingénierie Routière du Grand Est (SIR-GE)** participe au développement du réseau. Il intègre des équipes d'ingénieurs et de techniciens, ainsi que des contrôleurs de travaux. Ce service intervient en qualité de maître d'œuvre, tant en phase études qu'au niveau de la surveillance des chantiers. Effectif du SIR GE : 38 ETP.

**15,6 ETP** Le **Service Ouvrages d'Art (SOA)**, basé à Metz, intervient en expertise sur les ouvrages. Il est organisé autour de quatre pôles et intègre des ingénieurs et techniciens spécialisés dans le suivi des ouvrages et la programmation d'opérations de réparation. Effectif du SOA : 15,6 ETP.

**14,8 ETP** Le **Service Systèmes et Réseaux (SeSyR)** est le service spécialisé dans la gestion de l'ensemble des équipements permettant la gestion du trafic (caméras de surveillance, compteurs de trafic, régulation dynamique des vitesses, etc.). La maintenance, le renouvellement ou la modernisation de ces équipements spécifiques relèvent de ce service. Le SeSyR supervise également l'entretien et la sécurité du tunnel de Hayange (A30). Effectif du SeSyR : 14,8 ETP.

**26,3 ETP** Enfin, le **Service des Politiques et Mobilités Routières (SPMR)** participe à la définition des principales politiques en matière d'entretien et d'exploitation, sur lesquelles il assure une coordination au niveau de l'ensemble de la DIR Est, en lien avec les services du ministère des transports. Ses missions ont été renforcées en matière de services aux usagers et de transition écologique. Il assure aussi le suivi budgétaire, tant sur le budget Région que le budget État, et supervise la gestion du parc automobile de la DIR (cf. chapitre 3 ci-après). Effectifs du SPMR : 26,3 ETP.

## 2.3 État des effectifs au niveau des services supports

Les services supports de la DIR Est qui sont concernés par le réseau national mis à disposition de la Région sont au nombre de deux :

>> **la Direction**, qui intègre notamment une équipe dédiée à la communication réalisée au profit de la Région.

**12,9 ETP**

>> **le Secrétariat Général**, qui assure la gestion des ressources humaines, les marchés publics, les affaires juridiques, l'informatique, la prévention, la logistique et la formation.

**61,7 ETP**

Le siège de la DIR Est est basé à Nancy (54).

## 2.4 - Synthèse des effectifs DIR pour le réseau MAD

Le **total des effectifs** affectés dans les différents services de la DIR Est **placés à disposition de la région Grand Est** dans le cadre de l'expérimentation, qui travaillent en tout ou en partie de leur temps sur le périmètre du RRN objet de cette expérimentation, s'élève ainsi à :

**448,9 ETP**

Le détail des effectifs se trouve en annexe du rapport.

>> voir annexe 01

## 2.5 - Organigramme de la DIR Est

L'**organigramme** détaillé de la DIR est présenté en annexe (mise à jour du 01/09/25).

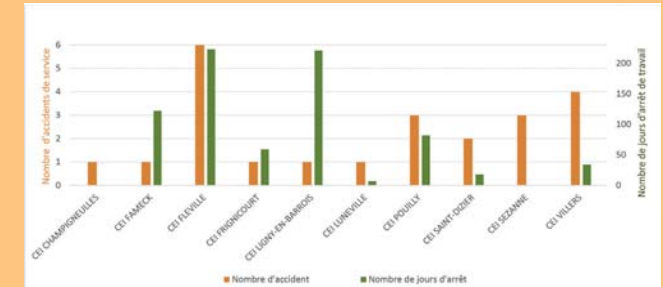
>> voir annexe 02

Parmi les **évolutions** survenues **en 2025** au sein de la DIR Est, on peut souligner la réorganisation du Service des Politiques et Mobilités Routières (SPMR), déclinée à partir du 1<sup>er</sup> juin 2025 et destinée notamment à mieux prendre en compte les enjeux et les ambitions de la Région en matière de services aux usagers et de transition écologique.

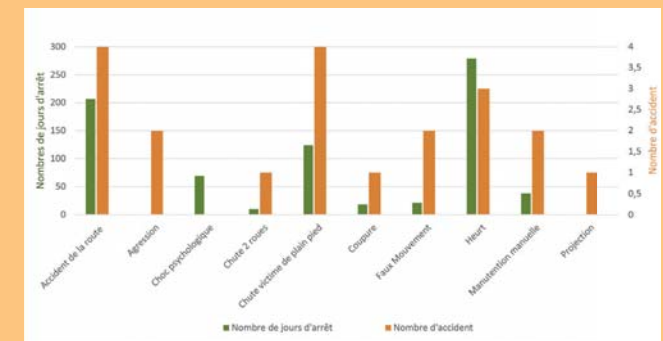
## 2.6 - Données liées aux accidents de service

Les éléments fournis ci-après font références aux accidents de service survenus entre le 1er janvier et le 31 décembre 2025, pour l'ensemble des agents affectés au sein des 10 CEI concernés par la mise à disposition du réseau national auprès de la Région.

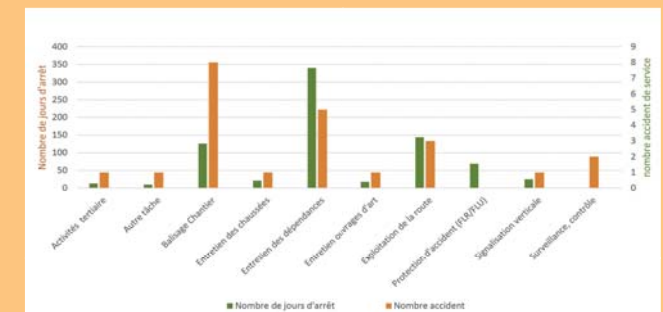
>> **Nombre d'accidents et leur gravité par CEI :**



>> **Nature des accidents de service :**



>> **Taches prescrites lors des accidents de service :**





# 3 - Moyens matériels (hors DAC)\*

La DIR Est s'appuie sur une flotte de 479 véhicules et équipements, essentielle à l'exploitation, à l'entretien du réseau et à la viabilité hivernale. Diversifiée et dimensionnée selon les besoins des services, cette flotte représente un enjeu stratégique, tant en matière de performance opérationnelle que de maîtrise budgétaire, dans un contexte marqué par la hausse des coûts, les délais d'approvisionnement et l'impact des sinistres.

Fauchage sur la RN4 (51)

©Christian Creutz

# 479

C'est le nombre total de véhicules et équipements associés dont dispose la DIR Est sur le périmètre mis à disposition à la Région. ► voir annexe 03  
Sont comptabilisés dans ce chiffre l'ensemble des matériels pouvant concourir aux missions de la DIR Est sur le périmètre, y compris les véhicules du siège, ceux des centres partagés, etc.

## Typologie des véhicules et autres matériels roulants

Ces matériels comprennent entre autres : des véhicules de liaison, véhicules légers utilitaires, fourgons d'intervention (tôlés) et d'entretien (benne), engins de service hivernal, tracteurs de fauchage, tondeuses autoportées, centrales à saumure, etc.

L'ensemble des centres d'entretien et d'intervention (CEI) disposent de ces matériels avec un dimensionnement dédié (voir en annexe). Les services supports, SIR, SOA et CISGT, disposent de véhicules de liaison, voire de véhicules équipés de signalisation lumineuse pour leurs missions propres (chantier, maintenance des équipements dynamiques, inspections, etc.)

Ce matériel est indispensable à l'exercice des missions d'exploitation, d'entretien et de viabilité hivernale dévolues au service.

## Dimensionnement de la flotte

La DIR Est avait validé en 2024 la mise à jour du dimensionnement cible des matériels (Cf tableau global du dimensionnement 2024, annexe), qui n'a pas évolué en 2025. Pour les véhicules légers (véhicule de liaison, fourgons de tout type, VUL), les inducteurs utilisés sont les nombres d'agents/chefs d'équipe. Pour les PL, il est corrélé au nombre de circuit de viabilité hivernale (VH). Pour les matériels liés à l'entretien des dépendances du réseau (engin de fauchage), celui-ci est établi selon le dimensionnement du réseau pour chaque centre et point d'appui.

## Les enjeux autour des matériels accidentés

La DIR enregistre de nombreux sinistres avec tiers responsables. Ces sinistres engendrent parfois l'immobilisation de nos matériels (dont une part importante de fourgon d'intervention), le temps des réparations, mais il n'est pas rare que certains véhicules soient alors rendus hors d'usage. Couplé à une recrudescence de pannes ainsi qu'à des délais de livraison assez conséquents (en moyenne deux ans après commande), ce phénomène des accidents pénalise fortement l'exploitant dans l'exercice de ses missions. A noter également que le budget est de plus en plus contraint, considérant l'évolution à la hausse du coût des matériels : plus 30 % en 5 ans en moyenne.

\* DAC : droit à compensation (cf page 39)

## Budget dédié au matériel roulant

Le budget 2025 (hors DAC)\* s'élève sur le périmètre RGE à :

 **2,068**  
millions d'euros  
d'investissement

 **1,5**  
millions d'euros  
de maintenance

 **800 000**  
euros  
de fonctionnement  
(carburant)

 **420 000**  
euros  
de location  
(ESH, chariots  
télescopiques,  
tracteurs)

 **2**  
véhicules DIR Est  
percutés  
par les usagers



# 4 - Patrimoine chaussées

*Travaux de réhabilitation des chaussées de la RN52 à hauteur de Crusnes*

En 2025, la DIR Est a poursuivi ses efforts pour garantir la qualité et la durabilité du réseau routier mis à disposition, en s'appuyant sur des campagnes d'auscultation approfondies et un **programme soutenu de travaux**. Entre diagnostics techniques, suivi précis de l'état des chaussées et investissements conséquents, ce bilan met en lumière les priorités d'entretien et les enjeux d'amélioration d'un réseau essentiel à la mobilité régionale.

#### 4.1 - Opérations d'auscultation des chaussées réalisées au cours de l'année écoulée

La DIR Est a mené en 2025 **8 opérations d'auscultations** des chaussées (dimensionnement) sur le réseau mis à disposition auprès de la Région Grand Est : Ces études sont réalisées dans


- 6 études portant sur la RN4**
- 1 étude portant sur la RN44**
- 1 étude portant sur l'A31**

le cadre des travaux lourds de réhabilitation. Un marché de diagnostic, dont le titulaire est Nextroad, est géré par la DIR Est à cet effet. Les périmètres exacts de ces études sont donnés en ► **annexe 4**.

#### 4.2 - État du réseau en fonction des classes IQRN, et écarts avec l'année antérieure

La DIR Est porte une attention toute particulière sur l'état des chaussées, que ce soit au quotidien lorsque les équipes d'exploitation parcourent le réseau dans le cadre de leurs diverses activités (patrouille de surveillance, déplacement sur accident, etc.), mais aussi au travers de l'analyse des résultats des campagnes de mesures « IQRN » fournis par le CEREMA.

Depuis 2019, la méthode d'auscultation et d'évaluation de l'état des chaussées du réseau routier national non concédé, utilisée par le CEREMA, également appelée « démarche IQRN », a évolué pour tenir compte des dernières avancées technologiques et méthodologiques.

 Pour plus de précisions : *Jeu de données - Classes d'état des chaussées du réseau routier national non concédé à partir de 2019* | [data.gouv.fr](https://data.gouv.fr)



Les données fournies à la DIR Est par le CEREMA permettent de cerner précisément l'état de la chaussée, que ce soit au niveau des couches de surface (dont la couche de roulement, sur laquelle circulent les véhicules) mais aussi de la couche de base ou encore de la couche de fondation, entre autres.

#### Constitution d'une chaussée



Source : CEREMA.  
Conception et dimensionnement des structures de chaussée : Guide technique - Cerema

Les campagnes de mesure de l'état des chaussées aboutissent à des notations par section qui permettent ensuite au gestionnaire de décider des opérations à engager : travaux d'entretien légers, ponctuels et isolés, ou travaux d'entretien de surface plus importants et généralisés, ou enfin travaux d'entretien structurel lourds, nécessitant de reprendre en profondeur la chaussée sur plusieurs niveaux de couches.

Quelques statistiques sur l'état des chaussées du réseau mis à disposition :  
- 52% du réseau est estimé en « bon état », c'est-à-dire ne nécessitant que des entretiens ponctuels légers, ou bien des entretiens plus lourds mais à long terme.

