



viabiliser



surveiller



intervenir

Novembre 2011

# DIR Centre-Ouest

# hiver 2011-2012

dossier de presse  
sur la viabilité  
hivernale




Liberté • Égalité • Fraternité  
RÉPUBLIQUE FRANÇAISE



Direction  
interdépartementale  
des Routes  
CENTRE-OUEST

un service déconcentré du ministère chargé du Développement durable

**Rédaction** : DIR Centre-Ouest / mission Relations avec les Usagers et Communication

**Maquette et infographie** : Fabrice Saliba, Audrey Dugas du Villard

**Crédits photos** : DIR Centre-Ouest, Francis Denquin.

**Crédits dessins** : observatoire national de la route

**Imprimerie** : MAQPRINT - Saint-Junien sur papier recyclé.

**Contact presse** : Fabrice Saliba / mission Relations Usagers - Communication  
tel : 05 87 50 60 26 **courriel** : [mruc.squ.dirco@developpement-durable.gouv.fr](mailto:mruc.squ.dirco@developpement-durable.gouv.fr)

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

Nous vous garantissons des conditions optimales en situation courante en fonction des moyens qui nous sont alloués.

En tant qu'usager, vous êtes le premier acteur de la route. A ce titre, vous devez vous préparer et vous déplacer en toute responsabilité.

Ce dossier de synthèse a pour but de vous aider à comprendre la route en situation hivernale.

## Comment se préparer ?

Faire contrôler l'état général de son véhicule par des professionnels  
Se munir d'accessoires adaptés (raclettes, couvertures...)  
S'équiper de pneus hiver ou de chaînes

## Avant de prendre la route

Bien s'informer avant de partir et si des blocages sont annoncés,  
il est vivement recommandé de reporter son déplacement  
notre serveur vocal : 0820 102 102 (0.12€/min)

## Que faire sur la route enneigée?

Envisager un éventuel blocage  
En cas de neige, roulez sur la voie dégagée.  
Ne jamais dépasser un véhicule en cours d'intervention (feux bleus allumés).

## En situation de crise

Rester à l'écoute des radios locales (ex: France Bleu)  
Renoncer à poursuivre son voyage et s'arrêter dans le lieu hospitalier le plus proche  
En cas d'immobilisation sur route nationale, ne pas quitter son véhicule et attendre les instructions des services de secours ou d'intervention



# Une organisation face aux phénomènes hivernaux

La taille des moyens à disposition des services de l'État est adaptée à la zone géographique et climatique.

La neige, phénomène visible, peut en cas d'abondance, avoir des conséquences spectaculaires.

La DIR Centre-Ouest dispose :

- de moyens chimiques tel que le sel
- de moyens humains et matériels
- d'une organisation réactive

Afin de mieux réagir, l'usager doit, quant à lui, appréhender ces phénomènes météorologiques et les conditions routières de circulation qui leur sont associées.

**E**n hiver, les conditions de circulation sont souvent délicates.

Les agents de la DIR Centre-Ouest assurent la sécurité et l'entretien des 1140 km de routes nationales de sa zone de gestion (13 départements). En cas d'intempéries, ils sont mis en alerte pour assurer la viabilité hivernale (VH) du réseau.

La DIR Centre-Ouest a en effet mis en place une organisation dont l'objectif est de redonner aux usagers des conditions de conduite s'approchant le plus possible de la normale après un phénomène climatique (neige, verglas). Ce temps peut varier en fonction du phénomène subi et du niveau de service applicable au réseau.

Pour autant, **les blocages sur les routes restent possibles** et les usagers doivent adopter une posture responsable. Il leur est donc recommandé de reporter leur déplacement s'ils le peuvent lorsque les conditions sont mauvaises.

Il leur est notamment demandé de **rouler sur la voie dégagée** (à gauche sur les 2X2 voies) en cas de neige : c'est en effet sur cette voie que la DIR Centre-Ouest applique en priorité ses actions de déneigement.

Par ailleurs, il faut retenir que **l'utilisation du sel 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 peut infliger à l'environnement.



# Malgré les moyens mis en oeuvre, en hiver, la circulation peut être difficile

En fonction du contexte météorologique, les conditions de conduite peuvent se dégrader très rapidement.

Pour évaluer ces situations, il existe quatre niveaux de gradation des conditions routières de circulation.

Ces appellations, C1, C2, C3, C4 sont un code, à la fois partagé par tous les techniciens concernés et destiné à l'utilisateur.

