PRÉFET
DE L'ARIÈGE
Liberté
Égalité
Fraternité

PRÉFET
DES PYRÉNÉES-
ORIENTALES
Liberté
Égalité
Fraternité

DOSSIER DE PRESSE

VIABILITÉ HIVERNALE 2026 – 2027

sur les RN20, 22, 320

Foix, le 23/10/2026

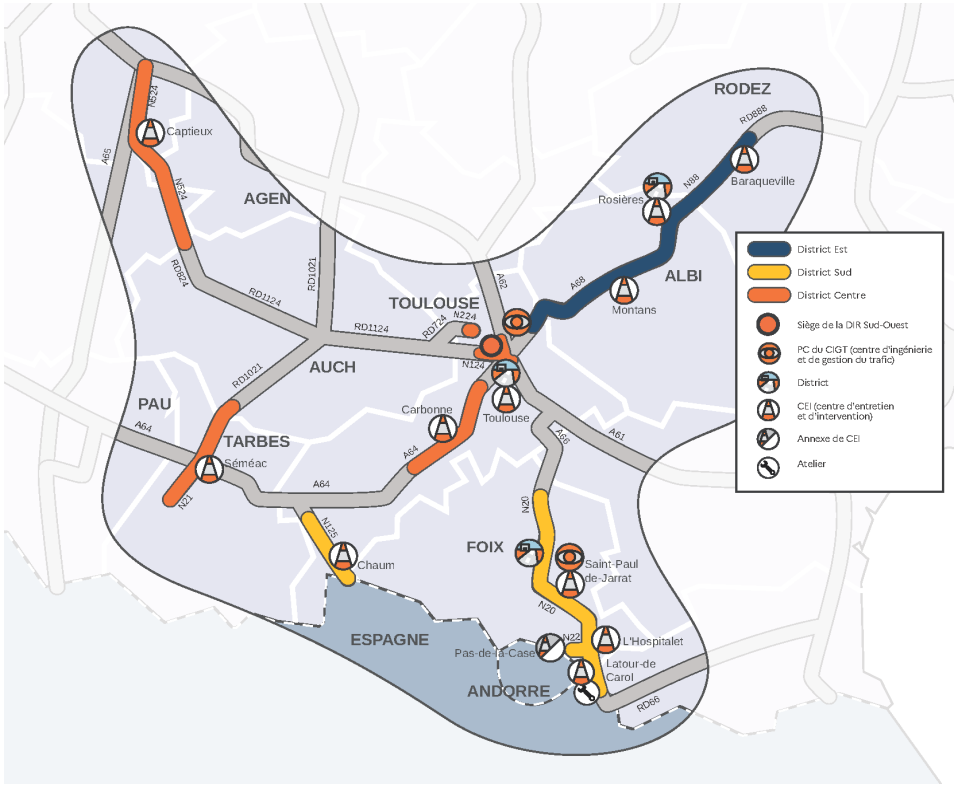
Sommaire

1 | Présentation de la DIR Sud-Ouest.....3
2 | Comment la DIR Sud-Ouest se prépare à l'hiver ?.....5
3 | Le dispositif hivernal.....6
4 | Nos conseils pour les usagers.....11

1 | Présentation de la DIR Sud-Ouest

Le réseau routier national non concédé est exploité et entretenu par les Directions Interdépartementales des Routes (DIR). Ce sont des services déconcentrés de l'Etat. Les DIR interviennent sur un réseau de 12 000 km.

Le réseau de la DIR Sud-Ouest (DIRSO) s'étend sur 550 km d'axes structurants et couvre 8 départements : Ariège, Aveyron, Gironde, Haute-Garonne, Hautes-Pyrénées, Landes, Pyrénées-Orientales, Tarn.



Cartographie du réseau de la DIR Sud-Ouest

Nous avons pour mission de :

- **Garantir** la sécurité des usagers ;
- **Assurer** la qualité et la fluidité du trafic routier ;
- **Préserver** l'environnement ;
- **Contribuer** au développement économique de la région.