- environ 18% du réseau en état jugé « moyen », c'est-à-dire pour lequel on prévoit des travaux d'entretien courant à court ou moyen terme.
- 20% du réseau en état « dégradé », c'est-à-dire pour lequel des travaux profonds sont à prévoir à court ou moyen terme.

A noter que 10% du réseau n'a pas pu faire l'objet campagne de mesure IQRN par le CEREMA, il est donc classé « non déterminé », il fait donc uniquement l'objet d'une surveillance visuelle par les équipes d'exploitation sur le terrain.

#### Synthèse par axe (mesures IQRN effectuées en 2025)

PAR AXE – 2025	A31	A30	A313	A33	RN4	RN44	RN52	RN431	GLOBAL
BON ETAT	59,2 %	63,6 %	63,6 %	58,1 %	47,0 %	43,0 %	53,8 %	72,8 %	52,0 %
ETAT MOYEN Travaux à prévoir	20,0 %	12,0 %	27,3 %	18,2 %	18,4 %	14,2 %	18,4 %	4,0 %	17,7 %
ETAT DÉGRADÉ Travaux lourds à prévoir	8,4 %	11,1 %	0,0 %	13,6 %	26,1 %	30,4 %	16,3 %	11,6 %	20,0 %
NON DÉTERMINÉ	12,4 %	13,3 %	9,1 %	10,1 %	8,5 %	12,5 %	11,5 %	11,6 %	10,3 %

#### Comparatif avec les années antérieures à 2025

Le comparatif avec les années qui ont précédé la mise à disposition du RRN sera communiqué ultérieurement à la collectivité, dans l'attente d'une validation par la DGITM de la méthode fine de comparaison commandée auprès du CEREMA.

En effet, les données IQRN présentées ci-dessus pour l'année 2025 sont issues de l'IQRN « version B » fournie par le CEREMA depuis 2023, alors que les données disponibles sur data.gouv.fr s'arrêtent à 2022 et correspondent à la « version A ».

Or, la méthodologie ainsi que les indicateurs fournis aux services ne sont pas identiques entre les deux versions. La DGITM (DMR / PEI-P) a sollicité le CEREMA pour fournir une comparaison fine entre ces versions et l'évaluation de l'écart sur les indicateurs produits.

#### 4.3 - Synthèse des opérations réalisées au cours de l'année écoulée pour les travaux de chaussées

En 2025, **13 opérations** de chaussées se sont déroulées sur le réseau mis à disposition. Elles concernent l'A30, l'A31, l'A33, la RN4 et la RN52. Le montant total de ces opérations s'élève à **38,6 millions d'euros** (30,8 millions d'euros de travaux de chaussée purs et le reste de travaux dits « connexes » tels que la signalisation, les dispositifs de retenue, etc.), pour un linéaire renouvelé de **80 kilomètres**. Le tableau de synthèse de ces opérations ainsi que la carte localisant les chantiers sont fournis en ► **annexes 4 et 5**.

#### 4.4 : Écarts éventuels avec le programme envisagé de l'année N-1

L'ensemble des opérations prévues et proposées par les services de la DIR Est, inscrites au

budget 2025, a été réalisé sur les périmètres prévus, conformément au plan de charge annoncé à la Région, à l'exception d'une opération sur l'A33 (PR7+200 à 4+530), repoussée sur 2026, qui a été substituée par une opération supplémentaire sur l'A31 (PR230+0 à 232+0) jugée plus prioritaire.

#### 4.5 : Synthèse des opérations réalisées au cours de l'année écoulée pour les équipements de la route

En dehors des équipements dynamiques, dont les données sont présentées spécifiquement dans la rubrique n°5, les données relatives aux autres équipements de la route, au titre de l'année 2025, ne sont pas disponibles au moment de la publication du présent rapport. Elles seront fournies à la Région à l'occasion du prochain renouvellement des marchés d'entretien.

# 5- Patrimoine

## Équipements dynamiques

Reliés au Centre d'Ingénierie, de Sécurité et de Gestion du Trafic (CISGT) Myrabel (basé à Moulins-lès-Metz) par un réseau de transmission propriétaire et sécurisé, les équipements dynamiques constituent le principal outil de gestion du trafic et d'information à l'usager des opérateurs en poste 24H / 24. De par la multiplicité des données produites, ils constituent également une source de connaissance du fonctionnement du réseau routier en temps réel comme en temps différé, et un apport à la sécurité des agents de la DIR Est.

ÉQUIPEMENTS DYNAMIQUES  
DIR EST

Panneau à messages variables sur l'A31, à hauteur de Champigneulles

Le patrimoine des équipements dynamiques sur le périmètre des routes nationales placées sous gestion de la Région Grand Est en quelques chiffres :



84  
PMV\*



93  
caméras



98  
stations de  
comptage



36  
UBR\*\*



52  
équipements  
spécifiques  
tunnel

\* PMV : panneau à messages variables

\*\* UBR : balise bluetooth déployée en bord de route permettant la communication entre véhicules connectés et gestionnaire du réseau routier.

Le Service Systèmes et Réseaux (SeSyR), basé à Nancy, est le service spécialisé en charge des équipements dynamiques. Il travaille en étroite collaboration avec les CISGT pour surveiller, maintenir et développer le réseau, et assurer la disponibilité et la sécurité du réseau informatique propriétaire. Il est également le pilote du « SGS Tunnels », le système de management intégré pour optimiser l'exploitation des tunnels routiers.

### 5.1 Entretien et renouvellement des équipements dynamiques (ED)



### Le Saviez-vous ?

Tous les équipements sont regroupés dans une base de données métier accessible aux agents de maintenance et aux entreprises spécialisées, mais aussi pour tout visiteur quant à leurs caractéristiques principales : <https://bdd.dir-est.fr/>

Outre leur maintenance annuelle, des programmes pluriannuels de renouvellement permettent de pallier l'obsolescence des ED. En 2025, **0,35 million d'euros de fonctionnement** et **0,89 million d'euros d'investissement** ont été consacrés à ce sujet sur les routes mises à disposition de la Région.

En 2025, 6 PMV, 10 caméras et 5 stations de comptage ont été entièrement renouvelés.

Parmi les travaux réalisés, figure les aménagements des aires de maintenance ou accès extérieurs, basé sur trois principes fondamentaux :

- > inclure l'accès sécurisé lors de la pose des nouveaux équipements
- > faire connaître les modalités d'accès à tout intervenant (via la base de données)
- > résorber les situations héritées du passé, par des travaux sur l'infrastructure



Exemple du site de Custines sur l'A31 : aménagement d'une aire d'arrêt sécurisée dans une courbe (accès fibre optique et pompes de relevage)



### 5.2 Exploitation et entretien du tunnel de Hayange (57)



Après deux années d'études et de préparation, les travaux de rénovation de l'éclairage du tunnel de Hayange se sont déroulés en septembre 2025. Cet ouvrage, long de **296 mètres**, est l'unique tunnel mis à disposition de la Région Grand Est. Il est situé sur l'A30, en Moselle.

D'un budget de **0,65 million d'euros**, les travaux financés intégralement par la Région, ont été pilotés par le pôle Équipements du SeSyR, avec l'accompagnement du Centre d'Etudes des Tunnels (CETU), et en bénéficiant des mesures d'exploitation assurées par le Centre d'Entretien et d'Intervention de Villers-la-Montagne (54).

Outre une amélioration du confort visuel pour les usagers et une maintenance facilitée pour les équipes, cette rénovation contribue à la sobriété énergétique en réduisant la consommation électrique de 60 %, soit un gain annuel de 18 TqCO2 (environ 5 tours du monde en voiture).

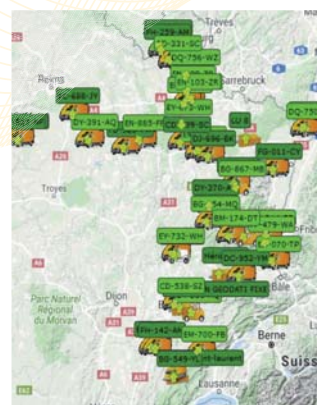
@ Pour en savoir plus sur cette aventure : Rénovation de l'éclairage du tunnel de Hayange : <https://www.dir-est.developpement-durable.gouv.fr/a30-renovation-de-l-eclairage-du-tunnel-de-hayange-a2659.html>

Un premier exercice de crise a également été réalisé le 5 novembre 2025 en sous-préfecture de Thionville (57), associant l'ensemble des acteurs impliqués dans la sécurité du tunnel de Hayange.



### 5.3 Le portail de l'exploitation et l'information routière

Le système d'alerte et de géolocalisation, qui équipe **300 véhicules** de la DIR Est a été également maintenu.



Le portail de diffusion des images des caméras d'exploitation a été mis à jour, avec une nouvelle interface sécurisée (double authentification) et agrémentée du synoptique des temps de parcours sur le sillon lorrain.



Les systèmes semi-automatiques de régulation dynamique des vitesses et d'affichage du temps de parcours ont permis de fournir une information utile aux usagers et de fluidifier le trafic.



## 6-Patrimoine Ouvrages d'art

La gestion du patrimoine des ouvrages d'art constitue un enjeu majeur pour la DIR Est, tant en matière de sécurité des usagers que de pérennité du réseau routier national. Avec près de 700 ouvrages recensés — ponts, murs, buses et tunnel — ce patrimoine fait l'objet d'un suivi rigoureux et d'interventions régulières. Appuyée par l'expertise du Service Ouvrages d'Art (SOA), la DIR Est assure une surveillance continue, évalue l'état des structures et conduit chaque année des opérations d'entretien, de modernisation et de réparation, adaptées aux enjeux techniques et aux contraintes d'exploitation.

Le patrimoine des ouvrages d'art sur le périmètre des routes nationales placées sous gestion de la Région Grand Est, en quelques chiffres :



475 ponts



130 murs



86 buses



1 tunnel (Hayange - 57)

**692 ouvrages** au total pour une surface de plus de **370.000 m<sup>2</sup>**.

La DIR Est possède un service spécialisé, le « Service Ouvrages d'Art » (SOA), basé à Metz. Il est composé d'ingénieurs et de techniciens spécialistes dans la construction, la surveillance, l'entretien et la réparation des ouvrages d'art. Véritable force de frappe et ressource indispensable pour un service gestionnaire routier, le SOA est l'une des fiertés de la DIR Est.

### 6.1 - Opérations d'auscultation des OA réalisées au cours de l'année écoulée

Les OA font régulièrement l'objet de surveillance, comprenant des contrôles annuels et des inspections détaillées périodiques.

#### Contrôles annuels (CA) :

	A30	A31	A33	A313	N4	N44	N52	N431	Total
Programmés	45	154	58	2	153	27	21	8	468
Réalisés	45	143	58	1	153	26	21	8	455
%	100,00 %	92,86 %	100,00 %	50,00 %	100,00 %	96,30 %	100,00 %	100,00 %	97,22 %

#### Image de la qualité des ouvrages d'art (IQOA)

	A30	A31	A33	A313	N4	N44	N52	N431	Total
Programmés	22	61	8	2	86	6	16	7	208
Réalisés	21	59	8	2	82	7	16	7	202
%	95,45 %	96,72 %	100,00 %	100,00 %	95,35 %	116,67 %	100,00 %	100,00 %	97,12 %

#### Inspections détaillées périodiques

	A30	A31	A33	A313	N4	N44	N52	N431	Total
Programmés	aucune	10	2	aucune	3	aucune	aucune	aucune	15
Réalisés		1	0		0				1
%		10,00 %	0,00 %		0,00 %				6,67 %

#### IDO subaquatiques

	A30	A31	A33	A313	N4	N44	N52	N431	Total
Programmés	aucune	3	aucune	aucune	3	2	aucune	aucune	8
Réalisés		3			3	2			8
%		100,00 %			100,00 %	100,00 %			100,00 %

### 6.2 - État des OA en fonction des classes IQOA, et écarts avec l'année (N-1)

L'état des ouvrages est mesuré et suivi au travers de l'IQOA, l'Image de la Qualité des Ouvrages d'Art. Des campagnes d'inspection sont régulièrement engagées. Les OA sont classés en différents niveaux, selon leur état : 1, 2, 2E, 3, 3U et NE (non évalué). Les mesures effectuées en 2025, comparées aux indicateurs 2024, sont présentées ci-après.

