

Liste des documents

Document 1 (2 pages)	Extrait du Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale 2020-2021 de la DIR Ouest	p. 1-2
Document 2 (4 pages)	Extrait de la plaquette <i>La DIR Ouest pendant la VH</i> (novembre 2011)	p. 3-6
Document 3 (1 page)	Extrait du quotidien <i>Ouest France</i> du 8 février 2021	p. 7
Document 4 (1 page)	Extrait du journal <i>Les infos du Pays Gallo</i> du 9 février 2021	p. 8
Document 5 (1 page)	Extrait du journal <i>Le Télégramme</i> du 9 février 2021	p. 9
Document 6 (1 page)	Extrait d'un article du site internet de la DIR Est du 9 novembre 2021	p. 10
Document 7 (1 page)	Extrait du Plan Intempéries Zone Ouest (PIZO) de 2019	p. 11

Consigne pour rédiger vos réponses :

Le numéro de chaque question pour laquelle vous répondez doit être indiqué au début de votre réponse, sous la forme « Q n°... ». La réponse à la question doit être rédigée à la suite, dans la même feuille de composition.

Il est attendu que chaque réponse soit rédigée et qu'un certain soin soit apporté à la copie (présentation, respect des règles de grammaire et de syntaxe).

Le jury appréciera les qualités d'analyse et de synthèse du candidat ainsi que l'absence de paraphrase des documents.

Une attention particulière sera portée à la qualité de la rédaction et de l'orthographe dans les réponses aux questions et sous-questions suivantes

QUESTION 1 : Pourquoi une route nationale doit-elle être praticable en toute saison ?

(5 à 10 lignes maximum)

QUESTION 2

2-1 : Qu'est-ce-que la période de VH ?

(5 à 7 lignes maximum)

2-2 : Préciser en quoi c'est une période particulière pour une DIR.

(5 à 8 lignes maximum)

QUESTION 3

3-1 : Qu'est-ce que la « journée blanche » ?

(3 à 5 lignes maximum)

3-2 : Quel est le rôle des patrouilleurs VH ?

(3 à 5 lignes maximum)

3-3 : Qui décide de faire intervenir les équipes d'intervention des CEI (saleuses) ?

(3 à 5 lignes maximum)

QUESTION 4

4-1 : Pourquoi existe-t-il des mesures particulières pour la circulation des Poids Lourds en période de VH ?

(5 à 10 lignes maximum)

4-2 : De quels moyens d'information les usagers disposent-ils pour adapter leurs déplacements en période de VH ? Quels autres moyens d'information pourraient être mis en œuvre ?

(5 à 10 lignes maximum)

4-3 : Selon vous, quelles conséquences pourrait avoir le réchauffement climatique sur la VH ?

(5 à 10 lignes maximum)

4-3 : Le réseau géré par un CEI comprend un circuit de VH de 25 km. Pour ce circuit la saleuse couvre la voie de droite dans un sens en salage (50 km/heure), puis la voie de droite dans l'autre sens en rabotage (25 km/heure). Il faut 5 min à la saleuse pour rejoindre l'autre sens.

Combien de temps la saleuse va mettre pour couvrir l'ensemble de son circuit dans les 2 sens ?

(5 à 10 lignes maximum)

Document 1 : Extrait du Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale 2020-2021 de la DIR Ouest (Service Mobilité Trafic)

1- Les principes de la viabilité hivernale

La viabilité hivernale est la résultante des actions et dispositions prises par tous les acteurs pour combattre les conséquences des phénomènes hivernaux (neige, verglas) qui détériorent les conditions de circulation.

1.1- Les acteurs

1.1.1- La direction interdépartementale des routes ouest

La DIR Ouest doit assurer un service hivernal qui se traduit en actions de surveillance, d'information, d'intervention et de gestion de trafic. Elle dispose de moyens humains, matériels et financiers pour garantir un service hivernal, qui, hors conditions limites, permettent les objectifs suivants :

- la sécurité des usagers ;
- la fluidité du trafic.

1.1.2- L'usager de la route

Les conditions climatiques d'hiver peuvent entraîner des changements brusques de l'état de la route d'où l'intérêt de s'adapter aux conditions de circulation.

L'article R413-171 du code de la route précise bien le devoir du conducteur de rester maître de sa vitesse et de la réduire en présence de difficultés de circulation.