370 agents	490 km de réseau	8 départements	60 m€ de budget annuel

Quelques chiffres clefs sur la DIRSO

La DIRSO s'organise autour d'un siège basé à Toulouse, qui regroupe quatre services supports et trois districts opérationnels :

- le district Centre, implanté à Toulouse (Haute-Garonne),
- le district Est, implanté à Rosières (Tarn),
- le district Sud, implanté à Foix (Ariège).

Le district sud a la responsabilité de l'entretien et l'exploitation des RN20, 22, 320 en Ariège (09) et dans les Pyrénées-Orientales (66). Ces itinéraires sont des axes structurants pour les départements traversés et concentrent des enjeux importants, pour des raisons politiques (itinéraires transfrontaliers vers l'Andorre et l'Espagne), économiques (accès aux stations de ski), et sociales (absence d'itinéraire alternatif). Ces itinéraires peuvent être exposés à des conditions climatiques défavorables, voire extrêmes (brouillard, humidité, précipitations, gel, vent).

Soumises à des conditions climatiques souvent difficiles, voire extrêmes (brouillard, gel, précipitations, vent), ces routes nécessitent une vigilance constante. En parallèle d'un programme ambitieux d'études et de travaux destinés à renforcer la résilience du réseau face aux aléas climatiques, la DIRSO veille au maintien quotidien de la viabilité pendant toute la période hivernale.

La viabilité hivernale exige la mise en œuvre d'importants moyens humains et matériels pour assurer la sécurité des usagers de la route. En cas de neige ou de verglas, les conditions de conduite sur les routes se dégradent et l'intervention de nos équipes vise à garantir aux usagers des conditions optimales de sécurité et de mobilité.

La gestion de la viabilité hivernale et des crises associées est anticipée au maximum par une organisation dédiée, une veille météorologique permanente, et d'une collaboration étroite avec tous les partenaires (services de l'Etat, collectivités, services andorrans).

La viabilité hivernale requiert une bonne organisation et des compétences professionnelles pointues. Les journées blanches organisée dans tous les centres d'exploitation et d'intervention (CEI) permettent de préparer cette période importante.

2 | Comment la DIR Sud-Ouest se prépare à l'hiver ?

Les journées blanches sont des journées de formation à destination des agents qui vont utiliser les engins de service hivernal. Leur objectif est de permettre à chacun d'exercer son métier avec sécurité, efficacité et performance. Lors de cette journée, toutes les informations relatives à l'organisation du service hivernal sont rappelés et les agents ont l'occasion de redécouvrir les engins.

La matinée est consacrée à l'appropriation de la politique de gestion de la viabilité hivernale mise en œuvre par la DIRSO. Elle s'appuie sur la présentation de deux documents essentiels :

- un premier document qui fixe les grands principes de l'organisation hivernale à l'échelle de la direction,
- un second, qui définit l'organisation opérationnelle propre à chaque district.

Le reste du temps est dédié à une (re)prise en main du matériel hivernal. En effet, si tout nouvel agent reçoit une formation initiale lui permettant de conduire les engins de service hivernal en sécurité, il est utile de reprendre en main les véhicules dans un cadre sécurisé.

A l'issue de cette journée, les agents de la DIRSO poursuivent leur formation tout au long de l'hiver par compagnonnage avec des agents plus expérimentés. Les journées blanches leurs permettent d'être pleinement mobilisés pour apporter des conditions de circulation optimales en usant au mieux des moyens à leur disposition.

Il est essentiel que tous les usagers de la route se adaptent leur comportement de conduite hivernal de façon à garantir à tous un haut niveau de sécurité.

3 | Le dispositif hivernal

La viabilité hivernale est un des cœurs de métiers de la DIR Sud-Ouest. Elle mobilise chaque année des moyens importants pour assurer la viabilité des itinéraires.