## Etat de la route

	Etat de la route	Comportement à avoir
<b>C1</b>	Route normale Absence de pièges hivernaux	Rester prudent
<b>C2</b>	Route délicate Condition très dangereuse	Être vigilant et particulièrement prudent
<b>C3</b>	Route difficile Risque de blocage du trafic	Se renseigner avant le départ, et préparer son déplacement le différer si nécessaire
<b>C4</b>	Route Impraticable Paralysie du trafic	Ne pas partir

## Avant le départ

- Contrôler l'état général du véhicule
  - Se munir d'accessoires complémentaires (balayette à neige, bombe anti-givre, lampe de poche, câbles de démarrage, vêtements chauds...)
  - Si le véhicule est recouvert de neige, le dégager entièrement
  - S'informer des conditions de circulation et des prévisions météorologiques
- Ne pas oublier de se munir par précaution de vêtements chauds et de couvertures.

## Pendant le voyage

- Modérer et adapter sa vitesse et les distances de sécurité
- Éviter les manoeuvres brutales
- Faciliter le passage des engins de salage et de déneigement
- Ne pas surchauffer l'habitacle

## Si le véhicule est bloqué

- Se garer sur le bas côté
- Sur autoroutes, rester sur la file de droite
- Faciliter le passage des engins de salage et de déneigement
- Se tenir constamment informé (radio, téléphone...)

La DIR Centre-Ouest met à disposition des usagers deux outils d'information :

## Le serveur vocal :

# 0 820 102 102

numéro indigo 0,12€ / mn

Ce serveur permet aux usagers de connaître les conditions de conduite sur les itinéraires gérés par la DIR Centre-Ouest (voir carte au dos).

En situation d'alerte météo, un flash est accessible dès l'accueil du serveur vocal.

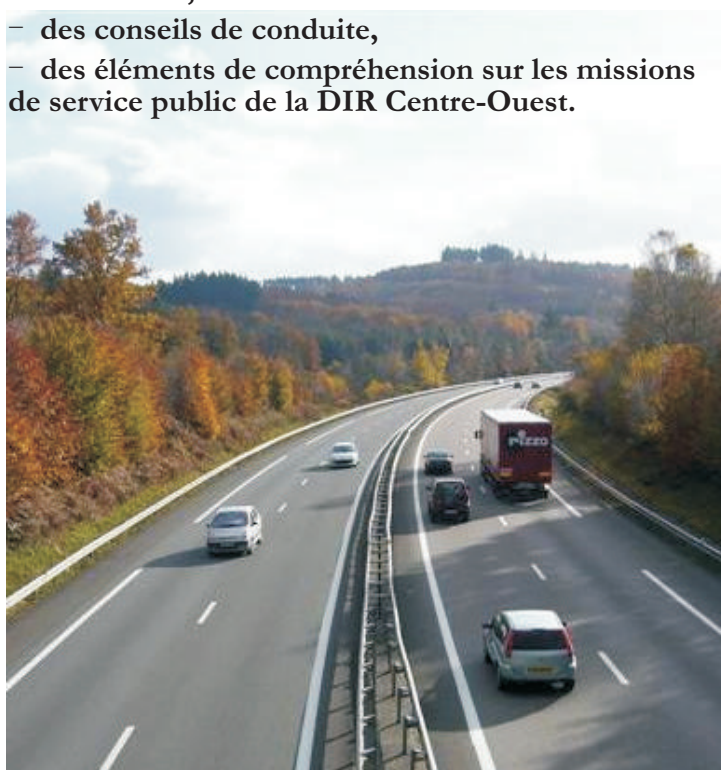
Ce service aux usagers est complété par une information sur les travaux concernant les chantiers du jour.

## Le site internet :

[www.DirCentreOuest.fr](http://www.DirCentreOuest.fr)

Les usagers peuvent aussi y trouver:

- des fiches sur les restrictions de circulation dues à des chantiers,
- des conseils de conduite,
- des éléments de compréhension sur les missions de service public de la DIR Centre-Ouest.



# Des moyens adaptés aux climats

## Les zones climatiques hivernales

La France est divisée en cinq zones de rigueur hivernale, selon la moyenne annuelle de jours d'intempéries avec neige et de verglas tenant sur la route. Le réseau de la DIR Centre-Ouest est majoritairement concerné par un hiver « **peu rigoureux** » (de 10 à 30 jours par an).

Une petite partie, mais la plus fréquentée (l'A20 de Bessines à Masseret, la RN 145 de Montluçon à Guéret), est classée en hiver « **assez rigoureux** » (jusqu'à 50 jours par an) ; une autre partie (essentiellement RN21 et RN 149) est en hiver « **clément** » (moins de 10 jours).

Les moyens alloués à chaque centre d'intervention tiennent compte de la zone climatique et doivent lui permettre de traiter les situations courantes, c'est à dire habituelles pour cette zone. Les centres peuvent maintenir à tout moment des conditions minimales de circulation ; ils s'engagent sur un retour à la normale dans un délai fixé.