Le conducteur d'un véhicule est tenu de :

- s'informer avant son départ des prévisions météorologiques et des conditions de circulation, par le biais des médias ou sur les sites :

- de la DIR Ouest : <http://www.diro.fr/>
- de Bison Futé : <http://www.bison-fute.gouv.fr/>
- de prévisions météorologiques.

- contrôler l'état de son véhicule et prévoir les accessoires d'hiver (chaînes, lave-glace,...) ;
- faciliter l'intervention des équipes de traitement ;
- respecter le code de la route.

1.1.3- Les autres acteurs

Les préfets et les autres services de l'État

Les préfets de département, d'une part, assistés par les Directions Départementales des Territoires (et de la Mer) - DDT(M), assurent la gestion de crise hivernale dans les départements dont ils ont la charge. Ils peuvent faire intervenir tous les services publics (les forces de l'ordre, les services de secours, etc.) et réquisitionner les moyens du privé pour débloquer les situations de crise.

Le préfet de zone, d'autre part, détient un rôle primordial dans le cadre de la gestion de crise hivernale à caractère supra-départemental. En cas de crise, il déclenche le Plan Intempérie de la Zone Ouest (PIZO), dont les objectifs consistent à assurer la sécurité des personnes et à éviter le blocage des axes routiers. Le PIZO fait l'objet d'une révision chaque année. L'assistance au préfet de zone est assurée par la Direction Régionale de l'Environnement, de l'Aménagement et du Logement de Bretagne (DREAL).

Le préfet de zone propose des mesures coordonnées entre les départements et les gestionnaires, mesures qui doivent être confirmées soit par un acte du préfet de zone soit par des actes de chaque préfet de département concerné.

La DIR Ouest

En tant que DIR de zone, la DIR Ouest a un rôle d'assistance technique au préfet de zone pour la préparation et la gestion des crises routières, dans le cadre suivant :

- en préparation de la crise, elle participe activement à l'élaboration et à la révision des Plans de Gestion de Trafic (PGT), par sa connaissance des réseaux, des risques, des technologies et des organisations du travail ;

- en permanence, elle assure une veille sur le réseau routier national à l'échelle de la zone. Elle précise au préfet de zone et à la DREAL de zone, l'organisation mise en œuvre, qui mobilise notamment une permanence de direction et des moyens techniques pour l'information routière et la gestion du trafic, actifs 7j/7 et 24h/24.

Ces dispositifs garantissent l'échange des informations avec les autres gestionnaires du Réseau Routier National (RRN) de la zone. La DIR de zone assiste le préfet de zone dans l'analyse de l'impact qu'un événement routier peut avoir au niveau zonal ;

- en situation de crise, elle apporte son expertise au préfet de zone sur les mesures de gestion du trafic et de restriction de circulation des poids lourds. La DIR de zone diffuse sur Bison Futé les arrêtés correspondants ainsi que les communiqués des autorités.

Les Directions Départementales des Territoires (et de la Mer) - DDT(M)

Les DDT(M) assurent pour le compte du préfet de département, une mission de synthèse des informations et de coordination des interventions des différents gestionnaires. Elles participent aux « cellules de crise départementales ». La DIR Ouest, en cas de crise, est en contact avec la ou les DDT(M) concernées.

Les autres gestionnaires de voiries

Les services des métropoles, les conseils départementaux et les concessionnaires des autoroutes sont des partenaires de la DIR Ouest. L'échange d'informations, en direct ou via les DDT(M), constitue un facteur indispensable afin de garantir la continuité du service hivernal.

Sur quelques tronçons localisés des réseaux routiers national et départemental, des conventions peuvent être passées entre la DIR Ouest et les conseils départementaux ou les métropoles pour cadrer des prestations de service hivernal réalisées par l'une des parties sur le réseau de l'autre, lorsque cette organisation répond à une optimisation des moyens.

3.2 - Les conditions de circulation

Ce qui importe pour l'utilisateur en matière de viabilité hivernale, c'est de connaître les routes sur lesquelles il est possible de circuler et dans quelles conditions. Il est donc indispensable de décrire explicitement les conditions de circulation induites par les phénomènes hivernaux. Elles doivent être codifiées simplement pour permettre une circulation efficace de l'information.