#### Notes IQOA 2025

Routes	Ouvrages	Nombres	Surfaces	Notation IQOA du patrimoine					
				NE	1	2	2E	3	3U
A30	Ponts	27	31768	4	0	17	5	1	0
	Buses	3	1607	0	0	0	2	1	0
	Murs	35	12479	0	0	30	4	1	0
	Tunnel	1	3835	0	1	0	0	0	0
	Total	66	49689	4	1	47	11	3	0
A31	Ponts	159	139890	6	4	83	40	23	3
	Buses	25	9744	0	0	9	8	2	6
	Murs	34	14297	0	2	22	8	1	1
	Total	218	163931	6	6	114	56	26	7
A33	Ponts	46	15537	2	2	32	9	1	0
	Buses	9	977	0	2	5	2	0	0
	Murs	17	6029	0	0	11	4	2	0
	Total	72	22543	2	4	48	15	3	0
A313	Ponts	1	102	0	0	1	0	0	0
	Buses	3	972	0	0	0	1	2	0
	Murs	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	4	1074	0	0	1	1	2	0
N4	Ponts	181	56475	2	9	122	37	11	0
	Buses	36	13571	0	1	13	18	4	0
	Murs	29	8231	0	2	20	3	4	0
	Total	246	82277	2	12	155	58	19	0
N44	Ponts	29	9049	6	2	21	4	2	0
	Buses	2	778	0	0	2	0	0	0
	Murs	2	946	0	1	1	0	0	0
	Total	33	10773	6	3	24	4	2	0
N52	Ponts	21	18888	1	0	18	2	0	0
	Buses	4	1017	0	0	2	1	1	0
	Murs	13	5510	0	0	8	5	0	0
	Total	38	25415	1	0	28	8	1	0
N431	Ponts	11	7207	0	1	10	0	0	0
	Buses	4	477	0	3	1	0	0	0
	Murs	0	0	0	0	0	0	0	0
	Total	15	7684	0	4	11	0	0	0

#### Synthèse 2025

Ouvrages	Nombres	Surfaces	Notation IQOA du patrimoine					
			NE	1	2	2E	3	3U
Ponts	475	288916	15	18	304	97	38	3
			3,16 %	3,79 %	64,00 %	20,42 %	8,00 %	0,63 %
Buses	86	29143	0	6	32	32	10	6
			0,00 %	6,98 %	37,21 %	37,21 %	11,63 %	6,98 %
Murs	130	47492	0	5	92	24	8	1
			0,00 %	3,85 %	70,77 %	18,46 %	6,15 %	0,77 %
Tunnel	1	3835	0	1	0	0	0	0
			0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
Total	692	369386	15	30	428	153	56	10

Routes	Ouvrages	Nombres	Surfaces	Notation IQOA du patrimoine					
				NE	1	2	2E	3	3U
A30	Ponts	27	31768	4	0	17	5	1	0
	Buses	3	1607	0	0	0	2	1	0
	Murs	35	12479	0	0	30	4	1	0
	Tunnel	1	3835	0	1	0	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>66</b>	<b>49689</b>	<b>4</b>	<b>1</b>	<b>47</b>	<b>11</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
A31	Ponts	158	139575	2	2	84	41	26	3
	Buses	25	9744	0	0	9	8	2	6
	Murs	34	14297	0	2	22	8	1	1
	<b>Total</b>	<b>217</b>	<b>163616</b>	<b>2</b>	<b>4</b>	<b>115</b>	<b>57</b>	<b>29</b>	<b>10</b>
	Ponts	46	15537	0	2	31	12	1	0
A33	Buses	9	977	0	2	5	2	0	0
	Murs	17	6029	0	0	11	4	2	0
	<b>Total</b>	<b>72</b>	<b>22543</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>47</b>	<b>18</b>	<b>3</b>	<b>0</b>
A313	Ponts	1	102	0	0	1	0	0	0
	Buses	3	972	0	0	0	1	2	0
	Murs	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>4</b>	<b>1074</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
N4	Ponts	181	66475	2	9	122	37	11	0
	Buses	36	13671	0	1	13	18	4	0
	Murs	29	8231	0	2	20	3	4	0
	<b>Total</b>	<b>246</b>	<b>88277</b>	<b>2</b>	<b>12</b>	<b>155</b>	<b>58</b>	<b>19</b>	<b>0</b>
N44	Ponts	29	9049	0	2	21	4	2	0
	Buses	2	778	0	0	2	0	0	0
	Murs	2	946	0	1	1	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>33</b>	<b>10773</b>	<b>0</b>	<b>3</b>	<b>24</b>	<b>4</b>	<b>2</b>	<b>0</b>
N52	Ponts	21	18888	1	0	18	2	0	0
	Buses	4	1017	0	0	2	1	1	0
	Murs	13	5510	0	0	8	5	0	0
	<b>Total</b>	<b>38</b>	<b>25415</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>28</b>	<b>8</b>	<b>1</b>	<b>0</b>
N431	Ponts	11	7207	0	1	10	0	0	0
	Buses	4	477	0	3	1	0	0	0
	Murs	0	0	0	0	0	0	0	0
	<b>Total</b>	<b>15</b>	<b>7684</b>	<b>0</b>	<b>4</b>	<b>11</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## Synthèse 2024

Ouvrages	Nombres	Surfaces	Notation IQOA du patrimoine					
			NE	1	2	2E	3	3U
Ponts	474	288601	9	16	304	101	41	3
			1,90 %	3,38 %	64,14 %	21,31 %	8,65 %	0,63 %
Buses	86	29143	0	6	32	32	10	6
			0,00 %	6,98 %	37,21 %	37,21 %	11,63 %	6,98 %
Murs	130	47492	0	5	92	24	8	1
			0,00 %	3,85 %	70,77 %	18,46 %	6,15 %	0,77 %
Tunnel	1	3835	0	1	0	0	0	0
			0,00 %	100,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %	0,00 %
<b>Total</b>	<b>691</b>	<b>369071</b>	<b>9</b>	<b>28</b>	<b>428</b>	<b>157</b>	<b>59</b>	<b>10</b>

## Ecart par rapport à l'année antérieure (2025 par rapport à 2024)

Ouvrages	Nombres	Surfaces	Notation IQOA du patrimoine					
			NE	1	2	2E	3	3U
Ponts	1	315	6	2	0	-4	-3	0
Buses	0	0	0	0	0	0	0	0
Murs	0	0	0	0	0	0	0	0
Tunnel	0	0	0	0	0	0	0	0

Les écarts par rapport à 2024 sont faibles, ils concernent uniquement des ponts, avec une nette amélioration. Le nombre d'ouvrages classés « 3U » n'a pas évolué car certains ont été traités tandis que d'autres sont apparus.

## 6.3 - Synthèse des opérations réalisées au cours de l'année écoulée pour les travaux OA (développement, modernisation et entretien)

## ● ENTRETIEN SPÉCIALISÉ DES OUVRAGES D'ART (ESOA)

En 2025, 21 opérations de changement de joints de chaussées ont été réalisées, pour un montant global de 0,91 million d'euros.

À noter que sur les 21 opérations, 15 étaient programmées et 6 ont été réalisées en urgence. Compte-tenu du plan de charge, notamment des interventions en urgence, 3 opérations envisagées en 2025 ont été reportées à 2026.

Trois opérations d'ESOA hors joint ont été réalisées, pour un montant global de 127k€.

## &gt;&gt; RN52 Viaduc de la Chiers

Mise en place d'un caniveau de récupération des eaux et tôles de guidage, sous joint de chaussée de culée côté Belgique sur toute la largeur de l'ouvrage avec raccordement sur réseau d'évacuation.

L'opération avait été budgétisée à hauteur de 0,03 million d'euros, pour une **dépense finale de 0,06 million d'euros.**

## &gt;&gt; Expérimentation d'équipement garde-corps réglables mur en L et en retour (sur District de Metz)

Mise en place de garde-corps sur rampant de mur d'aile pour sécurisation de l'ouvrage.

L'opération avait été budgétisée à hauteur de 0,05 million d'euros, pour une **dépense finale de 0,038 million d'euros.**

## &gt;&gt; Réparation du mur incendié A31 à Maxéville

Détail des travaux menés sur ce mur : hydrodémolition du mur retour incendié ; béton de réparation projeté ; mise en place d'un grillage rigide de sécurisation d'ouvrage en tête de mur ; pose d'un caniveau de CC1 de récupération des eaux en pied de mur ; minéralisation espace entre mur et dispositif de retenue.

L'opération avait été budgétisée à hauteur de 0,07 million d'euros, pour une **dépense finale de 0,083 million d'euros.**





>> A31 - Viaduc d'Autreville (54)

Le vendredi 4 juillet 2025 s'est tenue l'inauguration du viaduc d'Autreville, en présence de Franck LEROY, président de la Région.

Fraîchement rénové, après plus de trois années de travaux, cet ouvrage emblématique localisé entre Lesménils et Custines, permet à l'A31 de relier Nancy à Metz en franchissant la Moselle. L'A31 étant un axe vital pour la Région, pour la France... et pour l'Europe, la rénovation de ce viaduc répondait à des enjeux majeurs.

Chaque jour, **62 000 véhicules**, dont près d'un sixième sont des poids lourds, empruntent ce viaduc construit dans les années 1970. Mais après cinq décennies de bons et loyaux services, les signes de fatigue de la structure étaient devenus trop importants pour rester sans réponse. En 2020, une fermeture de l'A31 avait même été envisagée.

C'est à l'automne 2021 que ce grand chantier a débuté, avec un défi aussi simple à formuler que complexe à relever : sécuriser l'ouvrage mais sans couper la circulation.

Pour cela, les ingénieurs ont fait un choix audacieux : construire une nouvelle structure métallique sous le viaduc existant, en y ajoutant de nouveaux appuis et quatre poutres porteuses (contre deux auparavant). Un véritable tour de force, réalisé sous circulation, avec des interruptions réduites au strict minimum, dont deux week-ends de coupure totale en 2025.

**Ce projet représentait 53 millions d'euros d'investissement, dont 5,5 millions portés par la Région Grand Est, compétente sur les routes non concédées depuis le 1er janvier 2025. Le reste a été financé par l'État. La DIR Est a piloté les opérations, entourée de partenaires et d'entreprises spécialisés.**

>> A31 - Viaduc de Beauregard (57)

Les travaux de confortement de la culée Est du viaduc de Beauregard, située à Thionville en Moselle et supportant l'A31, ont franchi une étape clé avec l'achèvement, en novembre 2025, des opérations de génie civil menées sur une année complète. Les travaux se sont déroulés sous l'ouvrage, sans réduction du nombre de voies circulées en surface.

Ce chantier d'envergure a nécessité en 2025 près de **3.000 m<sup>3</sup>** de béton et **200 tonnes** d'armatures métalliques, pour la réalisation des **148 pieux** de fondation en béton armé mesurant chacun 1,22 mètre de diamètre et 20 mètres de profondeur.

Les nouveaux ouvrages de soutènement reposant sur ces fondations profondes totalisent **3 500 m<sup>3</sup>** de béton et **350 tonnes** d'acier. Ils comprennent une semelle de fondation de 1,40 m d'épaisseur et des voiles verticales de 6,70 m de hauteur.

Le chantier se poursuivra en 2026 avec la phase de terrassement, qui mobilisera environ **35 000 m<sup>3</sup>** de matériaux dont **8 500 m<sup>3</sup>** de remblais techniques entre les nouveaux soutènements et l'ancienne culée en terre armée permettant de reprendre les efforts de poussée. Les remblais définitifs et provisoires seront issus du site et traités à la chaux.

En 2026, une étape de réalisation d'une voile clouée est prévue en partie haute de l'ouvrage, composé de **250 écailles** préfabriquées en béton armé et de **250 clous de 14 mètres** de longueur.

La presse est venue visiter le chantier les 19 mars et 22 septembre 2025, en présence de Catherine BAILLOT, vice-présidente de la commission Transport, déplacement et infrastructure.

**Le chantier a été rémunéré à hauteur de 2,68 millions d'euros en 2025, il se poursuivra en 2026. Montant total de l'opération : 13 millions d'euros.**





### >> A31 - Viaduc de Frouard (54)

Le viaduc de Frouard, soutenant l'A31 en Meurthe-et-Moselle, souffrait d'un phénomène de fatigue lié à l'augmentation du nombre de poids-lourds depuis sa construction. Des fissures apparaissaient par endroit. Après un calcul des zones les plus sensibles, des renforcements ciblés et une remise en peinture de l'ouvrage ont été programmés.

La neutralisation des voies de droite dans chaque sens de circulation a été nécessaire à la mise aux normes des dispositifs de retenue. Les travaux s'étaleront de 2025 à 2026.