Il arrive cependant que des événements météorologiques exceptionnels dépassent le classement climatique habituel de la zone considérée : les capacités de traitement sont surpassées.

On entre alors en situation de crise hivernale.

**Dans les départements du Centre-Ouest, il n'est pas rare de rencontrer des épisodes neigeux de faible ampleur. L'analyse climatologique est une aide indispensable pour déterminer les moyens à mettre en oeuvre.**

Les grandes zones climatiques permettent d'allouer les moyens nécessaires pour traiter les hivers les plus fréquents.

Une analyse continue des prévisions permet de déclencher au meilleur moment les actions visant à maintenir ou rétablir des conditions normales de circulation.

**Cependant, les épisodes climatiques ne peuvent pas toujours être anticipés par la prévision météorologique.**

## La prévision météorologique des événements

Un contrat passé avec un prestataire de services spécialisé permet d'accéder à des prévisions fines, grâce à des stations météo réparties sur le périmètre d'intervention. Cette prévision régulière permet de déclencher au meilleur moment les moyens nécessaires : des patrouilles spécifiques en dehors des heures de service (le plus souvent dès 4 ou 5 heures le matin) ; des traitements préventifs ou pré-curatifs.





# Les niveaux de service notre engagement en situation courante

Lors d'une intempérie hivernale, nos moyens sont mobilisables 24h/24 pour maintenir ou rétablir, dans les meilleurs délais, des conditions de conduite acceptables.

Nos interventions sont menées dans un souci de maîtrise des moyens consommés, notamment pour le sel dont l'action est dommageable pour l'environnement.

Les budgets alloués par le ministère du Développement Durable imposent une optimisation des moyens

Ces délais et conditions varient selon le type de voie et d'intempérie. Ils s'appliquent pour les situations dites *courantes*, c'est à dire habituelles pour notre zone climatique.

L'objectif principal de la direction interdépartementale des Routes Centre-Ouest est de revenir au plus tôt à une situation de conduite normale **C1**.

## Trois niveaux de service

**N1** : action continue et prioritaire

**N2** : service sur plage horaire prédéfinie 6h - 20h

**N\_** : traitement dès que possible  
(toutes les sections en cours de déclassement)

## En situation de chute de neige

Le déneigement concerne en priorité la voie principale de circulation.

Sur l'autoroute et les routes à deux fois deux voies (2x2 voies), cette voie est la **voie de gauche** (ou voie rapide). Entre deux passages du chasse-neige, **soit environ deux heures**, les conditions de conduite peuvent devenir délicates **C2** voire difficiles **C3**.

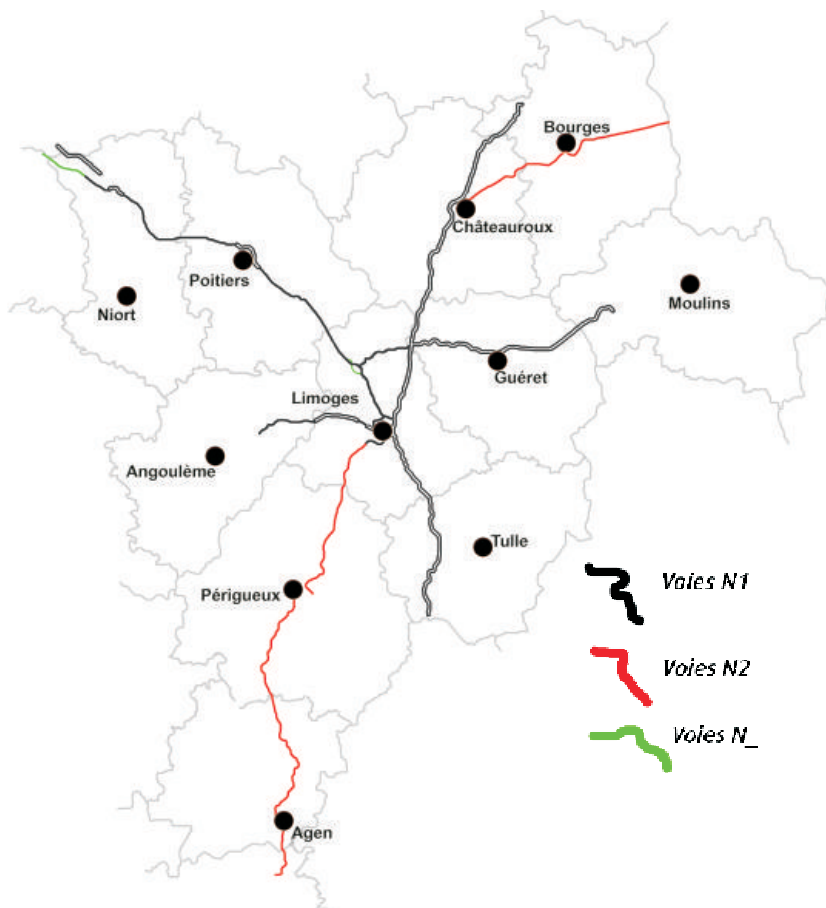
Après la chute de neige, l'objectif fixé est un retour aux conditions normales de circulation **C1**. Ces conditions sont rétablies en 4 heures maximum sur la voie principale et en 6 heures sur les autres voies (voie lente et bretelles sur autoroute et 2x2 ; tourne à gauche sur bidirectionnelle). Pour les routes peu circulées, le retour à la normale se fait dans un délai de 6h dans la journée (entre 6h du matin et 20h).