Les conditions de circulation ont des répercussions importantes sur l'écoulement du trafic. Elles sont classées en 4 niveaux :

- C1 : circulation normale ;
- C2 : circulation délicate ;
- C3 : circulation difficile ;
- C4 : circulation impossible.

En hiver, les conditions de circulation sont souvent délicates.

Les agents de la DIR Ouest assurent la sécurité et l'entretien des 1 510 km de routes nationales non concédées des 7 départements de Bretagne et Pays de Loire.

La DIR Ouest a la volonté de garantir les meilleures conditions de circulation aux usagers sur son réseau en fonction des conditions météorologiques.

Elle met en œuvre pour cela une **organisation spécifique**, qui mobilise 7 j/7 et 24 h/24 plus de 150 agents, 27 véhicules de patrouille, 57 saleuses.

Les événements neigeux importants de l'hiver dernier ont par ailleurs conduit la DIR Ouest à prendre de nouvelles mesures, comme par exemple la modernisation des

saleuses et la mise en place d'une saleuse de secours dans chacun des 6 districts, l'acquisition de 3 nouvelles stations météo, ou encore l'augmentation des capacités de stockage de sel.

A cela s'ajoute un **nouveau service à l'utilisateur**, avec la carte des conditions de circulation accessible via le site internet **www.diro.fr** et sur smartphones **m.diro.fr**

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

Enfin, il faut retenir que **l'utilisation du sel n'est pas systématique** : contrairement à une idée reçue, il ne déneige pas.



La Viabilité Hivernale

C'est l'état des conditions de circulation en situations hivernales résultant des diverses actions et dispositions prises par tous les acteurs, pour s'adapter ou combattre les conséquences directes ou indirectes des phénomènes hivernaux sur le réseau routier.

Pour la DIR Ouest, **elle débute le 14 novembre et prend fin le 19 mars**.

Le Service Hivernal

Il regroupe l'ensemble des actions de surveillance, de prévention et de lutte, directement sur le réseau routier, contre les manifestations routières des phénomènes hivernaux (verglas, neige, congères).

Des nouveautés pour cet hiver

- Modernisation des saleuses,
- mise en place d'une saleuse de secours dans chacun des 6 districts,
- augmentation des capacités de stockage, notamment grâce à des silos couverts, et saturation des stocks de sel.
Les stocks de sel sont ainsi portés à plus de 7000 tonnes, contre 6600 tonnes en 2010.
- Acquisition de 3 nouvelles stations météo,
- carte des conditions de circulation accessible via le site internet **www.diro.fr** et sur smartphones **m.diro.fr**.
- 90 Panneaux à Messages Variables (PMV) permettant d'informer les usagers sur les conditions de circulation et les prévisions météo.



Comment s'organise la DIRO pour assurer la viabilité du réseau ?

En hiver, la DIR Ouest met en place une organisation spécifique et permanente pour assurer la viabilité du réseau routier. Ce dispositif est défini dans le **Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale « DOVH »**.

En hiver, **les agents sont mobilisés en permanence 24 h/24h et 7 j/7j** pour surveiller, prévenir et traiter les phénomènes hivernaux de verglas ou de neige. Au total, ce sont environ 610 agents de la DIR Ouest qui interviennent sur le terrain et environ 30 agents qui suivent les interventions et diffusent les informations.

La viabilité hivernale reste la priorité principale pour les équipes d'intervention ; en cas d'accident ou d'incident, les équipes de salage informent le CIGT qui alerte les forces de l'ordre et les secours.



Les chiffres des dernières années		
année	coût en millions d'€	sel utilisé en tonnes
2007-2008	1.8	2 750
2008-2009	2.5	5 700
2009-2010	3	10 000
2010-2011	2.7	7 030

7000 tonnes de capacité totale de stockage de sel à la DIR Ouest



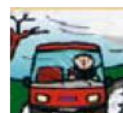
Quels sont les engagements de la DIRO en période de Viabilité Hivernale ?

En hiver, les conditions de circulation sont souvent délicates.

La DIR Ouest a la volonté de garantir les meilleures conditions de circulation aux usagers sur les routes nationales, dans un souci de maîtrise des moyens alloués, en terme de coût et d'impact sur l'environnement.

Les agents de la DIR Ouest mettent tout en œuvre pour revenir à une situation de conduite normale **C1** le plus rapidement possible.

La durée de retour aux conditions de circulation normale dépend du type d'évènement météorologique.