**Le chantier a été rémunéré à hauteur de 11,7 millions d'euros en 2025.**



### >> A31 - AU52 à Richemont (57)

Les travaux ont consisté en la réfection globale de l'ouvrage, qui a été vériné. Les appareils d'appuis sur culées ont été changés et les sommiers ont été renforcés par voiles en béton. La réfection des poutres chevêtre sur culées a également été réalisée.

Sur l'ouvrage, l'étanchéité du tablier a été refaite et les couches de roulement ont été reprises. Un lamier a été posé entre les 2 ouvrages. Les 4 lignes de joints de chaussées ont été remplacées. De même, la glissière en béton armé (GBA) a été remplacée, tout comme les garde-corps.

Le budget de l'opération était estimé à 2,5 millions d'euros, pour une **dépense finale de 2,35.**



### >> A313 - Buse d'Atton (54)

L'objet des travaux a été la réfection de la buse métallique. Pour cela, le radier existant a été démoli, et un nouveau radier béton a été mis en place.

La voûte a été reprise avec du béton projeté BFUP (Béton Fibré à Ultra-hautes Performances), et l'étanchéité du radier jusqu'aux naissances de voûte a été assurée par un Système d'Etanchéité Liquide (SEL).

Enfin, les couronnements des entrée et sortie de la buse ont été repris.

Le budget de l'opération était estimé à 0,4 million d'euros, pour une **dépense finale de 0,338.**

## >> A31 - AU18 à Montigny les Metz (57)

Les travaux réalisés en 2025 ont eu principalement pour but de mettre en conformité le dispositif de retenue en rive d'ouvrage côté bande d'arrêt d'urgence, dans un sens de circulation.

Un dispositif métallique de niveau H2 a été mis en place au droit de l'ouvrage, avec augmentation de la largeur de la bande dérasée de droite à 2 mètres et mise en place également de nouveaux garde-corps.

Le complexe d'étanchéité en rive d'ouvrage, les joints de chaussée et la couche de roulement ont également été remplacés. Les parements en béton et les sommiers de l'ouvrage ont été restaurés.

Le budget de l'opération était estimé à 1,15 millions d'euros, pour une **dépense finale de 1,18**.



AVANT



APRÈS

## >> RN4 - La Croix du Pêcheur (55)

Les travaux réalisés en 2025 ont eu principalement pour but de supprimer les joints de chaussée de l'ouvrage via la mise en place d'une dalle de transition.

La suppression des joints de chaussée a pour objectif d'améliorer la durée de vie de l'ouvrage en limitant les arrivées d'eau sur le tablier et les appareils d'appui. Il

permet aussi de s'affranchir d'une partie des tâches d'entretien courant spécifiques aux joints de chaussée. Une remise à niveau des dispositifs de retenue, un changement des appareils d'appui et une rénovation de la peinture anti corrosion aux abouts de l'ouvrage ont aussi été effectués à cette occasion.

Il reste la mise en œuvre du système d'étanchéité liquide,

qui doit être réalisée avant mai 2026.

**Le budget programmé pour l'opération est de 1,48 millions d'euros au total, avec un paiement effectué en 2025 à hauteur de 1,16.**



### 6.4 - Écarts constatés avec le programme envisagé de l'année N-1

Plusieurs opérations réalisées en 2025 présentent un écart avec le programme envisagé en 2024.

#### > RN4 La Croix du Pêcheur (55)

Pour des raisons liées principalement aux conditions météorologiques, le système d'étanchéité liquide (SEL) prévu n'a pas pu être réalisé. Cette intervention est reprogrammée en 2026 et sera réalisée avant le mois de mai. Il en résulte un report de la dépense liée, soit 0,3 million d'euros.

#### > A31 Viaduc de Frouard (54)

L'entreprise ayant optimisé son planning et avancé plus rapidement que prévu, cela a permis des avances de phases, initialement prévues en 2026 et finalement réalisées en 2025. Des dépenses programmées en 2026 ont ainsi été avancées sur 2025. La prévision initiale de dépenses pour 2025 s'élevait à 7,7 millions d'euros, elle a finalement été de 11,7.

#### > A31 Viaduc de Beauregard (57)

L'entreprise a du faire face à des difficultés techniques sur le forage. De plus, les travaux ont également été ralentis pour tenir compte de l'impact des vibrations. Le planning a ainsi été fortement impacté en 2025, avec moins de travaux et donc moins de dépenses (2,7 millions d'euros) que ce qui était programmé (6,6 millions d'euros).

> **expérimentation d'équipement gardes corps réglables**, mur en L et retour (district de Nancy), avec un budget prévu de 0,03 million d'euros : en raison d'une activité joint de chaussée très soutenue et du manque d'ouvrage identifié pour réaliser l'expérimentation, l'expérimentation n'a pas été menée.

> **RN44 Pont des Abeilles, Récy**, budget de 0,12 million d'euros : suite au retard dans le renouvellement de marché ESOA, l'opération a été reportée sur 2026.

# 7- Patrimoine gestion domaniale

Dans le cadre de la mise à disposition du réseau routier national, la DIR Est gère, pour le compte de la Région, le domaine routier, qui comprend l'ensemble des biens publics destinés à la circulation routière, la chaussée bien sûr mais aussi toutes les dépendances, qui sont des accessoires indissociables de la route et en font partie intégrante : les ouvrages d'art, les accotements, les fossés, les talus, les aires de services et de repos, etc.



Aire de Vitrimont sur la RN4

## 7.1 - Les autorisations d'occupation temporaire (AOT)

L'AOT est une autorisation administrative obligatoire qui permet d'occuper temporairement le domaine public, que ce soit pour l'exercice d'un commerce, l'organisation d'une manifestation temporaire ou pour réaliser un aménagement particulier. Elle est soumise à des règles précises et au paiement d'une redevance domaniale. Elle est également temporaire et peut-être dénoncée à tout moment par le gestionnaire de la voirie. La collectivité a mis en place, en lien étroit avec la DIR Est, un système assez complet d'AOT prévoyant les montants de redevances à imposer aux bénéficiaires des autorisations mais aussi quelques cas d'exonération de redevance.

Service des Politiques et Mobilités Routières de la DIR Est.

Au titre de l'année 2025, un total de 120 AOT étaient en cours sur l'ensemble du périmètre mis à disposition. Les sujets sont très variables : installation d'un réseau d'eau potable, électrique ou radiocom, mise en place d'une gaine, de fourreaux, forage dirigé, aménagement d'aire de co-voiturage, stand de vente à emporter, accès distributeur de carburant, etc.

Montant total des redevances à percevoir au titre de l'année 2025 : 40.350 euros (hors redevances forfaitaires).

La délibération des élus du 27 juin 2025 a acté ce dispositif complet, qui est décliné par le

## 7.2 - Les conventions

### ● Les conventions d'occupation temporaire (COT)

Les COT concernent les situations où l'État occupe temporairement un terrain privé appartenant à un tiers. Ce montage est le plus souvent sollicité dans le cadre de travaux.

Il permet d'officialiser l'accès aux parcelles, de définir la durée des interventions et de prévoir, le cas échéant, les modalités de remise en état des lieux ou d'indemnisation du propriétaire pour la gêne occasionnée. Elles sont gérées par la DIR Est pour le compte de la Région (louage de choses inférieur à 12 ans).

### ● Les autres conventions domaniales

Leur objet est variable : cela peut concerner la pose d'un pylône électrique, la mise à disposition de la fibre pour un usage partagé, l'implantation d'installations techniques sur

des antennes relais existantes, ou encore la gestion et l'entretien d'un ouvrage, etc.

Un total de près de **106 conventions domaniales étaient en cours en 2025** (dont 23 avec une incidence financière). Aucune nouvelle convention n'a été signée en 2025.

Les conventions ayant une incidence financière peuvent donner lieu au versement d'une redevance à la Région ou, à l'inverse, au versement d'une redevance par la Région.

Montant des redevances à percevoir au titre de l'année 2025 = **37.992 euros**.

Montant des redevances à verser au titre de 2025 = **135.388 euros**.

## 7.3 - Les concessions locales

Sur le périmètre du réseau routier national mis à disposition auprès de la Région, il existe des concessions accordées au niveau de certaines aires de services, qui se rangent dans deux catégories :

- les concessions d'aires de services rattachées à une concession autoroutière de niveau national, pour lesquelles le contrat est géré directement par le Ministère des Transports.
- les concessions d'aires de services gérées au niveau local.

Pour ces dernières, la DIR Est gère les contrats, pour le compte de la Région. Il y avait **trois concessions locales d'aires de services en 2025** :

- Aire d'ANTHELUPT (RN4)
- Aire de VITRIMONT (RN4)
- Aire de SAINT-MARTIN-SUR-LE-PRE (RN44)

Les redevances liées à ces trois concessions seront perçues en 2026, une fois pris en compte les chiffres d'affaires de ces concessionnaires. Le montant des redevances liées aux concessions locales est estimé, au titre de l'année 2025, à 400.000 euros.

#### 7.4 - Les acquisitions foncières

##### Modalités d'acquisition foncière durant l'expérimentation

Dans le cadre de la mise à disposition, les procédures d'acquisition foncière s'articulent autour de deux procédures principales, selon que l'acquisition est engagée de manière amiable ou par voie judiciaire.

##### ● L'Acquisition à l'amiable

C'est la voie privilégiée pour la gestion foncière courante et la régularisation des emprises.

Elle repose sur une entente directe entre l'administration et le propriétaire. Elle nécessite la plupart du temps une division parcellaire (géomètre) et une évaluation domaniale.

Le projet d'acte notarié fait l'objet d'un rapport de présentation soumis à la commission permanente de la Région pour validation. Une fois approuvé, l'acte est signé par la DIR (représentant l'État), mais l'acquisition se fait au nom de la Région, qui en devient propriétaire. En cas d'arrêt de l'expérimentation, les parcelles acquises par la Région seront rétrocédées à l'État à titre gratuit.

##### ● L'Expropriation

Elle est activée en cas d'échec de la négociation amiable, pour des projets déclarés d'utilité publique.

Cette procédure est scindée en deux phases :

- > **une phase administrative** (déclaration d'utilité publique, enquête publique)
- > **une phase judiciaire** (intervention du juge de l'expropriation)

Le processus de validation prévoit :

- > un passage en commission permanente pour validation du projet de DUP ;
- > un passage en commission permanente suite à l'enquête parcellaire (si non mutualisée avec la DUP) ;
- > un passage en commission permanente avant l'ordonnance d'expropriation.

Le transfert de propriété se fait alors pour le compte de l'État, qui devient propriétaire des parcelles concernées.

La procédure de validation n'ayant pas été finalisée en 2025, **aucune acquisition** n'a été réalisée, reportant ainsi les premières opérations au début de l'année 2026.

## 8- Cerema



#### Liste des prestations confiées au CEREMA (et montants associés)

Le CEREMA, établissement expert en matières d'infrastructures de transports et d'environnement, a été sollicité au cours de l'année 2025, par les services de la DIR, dans le cadre de prestations à réaliser sur le réseau routier mis à disposition.

Le CEREMA a pu ainsi apporter un appui en termes d'ingénierie et d'expertise tech-

niques, dans le cadre de l'expérimentation.

Le montant total des **prestations en 2025** s'élève à près de **0,56 million d'euros HT**.

Les données générales relatives aux prestations assurées par

Facturation totale 2025 (HT)	559 260,62 €
Domaine des Ouvrages d'art	257 423,62 €
Domaine des chaussées	270 938,25 €
Domaine de l'environnement ou de l'IA	30 898,75 €

le CEREMA sont les suivantes :

Le détail des prestations est présenté en ► **annexe 6**.

@ Site internet du CEREMA : [www.cerema.fr/fr](http://www.cerema.fr/fr)

Bassin de Moulins-lès-Metz près de l'A31

## 9- Performances environnementales

### 9.1 - Programme de décarbonation des travaux d'entretien

Sur l'ensemble de l'année 2025, **29 %** des enrobés appliqués proviennent d'un recyclage (soit 70.000 tonnes) et presque **50 %** ont été réalisés avec abaissement de température (soit 110.000 tonnes).

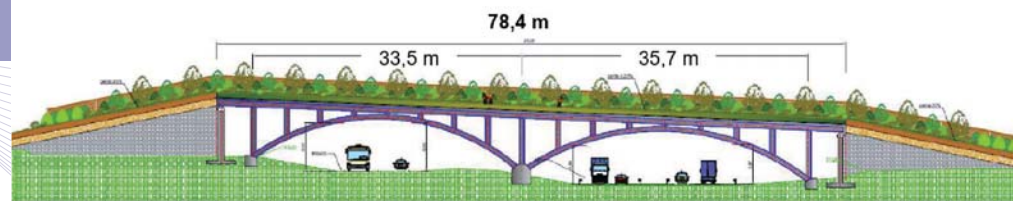
Le bilan des émissions de gaz à effet de serre (BEGES) de la DIR sera disponible en fin d'année 2026. La part liée aux travaux de chaussées pourra être extrapolée.