Les zones habituellement non circulées (bandes d'arrêt d'urgence, échangeurs peu utilisés et zébras par exemple) sont rendues praticables après le retour à la normale sur l'ensemble des voies de circulation.

## En situation de verglas

Les saleuses répandent sur **toute la largeur de la chaussée**. Dès lors que le service a connaissance du phénomène et entre en action, les effets du sel sur la glace doivent permettre un retour à la normale en 2h sur le réseau le plus circulé et en 3h ailleurs.

En cas de verglas sur sol humide et sous précipitation, les conditions de conduite peuvent être difficiles **C3**. A la fin de la précipitation, les conditions de conduite normales sont rétablies en 3h pour les réseaux classés N1.



# Le traitement de la neige et du verglas Pas de place à l'improvisation

Pour traiter un événement hivernal, le gestionnaire de la voie dispose principalement de deux moyens de traitement.

Le premier est chimique : c'est le salage.

Le second est mécanique : c'est le raclage par les lames des chasse-neige.

Chacun de ces moyens a son domaine d'utilisation et ses limites techniques. Il faut savoir les apprécier pour les utiliser au bon moment, avant ou après la survenue de l'événement, et obtenir l'effet recherché.

## Les situations « limites dépassées »

Des conditions météorologiques inhabituelles pour la zone ou des incidents particuliers liés à la circulation peuvent rendre inefficaces les moyens déployés.

**En situation "limite dépassée", les niveaux de service ne sont plus garantis ; la crise peut alors survenir rapidement.**

Les modalités de gestion de cette crise hivernale sont alors mises en oeuvre.



## Comprendre le salage

Une chaussée humide ou légèrement mouillée est le domaine d'emploi privilégié du sel en grain : le milieu lui apporte l'eau nécessaire à l'amorce de sa fonte. Son emploi sur chaussée sèche est à éviter d'autant plus qu'**en dessous de -6°C**, l'air n'est généralement plus suffisamment humide pour que ce sel se mouille : **le sel en grain devient inefficace.**

Par temps sec, avant l'apparition des phénomènes (traitement préventif ou précuratif), on utilise du sel déjà dissout dans de l'eau : de **la saumure**. Répandue en même temps que le sel en grain, elle apporte l'humidité nécessaire au déclenchement de la réaction. Ainsi, le phénomène est attaqué dès son apparition. Cette technique est communément appelée **bouillie de sel**. Elle permet de combattre les phénomènes hivernaux jusqu'à des températures voisines de -10°C.

Mais la réaction de fonte conduit paradoxalement à un refroidissement du mélange de l'ordre de 10°C. Par temps très froid, la fonte se bloque et le mélange peut même regeler : le remède est pire que le mal.

**En dessous de -10°C, tout salage au chlorure de sodium (NaCl) devient inefficace.**

## Racler la neige

Le raclage est le principal mode de traitement de la neige. Il n'est efficace que sur la neige, une fois qu'elle est tombée.

Le chasse-neige doit pouvoir rouler à une vitesse de l'ordre de 40 à 50 km/h pour que le raclage évacue convenablement la neige sur le bord de la voie. Un chasse-neige passe environ toutes les deux heures en tous points de son circuit de traitement. Il n'est pas toujours possible de « remettre au noir » la chaussée en un seul passage : un raclage trop abrasif endommagerait rapidement le revêtement. Il reste alors une mince couche résiduelle de neige : en complément au raclage et selon les conditions, cette couche résiduelle fait l'objet d'un salage

## Saler la chaussée

**Saler la route permet de rendre liquide l'eau douce gelée, verglas ou neige**, qui s'y trouve. En la transformant en eau salée, le sel abaisse la température à laquelle elle gèle.