Condition de conduite hivernale		Code couleur	Conseil aux usagers
C1		Route NORMALE	Soyez prudents, une route ne peut jamais être considérée sans danger
C2		Route DÉLICATE	Réduisez votre vitesse et soyez très vigilants. Augmentez l'inter distance entre véhicules. Pneus hiver conseillés.
C3		Route DIFFICILE	Montez des équipements hivernaux adaptés aux conditions, si non différez votre déplacement.
C4		Route IMPOSSIBLE	Ne circulez pas

600 agents mobilisés sur le terrain pour surveiller et intervenir

L'organisation de la DIR Ouest en période de VH mobilise de nombreux agents en astreinte, avec des missions complémentaires :

Les patrouilleurs doivent prévoir l'évolution de l'état des chaussées et des conditions météorologiques. Ils surveillent plus particulièrement les lieux sensibles de leur réseau et prennent la décision de faire intervenir les équipes d'intervention des CEI.

Ils informent le CIGT concerné et les patrouilleurs des zones voisines du début d'intervention puis suivent l'évolution des conditions de circulation et **décident** des poursuites de traitement.



Les veilleurs des CIGT

assurent une veille qualifiée 7j/7j et 24h/24h. Les agents du CIGT de Rennes travaillent en 3x8 pour garantir toutes les heures un suivi des interventions et une diffusion d'information vers nos partenaires. Des veilleurs qualifiés sont mobilisés dans les autres CIGT.

Alertées par les patrouilleurs, **les équipes d'intervention** partent des CEI où sont entreposés véhicules, matériels et fondants routiers, dans un délai maximal d'une heure après la décision du patrouilleur d'intervenir. Ces équipes sont composées de deux agents (en astreinte) par engin.

Dans chaque district, un **chef de CEI ou un responsable** est en **astreinte de sécurité**. Il apporte ses compétences et sa connaissance du terrain aux équipes d'intervention et au cadre de permanence

Le cadre de permanence assure l'astreinte de décision.

Il est le représentant de la direction sur le plan opérationnel et juridique. Il est sollicité à l'initiative des équipes d'interventions, de l'astreinte de sécurité, des CIGT ou encore de la permanence DDT.

Au total, en permanence , ce sont :

- 114 agents des CEI ,
- 29 patrouilleurs,
- 6 agents en astreinte de sécurité,
- 4 agents des CIGT et un cadre.

Ces moyens sont renforcés en cas d'événements importants.

Le traitement du verglas et de la neige

Sur la base des prévisions délivrées par les services de météorologie, puis grâce à leur expérience et aux stations météo installées sur le réseau routier, les patrouilleurs de la DIR Ouest décident des traitements les plus appropriés.

Pour traiter un événement hivernal, le gestionnaire dispose de deux moyens :

- Le premier est chimique : c'est **le salage de la chaussée**
- Le deuxième est mécanique : c'est **le raclage de la neige** par les lames de chasse-neige

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

Le traitement pré-curatif

Pour anticiper la formation de phénomènes glissants sur la chaussée, un épandage de fondant routier est effectué avant l'apparition de l'évènement hivernal. Ce type de traitement permet d'optimiser l'utilisation du fondant routier et de réduire son impact sur l'environnement.

Cette action est efficace **pour le verglas mais pas pour la neige**.

Le traitement curatif

L'action curative est déclenchée à l'apparition du phénomène.

Pour le verglas qui apparaîtrait malgré le traitement précuratif, l'épandage du fondant sera plus important.

Pour la neige, le raclage est la technique la plus adaptée, plus efficace et plus protectrice de l'environnement.

Il peut être accompagné d'un épandage de fondant dans le cas où la neige continue à tomber avec une température basse.

Des moyens adaptés aux micro-climats océaniques

Sur le réseau en Bretagne et Pays de la Loire, les températures oscillent fréquemment entre -2°C et +2°C, ce qui provoque des phénomènes hivernaux de verglas et de neige souvent très localisés et difficilement prévisibles.

La DIR Ouest s'est donc dotée de 45 stations météo routières pour surveiller le réseau au plus près.

Les agents disposent également des prévisions de météo atmosphérique.

Ces informations sont consultables en temps réel par chaque patrouilleur via une valise VH permettant également la remontée d'informations vers le CIGT.