8 000 heures de déneigement (2025 - 2026)	1 000 tonnes de sel (2025 - 2026)	20 Engins de service hivernal	24 agents d'astreinte disponibles 24h/24

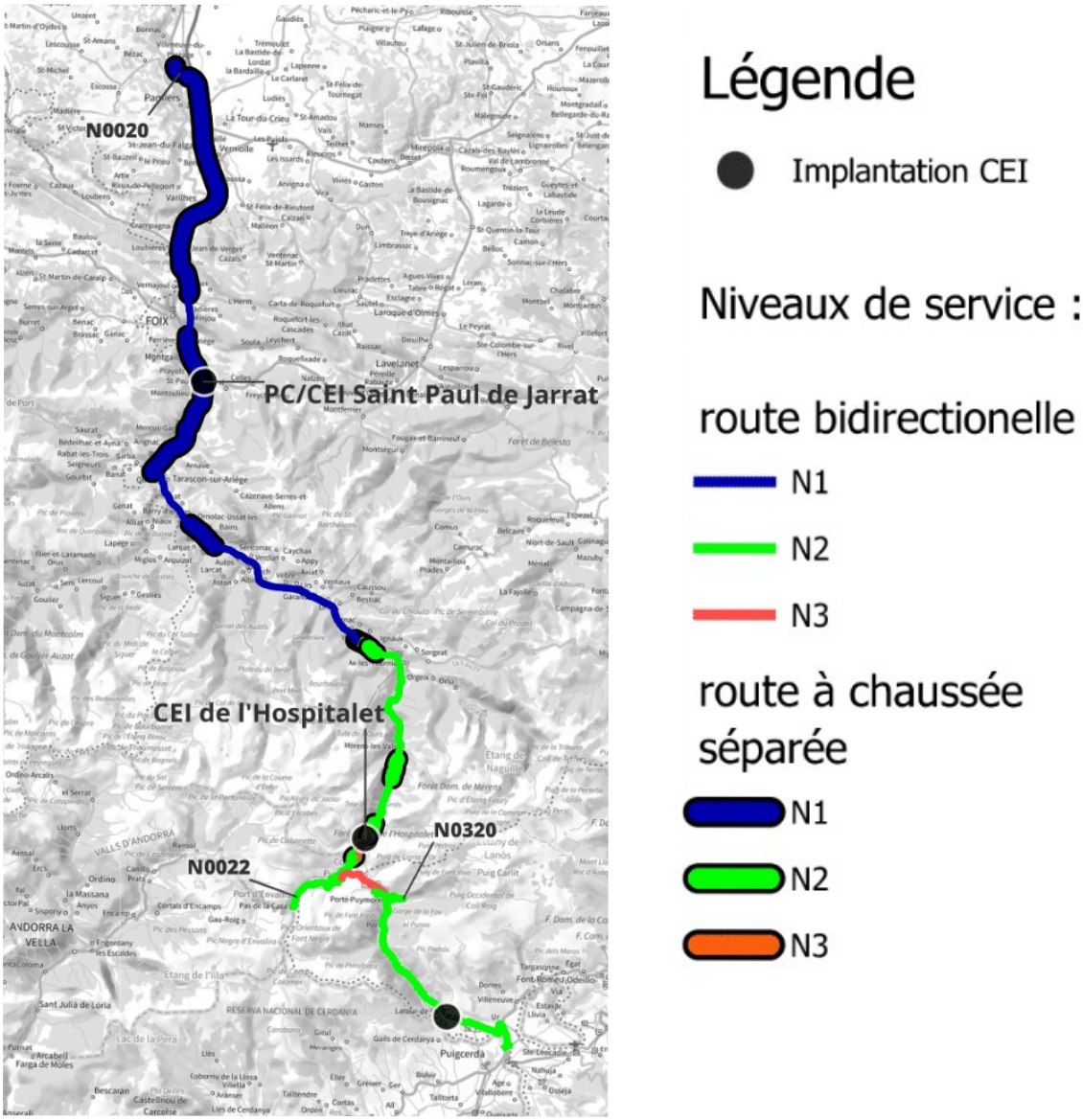
Moyens engagés sur les RN20, 22, 320

Notre action vise à revenir le plus rapidement possible à des conditions de conduite normale. Pour prioriser notre action, des niveaux de service ont été définis par axe.

Les niveaux de service :

Les niveaux de service hivernal (N1, N2, N3) sont définis par le DOVH à partir des enjeux propres à chaque réseau.