Pour amorcer cette fonte, le **sel en grain** doit tout d'abord lui-même s'humidifier : il se transforme **en saumure**, en attirant l'humidité de l'air ou du phénomène qu'il combat. Cette première transformation **prend environ 20 à 30 minutes**. Débute alors la fonte proprement dite. La saumure et l'eau dégelée vont alors se mélanger : la teneur en sel de ce mélange diminue progressivement ; le traitement perd donc progressivement de son efficacité. Ceci est particulièrement vrai dans le cas de couches importantes de verglas ou de glace et surtout lors de chutes de neige.

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

## le rôle du trafic dans le salage

Pour bien agir, le sel doit se répandre sur toute la chaussée et se brasser avec le verglas ou la neige.

**L'action du trafic est donc essentielle pour disperser et brasser le sel.**

Avec un trafic faible, l'efficacité du sel diminue. Mais à l'inverse, un trafic trop important finit par chasser totalement le sel de la chaussée. Ceci est particulièrement vrai pour le sel en grain sur chaussée sèche.

Le traitement par le sel n'a donc de réelle efficacité qu'après l'heure de pointe.



# Malgré tous nos efforts, le dispositif peut atteindre ses limites

À chaque zone climatique correspond une situation dite « limite ».

Si le phénomène observé est en dessous des limites décrites, on est dans une situation « courante ».

Au-delà, on entre en situation « limite dépassée » ; la crise peut alors survenir rapidement.

Les moyens ne permettent plus de garantir les conditions minimales de circulation : le réseau peut devenir impraticable en tout ou partie.

La crise peut aussi survenir du fait d'événements indirectement liés au phénomène météorologique.

## L'état limite

Critères	En zone à hiver peu ou assez rigoureux	En zone à hiver clément
Intensité de la chute de neige	Plus de 2 cm par heure en moyenne sur 3 h	Plus d'1 cm par heure en moyenne sur 3 h
Durée de la chute de neige	Pendant plus de 24 h avec moins de 6 h entre deux chutes	Pendant plus de 12 h avec moins de 6 h entre deux chutes
Congère	Accumulation de neige, par l'effet du vent, dépassant les capacités de traitement	
Température	Inférieure à -5°C pendant ou après la chute de neige	
Pluie verglaçante	La pluie gèle dès le contact avec le sol ; le verglas est généralisé	

## Le traitement de la crise

L'entrée en situation de crise est constatée par le préfet de département et, selon l'ampleur, coordonnée par le préfet de zone de défense, dans le cadre des plans d'intervention pré-définis. Une cellule de crise est activée à chaque niveau décisionnel concerné par l'événement. Dès lors, la communication externe relève des seuls centres opérationnels départementaux (cellules de crise en préfecture).

La DIR Centre-Ouest traite la crise en concentrant ses moyens sur le secteur concerné. Les centres d'intervention voisins peuvent apporter leur concours. La participation aux interventions sur accident n'est, dans ce cadre, plus prioritaire. Les engins de déneigement augmentent leurs fréquences de passage sur les rampes (voies à forte pente) ; seules les voies de circulation principales sont traitées (par exemple, voie de gauche sur 2x2 voies).

**Des mesures spécifiques de gestion du trafic peuvent être mises en place : stockage de poids lourds ; interdiction généralisée de circulation.**

## Les autres causes de la crise hivernale

La situation de crise peut également intervenir par accident ou blocage du trafic. Ces événements peuvent être dus à l'imprudence ou au manque de préparation des usagers et de leurs véhicules (absence d'équipements spéciaux par exemple).

**Les engins de traitement ne pouvant plus circuler eux non plus, le traitement s'interrompt !** Enfin, malgré toute l'attention portée à la préparation et l'organisation de nos interventions, une situation prolongée peut provoquer des défaillances : épuisement du personnel, panne du matériel ou impossibilité de réapprovisionnement des stocks de sel.

**Elles peuvent rendre indisponible une partie de nos moyens.**

# La gestion du trafic en situation limite dépassée

**Le but premier des traitements appliqués est de maintenir le plus longtemps possible des conditions acceptables de circulation.**

**Le trafic est même l'un des éléments du traitement, notamment pour le brassage du sel sur la chaussée.**

**Dans des situations limites, non habituelles pour la zone, il arrive cependant que le trafic doive être stoppé de manière maîtrisée avant qu'une situation de blocage accidentelle ne survienne.**

## Pourquoi arrêter la circulation des poids-lourds ?

Plus encore que les autres véhicules, les poids lourds sont affectés par les conditions hivernales difficiles **C3**.

Sur route enneigée ou verglacée, ils sont en effet immédiatement pénalisés en raison de leur masse, de leur encombrement et de leur système de propulsion.