Grâce à son expérience et à ses outils le patrouilleur déclenche le traitement

L'expérience comme meilleur atout

Avant l'apparition de l'évènement hivernal, le patrouilleur doit prévoir l'évolution de l'état de la chaussée et des conditions climatiques.

Des points stratégiques sous surveillance

Après vérification de quelques points stratégiques du réseau, le patrouilleur sait extrapoler les conditions météo sur l'ensemble du circuit.

Document 3 : Extrait du quotidien *Ouest-France* du 8 février 2021

Au centre d'intervention de la DIR Ouest, près de Rennes, on suit de très près les prévisions météo. "Heure par heure", affirme le chef du CEI de Rennes.

Une saleuse, équipée d'un rabot de déneigement et d'une cuve à sel, est stationnée sur le parking. "On dispose d'un deuxième camion qui peut se transformer en saleuse en une dizaine de minutes."

Dès les premiers flocons, les agents interviendront sur la rocade de Rennes où circulent 80 000 véhicules par jour. "On a déjà fait plusieurs sorties cet hiver pour saler les routes à cause du verglas." Mais cette fois, c'est la neige qui est attendue, un épisode annoncé "comme le plus important en Bretagne depuis mars 2013", selon les prévisionnistes...



Photo DIR Ouest

41 saleuses en Bretagne

"Nos équipes sont prêtes à intervenir, soit pour racler la neige, soit pour saler. On peut aussi, selon la situation, faire un salage préventif", détaille le chef adjoint du service mobilité trafic (SMT) à la DIR Ouest.

Ce mardi, 140 agents seront mobilisés sur les routes nationales bretonnes qui s'étendent sur 1 064 kilomètres avec 41 saleuses. **"Il faudra faire face sur l'intégralité du réseau et surtout tenir sur la durée"**. Avec des températures négatives, la neige pourrait se maintenir pendant plusieurs jours.

Risque d'accident

Un conseil : **"Éviter de prendre la route ! En fin d'après-midi, ça risque d'être compliqué"**, prévient le chef adjoint du SMT de la DIR Ouest. Concernant la circulation des poids lourds, **"certaines portions pourraient être interdites pour éviter que l'un se retrouve en travers de la chaussée et bloque la circulation des usagers et de nos équipes."**

Parmi les axes particulièrement surveillés : l'A 84, l'une des portes d'entrée de la Bretagne.

CIRCULATION. LES AGENTS DE LA DIRECTION DES ROUTES MOBILISES

Le plan de viabilité hivernale de la Direction interdépartementale des routes (DIR) Ouest, qui porte sur 1 520 km de routes nationales en Bretagne et Pays de la Loire, est activé depuis novembre. Le dispositif de veille et d'intervention fonctionne 7 jours/7 en 24 H 24 jusqu'au 15 mars 2021. Et il est au cœur de l'action en ce début février soumis aux alertes météorologiques.



(...)La DIR Ouest assure l'exploitation, l'entretien, la gestion du trafic et la modernisation de 1 520 km de routes nationales en Bretagne et Pays de Loire(...). Sa mission de service public est d'offrir un service de qualité, d'assurer un niveau de sécurité maximal aux usagers et de contribuer au développement des territoires desservis.

160 agents mobilisés. Ce ne sont pas moins de 160 agents qui se tiennent en alerte pour combattre les effets du verglas et de la neige. Ils ont à leur disposition 57 engins de salage et de déneigement. Ils alimentent aussi, en direct, l'information sur l'état de la circulation sur www.diro.fr. 7 000 tonnes de sel en stock. La DIR dispose de 7000 tonnes de sel stockées dans les 27 centres d'entretien et d'intervention répartis sur l'ensemble de son territoire. Elle a de quoi saler dix jours de suite.

Une journée neigeuse avec les agents du CEI de Saint-Thégonnec

Ce mardi, ils ont passé leur journée à saler la RN 12 entre Landerneau et Plouégat-Moyan, à la limite des Côtes d'Armor. Retour sur l'organisation de cette journée exceptionnelle au sein du CEI de Saint-Thégonnec.

Tout a commencé à 3 h 30, dans la nuit de lundi à mardi. Une équipe a donné une première couche de salage sur la RN 12, sur les 58 kilomètres que le Centre d'Entretien et d'Intervention de Saint-Thégonnec couvre, de Landerneau à Plouégat-Moysan, à la limite des Côtes-d'Armor. "C'est un réseau assez difficile à gérer, car les températures sont hétérogènes". A 14 h, la neige laisse petit à petit place à des pluies verglaçantes. Grâce à leurs outils d'aide à la décision, les agents du centre décident de redémarrer la saleuse. Ce qui marquera le début d'un après-midi très mouvementé. Les agents sont appelés sur un accident, mais la priorité est au salage.