Le bilan de recyclage des enrobés ainsi que l'utilisation des enrobés tièdes sont fournis dans ► **annexe 5** de la rubrique n°4.3.

### 9.2 - Études et travaux pilotés par le service d'ingénierie routière (SIR)

#### ● CORRIDORS ÉCOLOGIQUES

Afin de favoriser la transparence pour la faune sauvage du réseau, une étude conduite antérieurement par le CEREMA a permis de déterminer que les enjeux les plus importants en termes de morcellement de l'habitat se localisent à Champigneulle (A31) et Foug (RN4). L'année 2025 a donc donné lieu à une analyse fine de l'implantation et aux caractéristiques précises des passages à rétablir, en fonction des espèces et des massifs forestiers concernés. Le CEREMA a ensuite proposé plusieurs types d'ouvrages, qui ont été comparés par une analyse multicritères, ce qui permettra de retenir les ouvrages à réaliser sur chaque site.



#### ● MISE AUX NORMES DE L'ASSAINISSEMENT DE L'A31

Les études de vulnérabilité conduite par le CEREMA avaient permis de déterminer les zones où les effluents devaient être recueillis et traités en priorité, à savoir à proximité des zones de captage. Après les travaux au Sud de Metz en 2024, les zones situées au Nord de Metz et à Toul sont en cours d'études détaillées. Un maître d'œuvre dédié à chaque secteur a été recruté. Au Nord de Metz, il s'agira surtout de déterminer où placer les bassins de traitement, sur du foncier qui sera probablement à acquérir. A Toul, il s'agira plutôt de remettre à niveau d'anciens bassins, ainsi que le réseau de collecte y compris sur l'ouvrage au-dessus de la Moselle, laissant espérer des travaux à court terme.

#### ● ÉTUDES D'AMÉNAGEMENT D'ITINÉRAIRES

Les RN4 et RN44 portent un trafic fort, que l'on considère les poids-lourds ou les véhicules légers. Il s'agit d'axes majeurs de dessertes interne et externe de la Région. Cependant plusieurs tronçons sont bidirectionnels, ou bien présentent un profil de 2x2 voies atypique. Cette partie du réseau a fait l'objet d'un état des lieux croisé avec l'accidentologie, qui prône pour une suppression des carrefours plans. En 2025, les sections entre Vitry-le-François et Saint-Dizier, entre Réding et Phalsbourg et entre Vitry-le-François et Châlons-en-Champagne ont toutes été étudiées. Les grandes orientations d'aménagement possibles détermineront les priorités d'investissement de ces dix prochaines années.



# 10- Budget régional

En 2025, première année de l'expérimentation, la DIR Est et la Région Grand Est ont mobilisé plus de 80 % des crédits alloués pour la gestion du réseau routier national, malgré des écarts liés à des contraintes opérationnelles et budgétaires, révélant des axes d'amélioration pour les exercices à venir.

@freepik.fr

## 10.1 État des dépenses selon une décomposition détaillée, en investissement et en fonctionnement

Le budget alloué par la Région Grand Est, au titre de l'année 2025, pour les dépenses pilotées par la DIR Est sur le réseau routier national mis à disposition de la collectivité, s'élevait à la somme de **81,939 millions d'euros**. Le bilan de consommation des crédits, par grandes catégories, est présenté ci-après.

À noter que le **Droit à Compensation (DAC)** qui sera versé, chaque année, par l'État à la Région, durant toute la durée de l'expérimentation (2025-2029), s'élève à **33,271 millions d'euros**.

	CHAPITRE	OPERATIONS	Consommation des CP en 2025 (en M€)
INVESTISSEMENT	908	1 : Chaussées	36,0
		2 : Ouvrages d'art	24,0
		3 : Equipements de la route	1,1
		8 : Aménagements environnementaux	0,8
		9 : A30 - Tunnel de Hayange	0,4
		10 : Aménagements de sécurité	0,2
		11 : Aires de stationnement	0,01
		12 : Gestion du trafic	0,6
		13 : Innovation, contrôles et études	0,01
		<b>908 Résultat</b>	<b>63,1</b>
FONCTIONNEMENT	938	1 : Chaussées	0,8
		2 : Ouvrages d'art	0,2
		3 : Equipements de la route	0,9
		5 : Exploitation et dépendances	1,2
		6 : Viabilité hivernale	0,9
		7 : Opération Transverse	0,8
		<b>938 Résultat</b>	<b>4,8</b>
	<b>Total Résultat</b>	<b>67,9</b>	

## 10.2 Analyse des écarts avec le budget initial

Grâce à la mobilisation de tous les services de la DIR, et alors même que l'enveloppe budgétaire à engager et liquider aura été multipliée par 2,5 entre 2024 et 2025 sur le seul périmètre des routes mises à disposition, 83% du budget alloué par la collectivité ont été consommés en 2025.

Ce montant ne comprend pas les reports de dettes qui auront été honorées l'année suivante, en 2026. Le report de cette dette de 2025 sur 2026 représentait 8 millions d'euros.

Ce résultat est encourageant, car il s'agissait de la première année de l'expérimentation.

La sous-consommation observée en 2025 résulte d'un ensemble de facteurs convergents : des prestations non réalisées ou rendues tardivement, des paiements non liquidés dans les délais, des prévisions initiales

parfois trop optimistes et des contraintes organisationnelles internes. La problématique est autant opérationnelle (retards de prestations) qu'administrative (liquidation, seuils, outils), avec des effets amplifiés par les changements importants de procédures en 2025, induits par l'expérimentation de la mise à disposition.

Par ailleurs, la Région avait également décidé, en fin d'année, de bloquer un volume important de paiements préparés par la DIR, afin de répondre à des contraintes de trésorerie.

Pour autant, des points d'amélioration ont été identifiés collectivement par les services, parmi lesquels on peut souligner la volonté d'une meilleure anticipation des blocages de liquidation, d'un suivi plus fin des prévisions et d'une communication renforcée entre services en cours d'année.



# 11 - Marchés publics

La DIR Est et la Région ont structuré et mutualisé leurs achats en 2025 via 35 marchés, couvrant travaux et prestations, dans le cadre d'un groupement de commandes visant à optimiser la gestion du réseau routier national.

Afin de mener à bien l'ensemble des opérations et prestations financées par la Région sur le RRN mis à disposition, la DIR Est a décliné **35 marchés** pour la Région, essentiellement des marchés de travaux publics et des, marchés de prestations intellectuelles. La DIR Est et la Région ont convenu de mettre en place une convention de groupement de commandes, signée le 18 juin 2025, afin de mutualiser leurs achats et simplifier la procédure de dévolution des marchés.

## 11.1 Synthèse des marchés notifiés par la DIR

Les marchés suivants ont donné lieu à une notification aux titulaires respectifs en 2025 :

- > Réhabilitation du viaduc de Frouard (54) sur A31
- > Lot 2 entretien des chaussées (toutes sections)
- > Réparation du pont la Croix Pêcheur Void Vacon (55) sur RN4
- > Rénovation de l'installation d'éclairage du tunnel du Bois des Chênes à Hayange (A30)
- > Mission de maîtrise d'œuvre relative aux ouvrages d'assainissement de l'A31 au nord de Metz
- > Fourniture, pose, dépose et entretien des portiques, potences et haut-mâts (toutes sections)
- > Entretien et réparation des ouvrages d'art du réseau routier national (toutes sections)
- > Fauchage des accotements et des terres plein centraux du sillon lorrain (toutes sections)
- > Entretien et réparation des OA (toutes sections)
- > Inventaires écologiques et conseil environnemental (A31 - Metz nord - Zone 7)
- > Accord cadre (7 lots) de salage et déneigement (toutes sections)
- > Marché de contrôle extérieur des travaux de chaussées (toutes sections)
- > Réhabilitation du viaduc de Frouard - contrat de prestations avec la SNCF pour la sécurisation du site avant pose des échafaudages (A31)
- > Talus d'Hayange - changement de pompes et canalisations (sur A30)
- > Fondants routiers (toutes sections)
- > Mission de maîtrise d'œuvre relative aux ouvrages d'assainissement de l'A31 au niveau de Toul-Chaudeney (A31)
- > Reconquête des espaces verts sur le CEI de Saint-Dizier (RN4)
- > Voirie réseaux divers (sur A31)
- > Dépendances Bleues - Diagnostic d'assainissement (toutes sections)

## 11.2 Synthèse des avenants financiers signés par la DIR

Les avenants suivants ont été mis en place en 2025 (avec incidence financière) :

- > Réhabilitation de l'ouvrage « La Croix Pêcheur » (Montant à ajouter dans acte d'engagement)
- > RN4 - VOID-VACON (55) Réparation du pont la Croix le Pêcheur au PR 55+012 (Mise à jour du montant total du détail estimatif erroné suite à une erreur matérielle de calcul de l'offre)
- > Pose de clôtures sur le territoire de la DEM - Lot 1 - CEI de Ligny-en-Barrois (Augmentation de la durée, du montant et du périmètre du marché) et Lot 3 - District de Metz (Augmentation de la durée, du montant et du périmètre du marché)

## 11.3 Synthèse des marchés clôturés par la DIR (DGD)

Aucun marché, sur le périmètre de la mise à disposition, n'a été clôturé par la DIR Est en 2025, aucun décompte général définitif (DGD) n'a été notifié à une entreprise.