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

Afin d'éviter ce blocage accidentel, il est préférable de stopper la circulation des poids-lourds à des endroits bien identifiés, où les secours et le ravitaillement peuvent s'organiser facilement. Ces zones de stockages peuvent être assez éloignées de l'événement lui-même afin de répartir les poids-lourds.

Neufs zones de stockages sont définies sur le réseau de la DIR Centre-Ouest, leurs capacités vont de 125 à 400 poids-lourds.

## Les zones de stockage

### sur l'A20

Localisation	Capacité en poids-lourds par sens	
	Vierzon-Montauban	Montauban-Vierzon
Châteauroux	200	200
La Croisière	200	/
Limoges – Nord	150	125
Briance Ligoure	/	275
Brive (hors A20)	260	

### sur la RN 145 en Creuse

Localisation	Capacité en poids-lourds par sens	
	La Croisière-Montluçon	Montluçon-La Croisière
La Prade	275	/
Gouzon	/	400

## La fermeture totale d'un axe

Au moment où le stockage des poids-lourds est mis en oeuvre, la circulation est souvent également difficile **C3** pour les voitures.

S'il arrive un moment où le réseau risque de devenir impraticable **C4**, sur autoroute, avant que des usagers ne soient bloqués en pleine voie, l'axe est alors totalement fermé à la circulation afin que les opérations de traitement se poursuivent sans encombre.





# Comprendre le verglas

Le verglas résulte de la congélation de l'eau à la surface d'un revêtement, c'est le phénomène le plus redouté des automobilistes.

Ses conditions d'apparition sont variées en fonction des mécanismes de refroidissement de la surface et d'apport sur la chaussée (pluie, brouillard...).

Il existe 5 types de verglas qui se forment par :

- congélation d'eau préexistante
- condensation solide
- précipitation de brouillard givrant
- pluie sur sol gelé
- pluie en surfusion

## Congélation d'eau préexistante

La route est humide. Le refroidissement de la température de surface peut amener l'eau à geler avant qu'elle ne soit évaporée.

Le risque de verglas est plus important dans les **zones abritées**, à l'**ombre** et par **faible trafic**.

La pellicule de verglas est fine, **transparente** et très **difficile à détecter**.

## Condensation solide

La vapeur d'eau contenue dans l'atmosphère vient se condenser sur une surface refroidie.

Si la température est inférieure à 0°C, la route se couvre directement de cristaux solides blancs et cotonneux autrement appelés **gelée blanche**.

Il peut y avoir accumulation de ce phénomène lors de passages successifs de températures positives et négatives. On trouve alors une couche dure très glissante sous la gelée blanche.

## Précipitation de brouillard givrant

Il faut **3 phénomènes** concordants

☞ La **température de l'air** est inférieure à 0°C.

☞ **Gouttelettes lourdes**: le brouillard humidifie la route.

☞ La **température de la route** tombe sous 0°C.

Selon les cas, il se forme :

un film de glace ou une petite couche de paillettes

## Pluie sur sol gelé

La congélation est progressive. La **perte d'adhérence** est **très importante**.

La pluie qui continue de tomber agit sur la glace et rend la route encore plus glissante.

Si la précipitation se prolonge, la surface de la route se réchauffe progressivement, ce qui arrête le gel.

## Pluie en surfusion

L'eau surfondue est une eau sous forme liquide mais à température négative. Au moindre choc elle se transforme en une glace pure, très dure et sèche.

En arrivant sur le sol, l'eau surfondue se transforme en **couche de verglas**.

Ce verglas s'épaissit rapidement quelle que soit la température de surface sur la route. Cette couche s'accroche remarquablement au revêtement à température négative s'il n'est pas salé.

**La prévision météorologique fine de ces deux derniers phénomènes est extrêmement délicate.**

# Comprendre les neiges routières



**Il est important de savoir que la neige tombe et agit sur la route de diverses manières.**

**Les techniciens routiers classent la qualité de la neige en chute selon son comportement sur la chaussée et sous le trafic.**

**Les 3 types de neige routières sont :**

**La neige sèche**

**La neige humide**

**La neige mouillée**

## La neige sèche

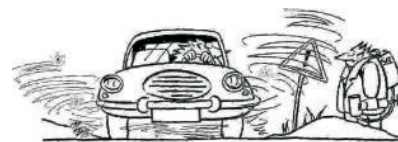
Une couche de neige à faible teneur en eau liquide n'adhère pas à la surface sèche.

Cette neige est facilement déplacée par le vent en début de chute.

Des serpents se forment derrière les voitures, puis se soulèvent en nuage.

Cette neige contient moins de 1% d'eau liquide.