"On s'en occupe, mais il faut en priorité passer la saleuse pour éviter ce genre d'accident" justifie le chef du centre.

Jusqu'à 17 h 30, c'est dans le secteur de Landivisiau - Sainte-Sève que les agents de la DIR Ouest ont eu le plus à faire. Puis direction la limite des Côtes-d'Armor en début de soirée dans "le secteur le plus délicat" selon le chef de Centre.

Une fine couche blanche s'était installée sur la chaussée aux alentours de Plouégat-Moysan, mais pas de quoi s'inquiéter. "Au vu des 15 centimètres annoncés, c'était un peu stressant au début. Mais on a bien géré, et on aime ça, cela nous "sort de la routine" se réjouit le chef de centre.

Document 6 : Extrait du site internet de la DIR Est du 9 novembre 2021

La VH se prépare, dès l'été, par l'élaboration d'un dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH), document général définissant les grands principes de son organisation. Ses modalités s'appuient sur les retours d'expérience des périodes de VH antérieures.

La préparation de la VH se poursuit en automne par les « journées blanches » dont les objectifs sont :

- de coordonner les différents acteurs de la VH (agents d'exploitation, agents des centres d'ingénierie, de sécurité et de gestion du trafic (CISGT), cadres, sous-traitants ...),
- de rappeler aux agents de la DIR Est et aux titulaires des marchés de déneigement de la DIR Est, les consignes à appliquer pendant la période hivernale,
- d'effectuer les dernières vérifications sur les circuits et le matériel qui sera utilisé durant tout l'hiver (saleuses, camions, lames, géolocalisation etc.).

Document 7 : Plan Intempéries Zone Ouest (PIZO) 2019 (extrait)

1 - PRINCIPES GÉNÉRAUX

1.1 - Champ d'action du plan

1.1.1 - Objectifs

Le Plan Intempéries Zone Ouest (PIZO) est un plan de secours de circulation routière qui a pour principaux objectifs de :

- prévenir les conséquences de conditions météorologiques défavorables sur les principaux axes de la zone de défense Ouest ;
- assurer au mieux l'écoulement du trafic, même dans des conditions dégradées, en évitant le blocage des axes autoroutiers et routiers, par la maîtrise de la gestion du trafic poids-lourds ;
- coordonner, en appui des préfets de département de la zone de défense et de sécurité, l'assistance et le secours aux usagers des axes autoroutiers et routiers structurants (« réseau PIZO »).

Pour répondre aux objectifs de gestion de la circulation, des mesures adaptées aux conditions météorologiques, à l'état des chaussées et au trafic, pourront porter sur :

- l'emploi rationnel des infrastructures routières avec pour but de maintenir au maximum la circulation sur le « réseau PIZO » quitte à gérer de façon différenciée les véhicules légers (VL) et les poids-lourds (PL) si nécessaire ;
- l'information des usagers et du public.

...

1.1.3 - Familles de mesures envisagées

Le plan fait appel en fonction de son niveau d'activation à des :

- **mesures d'information des usagers et du public (MIU)** : information routière en amont ou en approche de zone traduisant des mesures de gestion de trafic incitatives ou contraignantes (itinéraire alternatif recommandé à l'approche d'une zone impactée, itinéraire de contournement grande maille, etc.) ;
- **mesures de gestion de trafic (MGT)** : limitation de vitesse, interdiction de circuler sur un axe et déviation obligatoire, stockage obligatoire des poids-lourds (avec ou sans tri), etc. ;
- **mesures de secours et d'assistance aux usagers (MSU)** : mesures du plan ORSEC.

1.1.4 - Principe de fonctionnement

(...)

La cellule permanente zonale de coordination routière et le PC de circulation en zone Ouest (PCCZO) s'appuient sur l'application AGORRA (Aide à la Gestion Opérationnelle des Risques Routiers et des Aléas), outil d'aide à la décision, qui permet une représentation cartographique de la situation opérationnelle (mesures prises ou envisagées radar météo, zones de stockage poids lourds...).