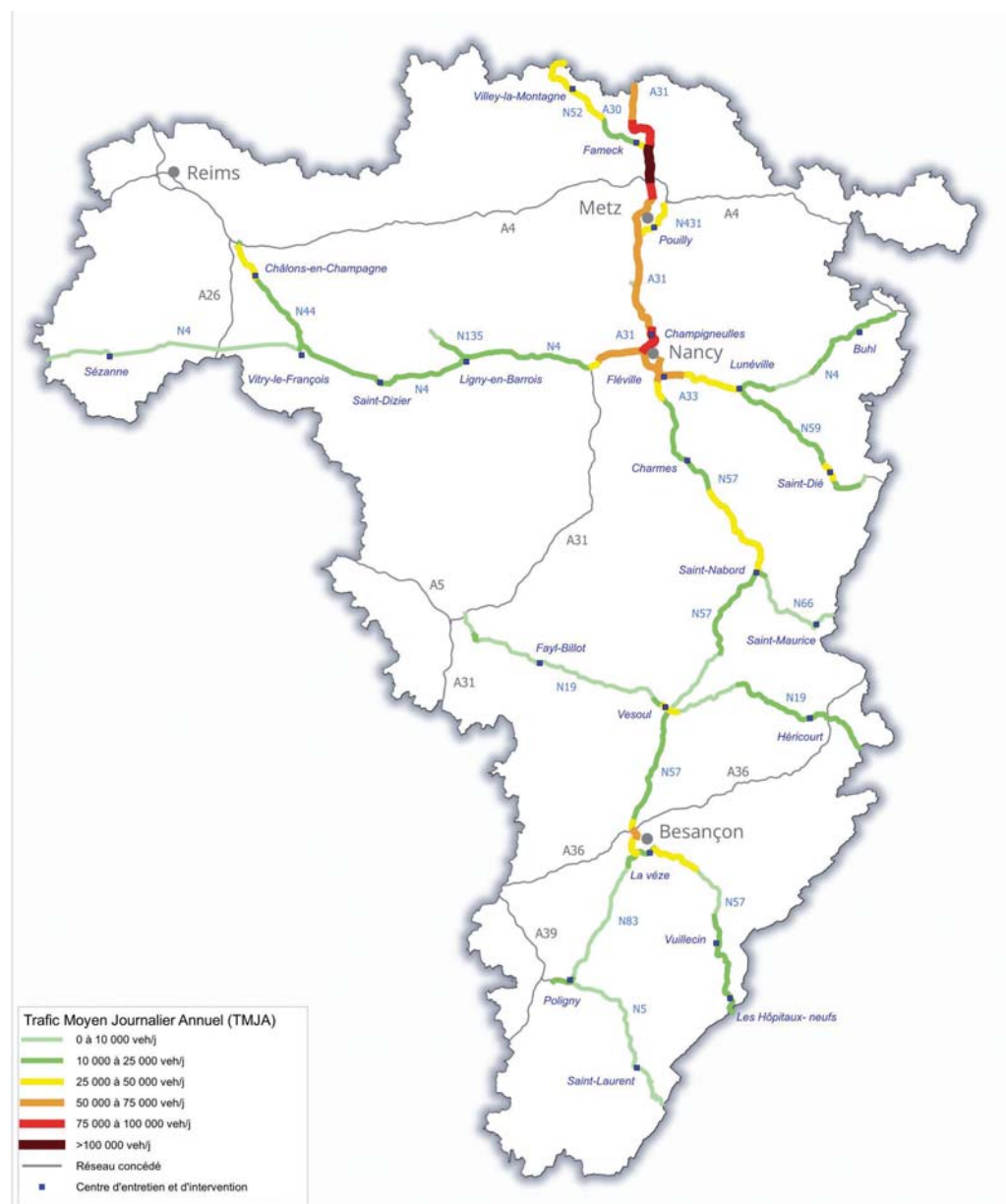


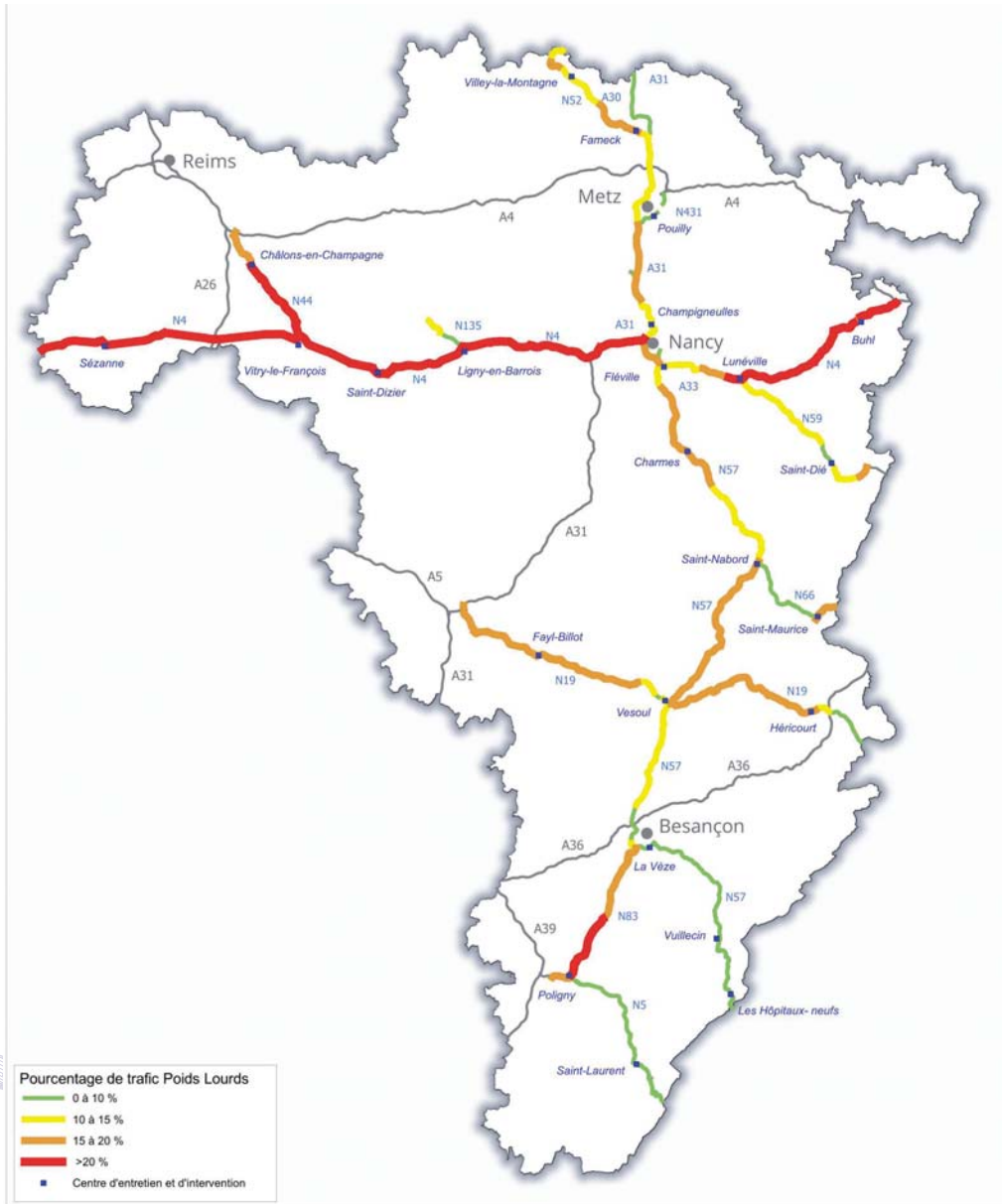
# 12- Trafics : carte de synthèse des trafics par nature, et analyse de l'évolution des trafics avec l'année n-1

@ Comme chaque année, le SeSyR et le CISGT ont publié le 29 avril 2025 l'observatoire des trafics et des événements 2024 : <https://www.dir.est.developpement-durable.gouv.fr/les-donnees-de-traffic-en-2024-a2487.html>

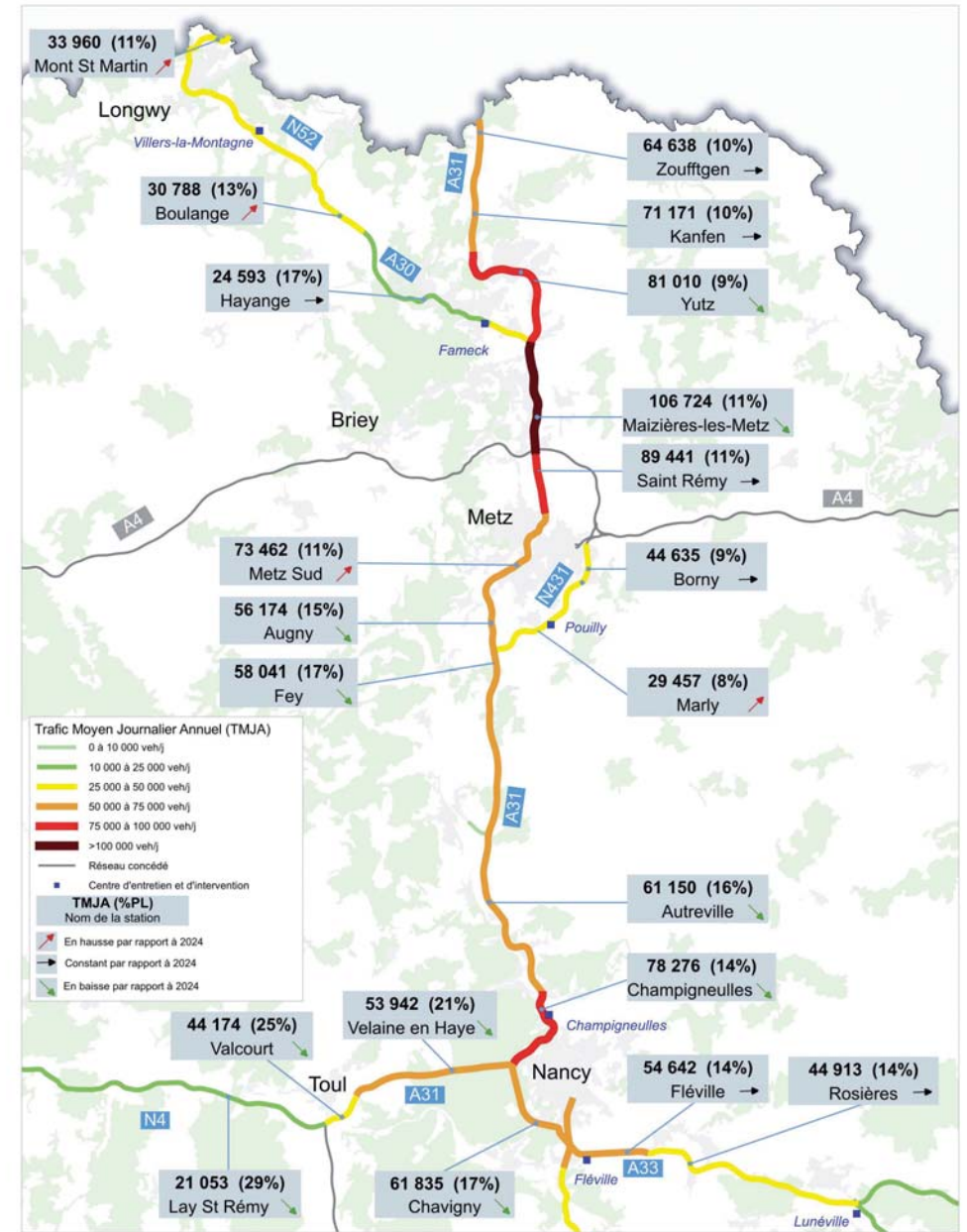
Ci-après figurent les premiers chiffres des trafics 2025, en attendant la publication de l'observatoire complet prévue au 1er semestre 2026.