**Il n'est pas possible de faire une boule de neige.**



**Le trafic la souffle**

## La neige humide

Une couche de neige à teneur en eau moyenne adhère très rapidement à la route.

Elle se compacte vite sous les pneumatiques des véhicules.

Ce type de neige contient entre 1 et 10% d'eau liquide.

**Cette neige est idéale pour faire des boules.**



**Le trafic la compacte**

## La neige mouillée

Une couche de neige à teneur en eau élevée n'adhère plus à la surface routière.

Elle gicle sous la pression des pneumatiques sans pouvoir se compacter. Elle est progressivement éliminée.



**Le trafic l'évacue**

Très lourde, elle adhère par contre aux divers câbles et risque de les rompre.

Cette neige contient plus de 10% d'eau liquide.

Avec cette neige, **une boule libère de l'eau et devient très dure.**

**La prévision de la qualité et de la quantité de neige attendue est un exercice des plus complexes.**

# La DIR Centre-Ouest

La DIR Centre-Ouest est un service de l'État dédié exclusivement à l'exploitation et à l'aménagement des routes nationales.

Le réseau de la DIR Centre-Ouest s'étend sur **1140 km** et concerne **13 départements** :

- Allier
- Cher
- Charente
- Corrèze
- Creuse
- Dordogne
- Gers
- Indre
- Lot-et-Garonne
- Deux-Sèvres
- Vendée
- Vienne
- Haute-Vienne

L'entretien et l'exploitation du réseau routier national non concédé, long de 12 000 km environ, sont du ressort des 11 directions interdépartementales des Routes (DiR).

Le siège de la DIR Centre-Ouest est à Limoges (Haute-Vienne).

**Un service de 630 agents**

**5 districts pour gérer les itinéraires routiers:**

**district autoroutier** : A20, RN 142-151;

**district de Limoges** : RN141-520, RN21 en Haute-Vienne

**district de Périgueux** : RN 21 au sud de la Haute-Vienne

**district de Poitiers** : RN 147-149-249

**district de Guéret** : RN 145

**4 services administratifs et techniques au siège.**

Les directions départementales des Territoires (DDT) ont un rôle de conseiller auprès du préfet sur les sujets relatifs à la gestion de crise et à la sécurité routière.



## Les Missions

### Exploitation

**surveillance du réseau et gestion du trafic, information des usagers, intervention sur événement, viabilité hivernale**

### Entretien

**des chaussées et de leurs dépendances, des aires de service, des ouvrages d'art** (ponts, viaducs, tunnels, murs) **et des équipements de la route** (signalisations, dispositifs de retenue et de surveillance).

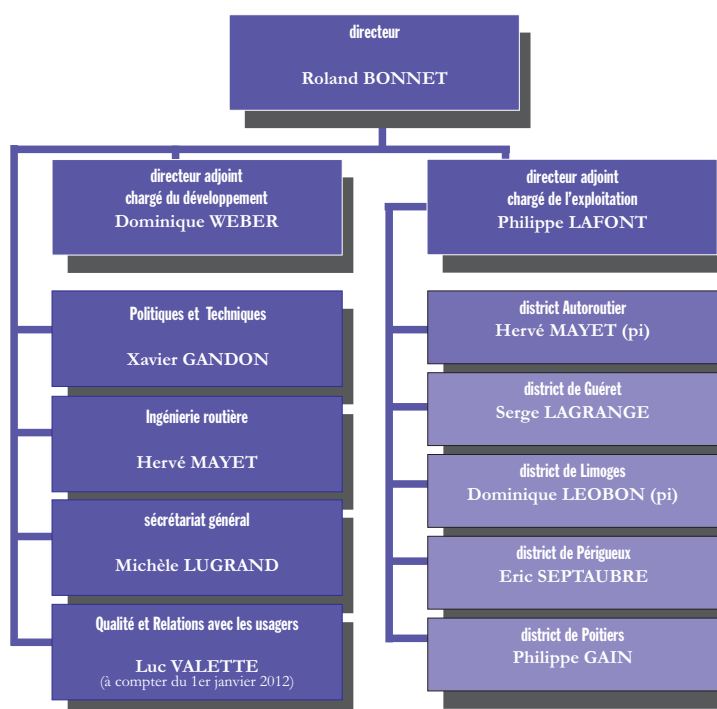
### Gestion du domaine public

Cela concerne les **autorisations** et les conditions d'occupation du domaine public routier, ainsi que les **relations avec les riverains**.

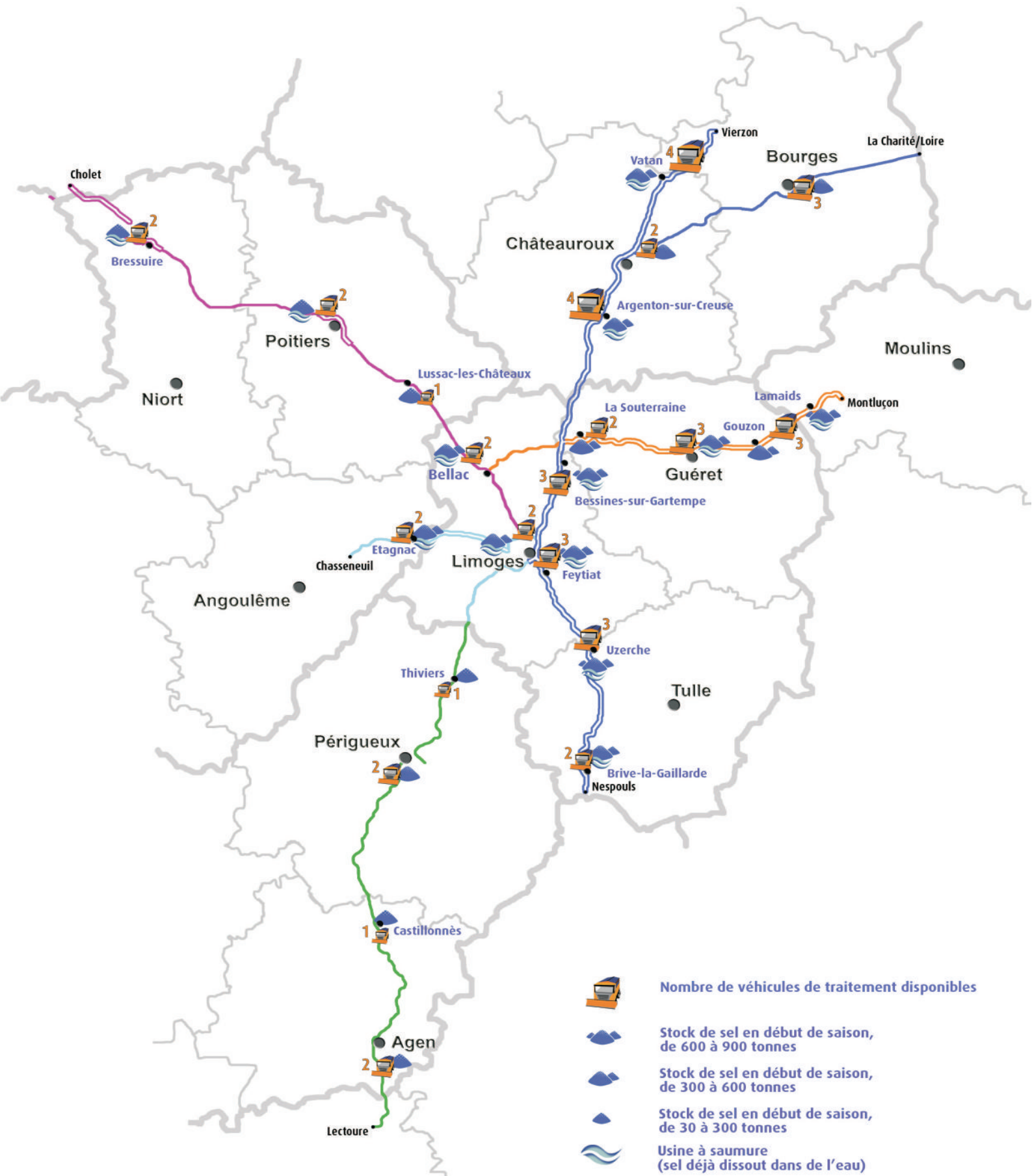
### Maîtrise d'oeuvre

Conception de projets routiers et suivi de travaux pour le compte des directions régionales de l'Environnement de l'Aménagement et du Logement (DREAL) qui ont la charge des nouveaux projets routiers.

## L'Organigramme







-  Nombre de véhicules de traitement disponibles
-  Stock de sel en début de saison, de 600 à 900 tonnes
-  Stock de sel en début de saison, de 300 à 600 tonnes
-  Stock de sel en début de saison, de 30 à 300 tonnes
-  Usine à saumure (sel déjà dissout dans de l'eau)
-  District Autoroutier
-  District de Guéret
-  District de Limoges
-  District de Périgueux
-  District de Poitiers

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

**Présent  
pour  
l'avenir**

---

direction interdépartementale des Routes  
Centre-Ouest  
42 avenue des bénédictins - 87032 Limoges Cedex  
Tél. (33) 05 87 50 60 00  
Fax (33) 05 87 50 60 49

[www.DirCentreOuest.fr](http://www.DirCentreOuest.fr)