## > Trafic routier tous véhicules 2025 RRN MAD

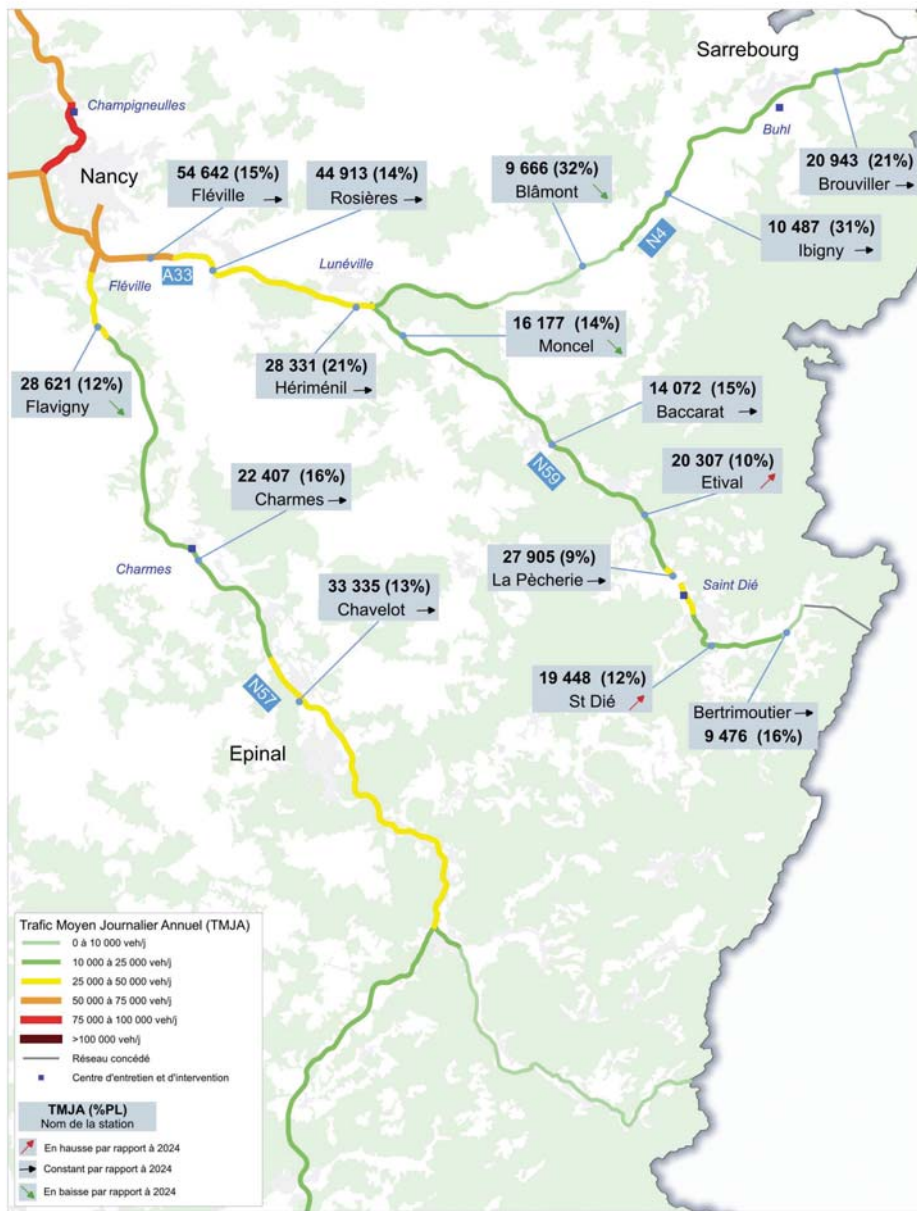




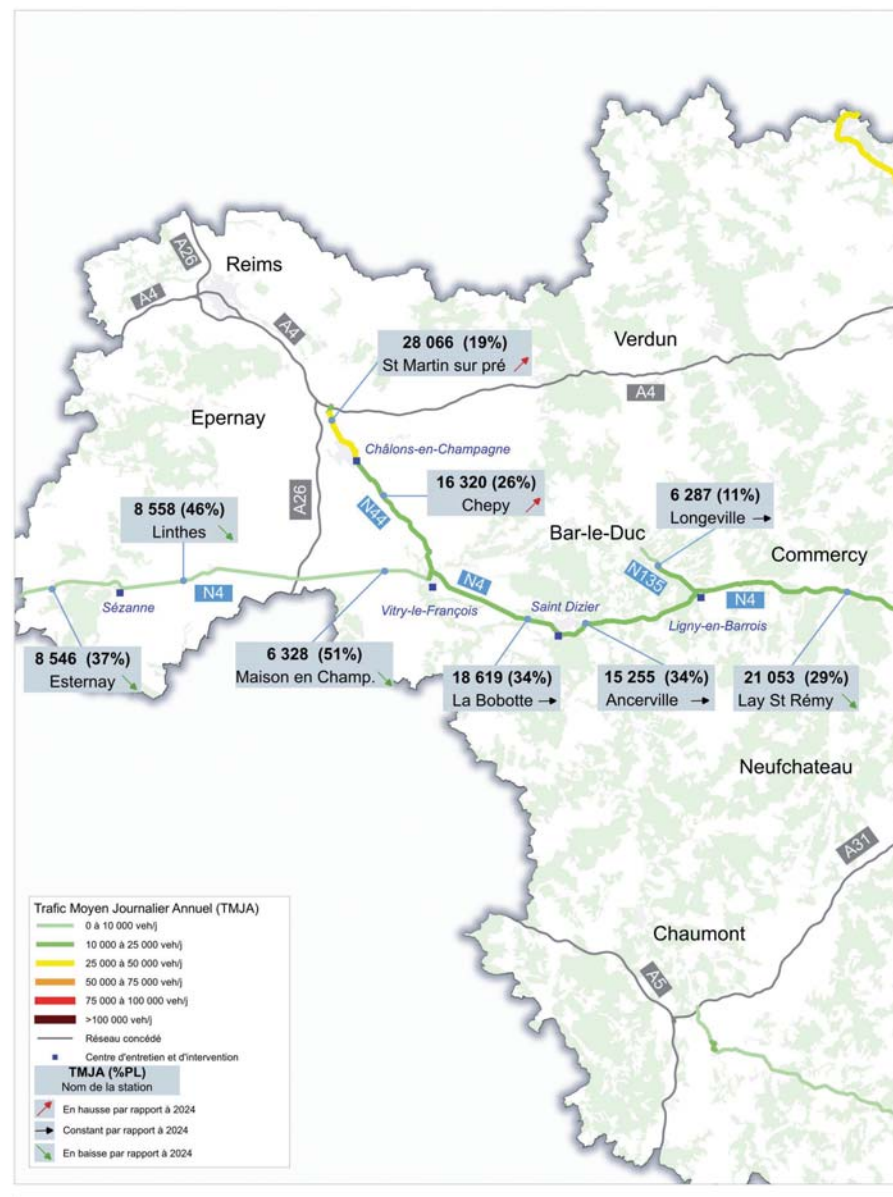
Observatoire des trafics 2025 de la DIR Est



Observatoire des trafics 2025 de la DIR Est



Observatoire des trafics 2025 de la DIR Est



Observatoire des trafics 2025 de la DIR Est

# 13- Sécurité

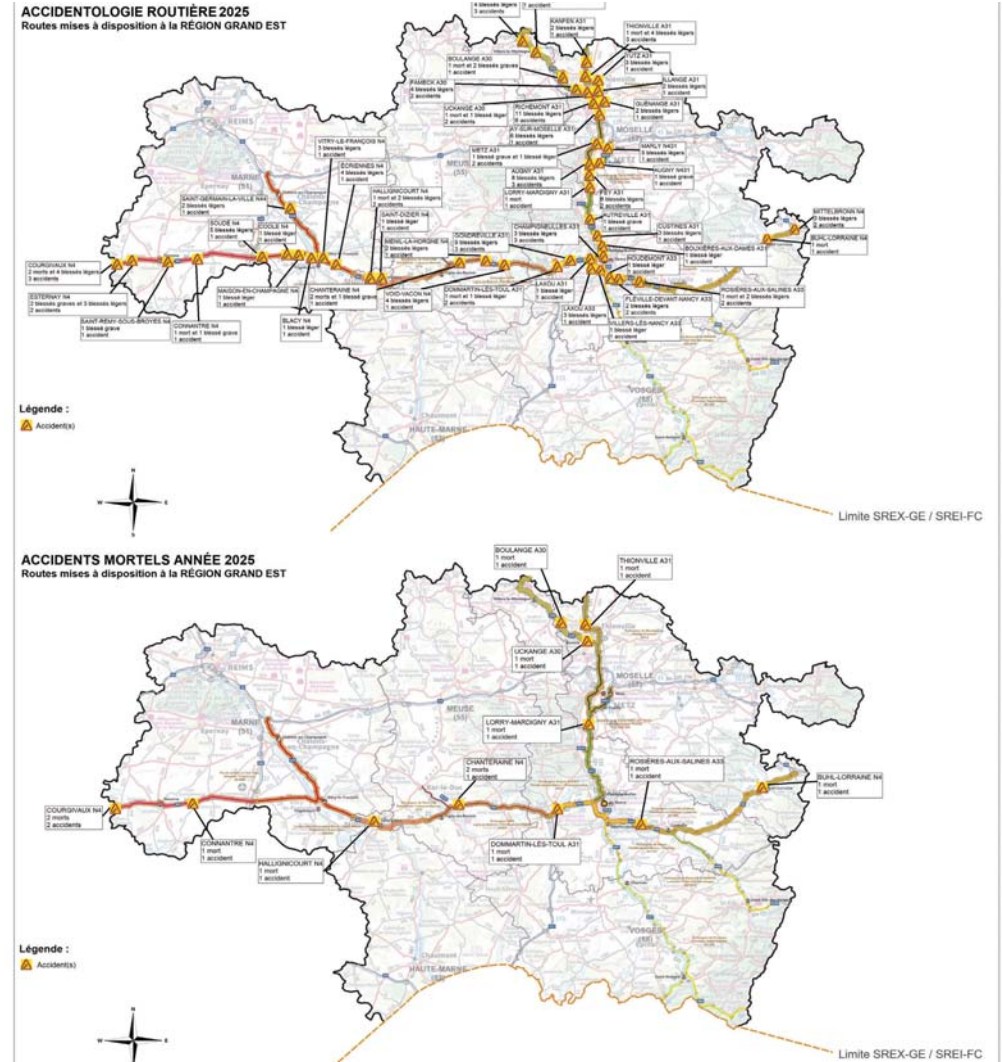


## 13.1 - Bilan sécurité routière de l'année écoulée

Au cours de l'année 2025, sur le réseau mis à disposition de la région Grand-Est, 133 accidents de la circulation ont été recensés, dont 12 mortels.

Le bilan général de l'accidentalité est disponible ► [annexe 7](#).

## 13.2 - Cartographie des accidents



## 13.3 - Aménagements de sécurité : exemple d'aménagement à Couvrot - RN44



Après la déclaration d'utilité publique et le recrutement d'un maître d'œuvre en 2024, l'année 2025 a permis d'obtenir les dernières autorisations environnementales, de poursuivre les acquisitions foncières, de faire les reconnaissances archéologiques et de déplacer les réseaux tiers. Le dossier de consultation des entreprises a également été produit, en vue de lancer les travaux routiers

début 2026. Des actions de préparation auprès de nombreux partenaires, peu visibles par les usagers, qui sont pourtant nécessaires avant de faire les travaux de sécurisation, seront également engagées

# 14- Politique routière sur le réseau national



En 2025, la DIR Est a décliné, pour le compte de la Région Grand Est, les évolutions réglementaires nationales en matière de sécurité, de signalisation et de gestion du trafic, dans un contexte de renforcement des exigences en faveur d'une route plus sûre et mieux adaptée aux nouveaux usages.

## Les évolutions réglementaires



Les politiques routières nationales sont déclinées par la DIR Est pour le compte de la Région sur l'ensemble du réseau mis à disposition, ce réseau demeurant un réseau routier national soumis aux obligations générales qui s'imposent de droit à tout maître d'ouvrage routier, ainsi qu'aux normes applicables au réseau routier national non concédé qui constituent le standard de référence privilégié. Un certain nombre de textes impactant la politique routière ont été publiés au cours de l'année 2025, l'essentiel est présenté ci-après.

### ● Conception, gestion de la sécurité, gestion de trafic, ingénierie du trafic

#### ● Décret n° 2025-233 du 11 mars 2025 modifiant le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 fixant la liste des routes à grande circulation.

Les routes à grande circulation permettent d'assurer la continuité des itinéraires principaux et, notamment, le délestage du trafic, la circulation des transports exceptionnels, des convois et des transports militaires et la desserte économique du territoire.

Elles justifient, à ce titre, des règles particulières en matière de police de la circulation. Le décret a pour objet d'actualiser la dénomination de certaines routes à grande circulation, suite à des renommages internes de routes au sein du réseau d'une collectivité, ou à des transferts de propriété. Certains de ces transferts ont été réalisés dans le cadre de la loi n° 2022-217 du 21 février 2022 relative à la

différenciation, la décentralisation, la déconcentration et portant diverses mesures de simplifications de l'action publique (3DS), ou de la loi n° 2015-991 du 7 août 2015 portant nouvelle organisation territoriale de la République.

<https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORF-TEXT000051324909>

### ● Signalisation

#### ● Arrêté du 4 avril 2025 relatif à la modification de la signalisation routière

Cet arrêté modifie l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée et l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié sur la signalisation des routes et autoroutes. Les modifications portent sur la création d'une nouvelle signalisation verticale d'information relative au respect du corridor de sécurité, prévu à l'article R. 412-11-1 du code de la route, l'ajout de la possibilité de signaler un village étape sur route bidirectionnelle et sur l'adaptation à une modification du code de la route relative à la ligne d'arrêt devant un feu de signalisation, prévu à l'article R. 412-30.

@ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000051439014>

#### ● Arrêté du 16 avril 2025 modifiant l'arrêté du 28 novembre 1994 relatif à la liste des pôles verts et aux liaisons vertes

Cet arrêté modifie la liste des pôles verts et des

liaisons vertes pour prendre en compte les modifications intervenues depuis 1994 lors des instructions multiples des schémas directeurs de signalisation directionnelle.

@ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000051549506>

### ● Répression contre la violence routière

#### Loi n°2025-622 du 9 juillet 2025 créant l'homicide routier et visant à lutter contre la violence routière

Précisions : cette loi répond à plusieurs recommandations formulées par le Comité interministériel de la sécurité routière (CISR) du 17 juillet 2023, notamment celle à appeler à « renforcer la valeur symbolique de l'infraction d'homicide dit involontaire commis à l'occasion de la conduite d'un véhicule terrestre à moteur ». L'homicide involontaire par conducteur « simple » (commis par maladresse, imprudence, inattention, négligence, ou manquement à une obligation législative ou réglementaire de prudence ou de sécurité) subsiste. Sa définition reste la même, il ne change pas de nom, et reste puni de 5 ans d'emprisonnement et 75.000€ d'amende, conformément aux dispositions non modifiées de l'article 221-6-1 du Code pénal. En revanche, l'homicide involontaire lorsqu'il s'accompagne de circonstances traduisant une conduite délibérément à risque devient un homicide routier.

Ces circonstances sont au nombre de dix. L'homicide routier est puni de 7 ans d'emprisonnement et de 100.000€ d'amende. Le texte ne modifie pas les peines principales encourues. Mais si les quantum de peines encourues ne changent pas, les circonstances aggravantes sont désormais plus nombreuses : l'usage du téléphone, le refus d'obtempérer, le rodéo motorisé ont été ajoutés et le seuil d'excès de vitesse considéré comme aggravant a été abaissé (supérieur ou égal à 30 km/h au lieu de 50 km/h précédemment). En cas de pluralité de circonstances aggravantes (par exemple : une conduite en état alcoolique et en excès de vitesse), la qualification devient homicide routier aggravé, puni de 10 ans d'emprisonnement et de 150.000€ d'amende.

@ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000051871463>

#### Arrêté du 4 septembre 2025 relatif à la modification de la signalisation routière

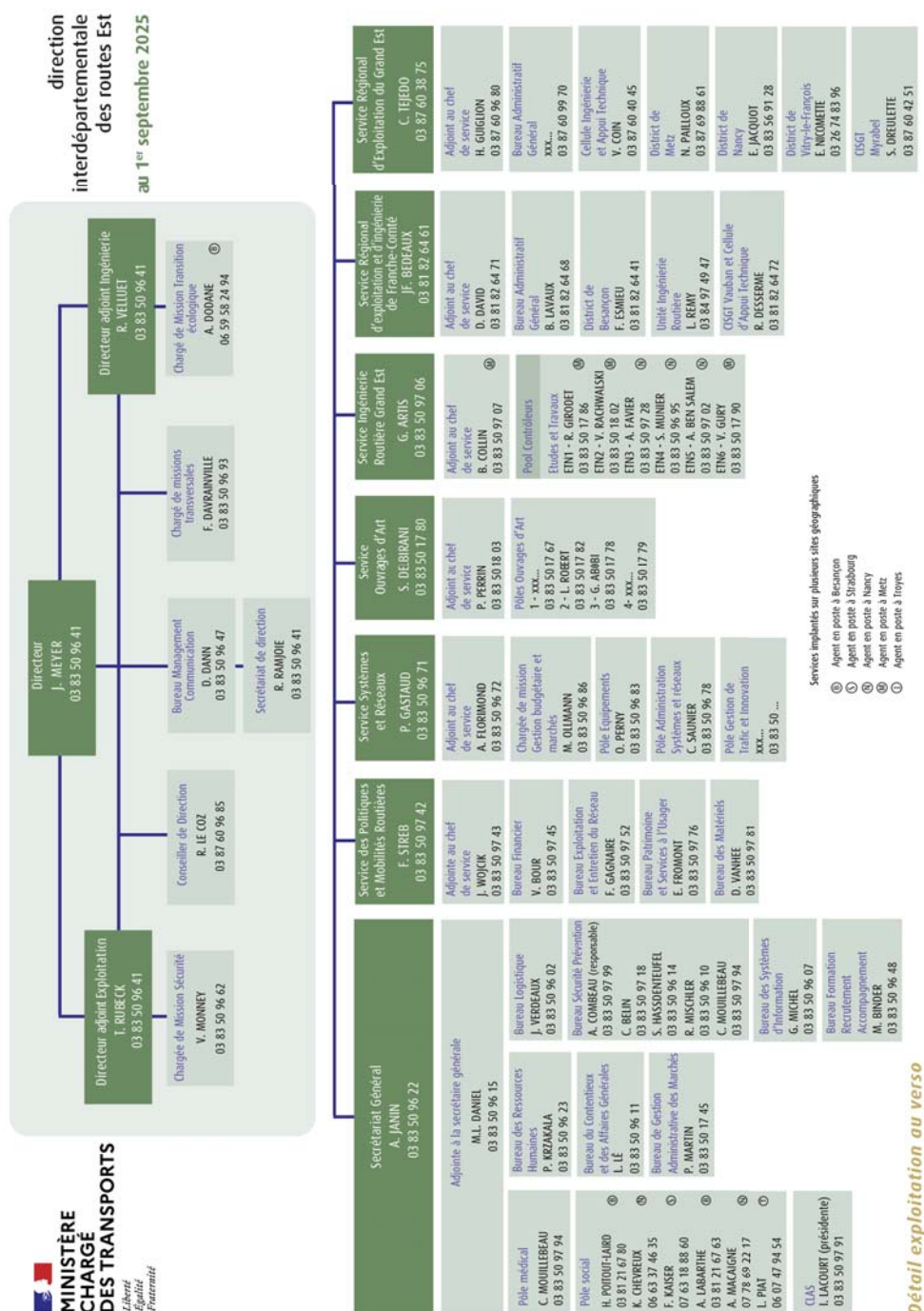
Cet arrêté modifie l'instruction interministérielle sur la signalisation routière du 22 octobre 1963 modifiée et l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié sur la signalisation des routes et autoroutes. Les modifications portent sur :

- > l'ajout de la possibilité d'implanter une flèche lumineuse d'urgence sur la bande d'arrêt d'urgence lors d'une intervention sur la voie de droite ;
- > la possibilité d'intégrer des signaux dynamiques dans la signalisation directionnelle ;
- > l'ajout d'une signalisation spécifique au péage flux libre ;
- > la création d'une nouvelle signalisation verticale d'information relative à l'interdiction de s'engager sur un passage à niveau s'il y a un risque de s'y retrouver immobilisé, en application de l'article R.422-3 du code de la route ;
- > la correction des illustrations relatives au signal KR44 ;
- > la correction d'un paragraphe de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière relatif à la ligne d'effet des feux ;
- > l'ajout de précisions sur la signalisation d'un village étape sur route bidirectionnelle.

@ <https://www.legifrance.gouv.fr/jorf/id/JORFTEXT000052200261>

# 15- Annexes

Service	A	B	C	CDD	CDI	OPA	VAC	Total Résultats
<b>SUR PERIMETRE MAD RGE</b>								
Direction	6,9							6,9
Direction BMC	1,0	4,0	1,0					6,0
SG	2,0							2,0
SG BCAG	1,0	2,0	1,0					4,0
SG BFRA	1,0	2,0	2,0	1,0				6,0
SG BGAM	1,0	12,0	5,0	1,0			2,0	21,0
SG BL	1,0	2,0	3,0					6,0
SG BRH	0,9	4,0		2,0	1,0			7,9
SG BSI		6,0						6,0
SG BSP	1,0	2,0				1,0		4,0
SG CLAS	1,0	1,0						2,0
SG OS		2,0	0,8					2,8
SPMR	2,0							2,0
SPMR BF	1,0	1,0	2,0					4,0
SPMR B2ER	1,0	4,9				1,0		6,9
SPMR BPSU	1,0	4,4	1,0	1,0				8,4
SPMR BM	1,0	2,0				2,0		5,0
SESYR	1,0	0,8				1,0		2,8
SESYR PE	1,0	3,0	1,0					5,0
SESYR PASR	1,0	3,0			1,0			5,0
SESYR PGT1	1,0	1,0				1,0		2,0
SIR GE	2,0		2,0					4,0
SIR GE ETN 1	1,0	3,0						4,0
SIR GE ETN 2	1,0	4,0						5,0
SIR GE ETN 3	1,0	3,0			1,0			5,0
SIR GE ETN 4	1,0	3,0						4,0
SIR GE ETN 5		4,0						4,0
SIR GE ETN 6	1,0	4,0						5,0
SIR GE PC Metz		3,0						3,0
SIR GE PC Nancy		4,0						4,0
SOA	1,9							1,9
SOA POA 1	1,0	4,0						5,0
SOA POA 2	1,0	1,0						2,0
SOA POA 3	1,0	2,9						3,9
SOA POA 4	0,8	2,0						2,8
SREX GE	2,0	1,0	4,0					7,0
SREX GE CISGT	1,0	15,0	2,0			2,0		20,0
SREX GE CIAT	1,0	4,0		1,0				6,0
SREX GE DIMetz	1,0	4,0	1,8			3,0		9,8
SREX GE DIM CEI Champigneulles		2,0	23,0				1,0	26,0
SREX GE DIM CEI Pouilly		2,0	23,0			1,0		26,0
SREX GE DIM CEI Fameck		4,0	18,2			1,0		23,2
SREX GE DIM CEI Villers		1,0	18,0			1,0	1,0	21,0
SREX GE DiNancy	1,0	3,0	3,0			1,0		8,0
SREX GE DiN CEI Fléville		2,0	24,0				1,0	27,0
SREX GE DiN CEI Lunéville + PA Buhl		2,0	28,0				1,0	31,0
SREX GE DiVitry		4,0	2,8			1,0		7,8
SREX GE DiV Sézanne		2,0	13,0					15,0
SREX GE DiV CEI Frignicourt + PA Châlons		2,0	21,0				1,0	24,0
SREX GE DiV CEI Ligny		2,0	10,0				1,0	13,0
SREX GE DiV CEI Saint-Dizier		1,0	13,8					14,8
<b>TOTAL SUR PERIMETRE MAD RGE</b>	<b>44,5</b>	<b>146,0</b>	<b>224,4</b>	<b>6,0</b>	<b>3,0</b>	<b>17,0</b>	<b>8,0</b>	<b>448,9</b>







## 1. Les principaux indicateurs

### Source :

Remontées d'évènements N4/N3 des CISGT Myrabel sur la boîte évènements routiers – DIRE  
207 évènements : incidents et accidents

### Les accidents :

133 accidents dont 12 accidents mortels  
2 accidents avec des enfants de - 12 ans avec 3 blessés ou évacués pour contrôle

## 1. Les principaux indicateurs

### 74 incidents

19 incidents **tunnel** dont :

- 11 intrusions piéton ou cycliste
- 1 fermeture suite à la présence d'un objet en VG
- 3 pannes de la supervision caméra
- 1 fermeture suite à une remontée de bouchon
- 3 panne de VL

3 incidents **manifestation** impactant parfois plusieurs axes.

52 incidents impliquant 23 PL ou bus (pannes ou feu) et 29 des VL (pannes ou feu)

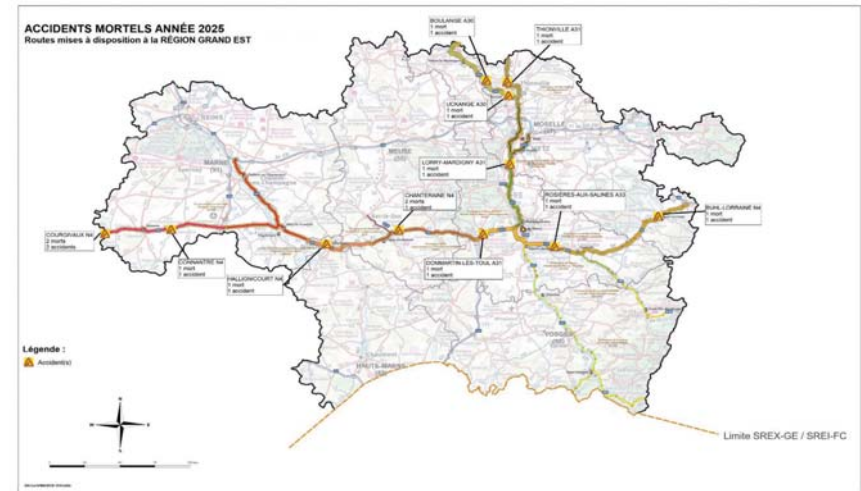
## 2. Les accidents mortels

12 accidents (Evènements N3/N4)

### Types d'accidents mortels :

- > 4 impliquant des PL
- > 5 en choc frontal
- > 2 impliquant des 2 roues
- > 1 impliquant un piéton
- > 7 où 1 seul VL est en cause dont 3 sont dus à un malaise

## 2. Les accidents mortels



### 3. Les chocs frontaux sur bidi et RCS

**5 accidents en collision frontale :**

- > 5 chocs frontaux mortels faisant 6 morts
- > 42 % des accidents mortels et 46 % des tués
- > 3 chocs frontaux en bidi et 2 chocs frontaux en RCS (contre-sens)

### 4. Les collisions à contre-sens sur RCS

**2 collisions à contresens sur RCS :**

- > A30 à Boulange en Moselle impliquant 3 VL et faisant 1 mort
- > N4 à Chanteraine en Meuse impliquant 2 VL et faisant 2 morts

### 5. Les évènements en zone de chantier

**6 évènements se sont produits en zone chantier de la DIR Est :**

4 accidents dont 1 avec détérioration de matériel DIRE (1 FLR)

2 incidents : 1 VL en feu dans un basculement et 1 bouchon important suite à la neutralisation de la VD + VM pour des travaux d'instrumentalisation Rainflow

### 6. Remontée et suivi des accidents mortels

**Sur 12 accidents mortels en 2025 :**

10 PV d'agents assermentés et rapports de district remontés

*Travaux sur le pont de la Croix Pêcheur près de Void-Voicon (55)  
sur la RN4 en 2025*