- Le niveau N1 (entre Pamiers et Ax-les-Thermes) concerne les axes dont la viabilité est rétablie en priorité 24h/24 et 7j/7 et sur lesquels l'essentiel des moyens disponibles des CEI est affecté. Il s'agit des axes qui présentent des enjeux majeurs et dont la coupure entraînerait des conséquences considérables pour la sécurité des usagers ou la continuité des activités économiques. La mise en place de déviations pour ces itinéraires est compliquée, voire impossible en situation hivernale ;
- Le niveau N2 (entre Ax-les-Thermes et Ur, et l'accès à l'Andorre) concerne les axes pour lesquels la viabilité est importante sans être primordiale en permanence. Ils sont traités entre 6h et 20h et après les sections de niveau N1 ;
- Le niveau N3 (le col du Puymorens) concerne les axes dont le déneigement est effectué une fois que les sections de niveaux N1 et N2 ont été traitées et ne nécessitent plus d'intervention. Ils ne sont pas systématiquement déneigés selon les conditions climatiques et les moyens disponibles.



Cartographie des niveaux de service sur les RN20, 22, 320

Malgré l'implication des agents de la DIR Sud-Ouest, une partie du réseau peut être durablement bloquée dans des situations météorologiques limites (chutes de neiges très intenses, températures exceptionnellement basses, etc.) ou dans des situations particulières (poids lourd bloqué en travers de la chaussée, véhicule en difficulté, indisponibilité matérielle, etc.). Dans ces derniers cas, nos interventions ont pour objectif d'assurer au mieux le niveau de service, et de prendre toutes les mesures nécessaires pour assurer la sécurité des usagers.

Des moyens humains et matériels :

La VH nécessite une organisation spécifique dans chaque CEI. En dehors des heures ouvrables, le personnel d'astreinte est renforcé par rapport à l'été pour assurer les niveaux de service.

	Effectif d'astreinte	Engin mixte	Pousseur	Évacuateur	Stock de sel
CEI de Saint-Paul-de-Jarrat	1 Responsable 4 Agents	6	0	0	500 T
CEI de l'Hospitalet	3 Responsables 11 Agents	3	2	2	150 T
CEI de Latour-de-Carol		3	2	2	200 T
Atelier	1 Responsable 2 Agents	2 fourgons atelier d'intervention			

Répartition des moyens matériels et humains du district sud

Les moyens humains et matériels dédiés à la viabilité hivernale est réparti entre les différents sites du district. Ces moyens peuvent être mutualisés pour répondre au mieux aux niveaux de service.



Camions mixtes



Pousseurs



Évacuateurs

Les principaux engins de service hivernal (ESH)

Par ailleurs, afin d'aider la décision, la DIRSO assure une veille météorologique à partir des données de Météo France.

<u>Des équipements :</u>

Au delà de ces moyens humains et matériels, la route elle-même est équipée pour améliorer la viabilité de l'itinéraire et informer les usagers en temps réel.

Des paravalanches, des pare-congères, des aires de stockage pour les poids lourds et des aires de chaînage sont régulièrement positionnées sur l'itinéraire aux emplacements d'intérêt.

Les conditions de conduite sont remontées en temps réel et indiquées sur la page internet Bison Futé dédiée à l'état des routes en hiver :

https://www.bison-fute.gouv.fr/pyrenees.html

Des équipements dynamiques (panneaux à messages variables, panneaux de police dynamique) sont pilotés à distance pour informer l'usager des conditions de conduite et des éventuelles restrictions de circulation.

Des Plan d'intervention de déclenchement d'avalanches (PIDA) :

Le PIDA est un ensemble de dispositions techniques et réglementaires permettant à la DIRSO de déclencher des avalanches volontairement (sous l'autorité des maires) afin de sécuriser le réseau. Les CEI de montagne sont équipés de 3 système GAZEX sur les couloirs du H2, du d'En Guillaume et du Llavinet.

Le district est conseillé par le service RTM de l'ONF qui édite des bulletins d'alerte sur le risque avalancheux et préconise les tirs de PIDA nécessaires, dans une logique de purge systématique des couloirs.

Bulletin d'alerte sur l'état des routes prévisionnel

En cas de prévision météorologique très défavorable, pouvant conduire à des restrictions de circulation significatives (fermetures de routes) et à des blocages, la DIRSO établit un bulletin d'alerte sur l'état des routes prévisionnel.

Ce bulletin d'alerte, qui prend la forme d'un communiqué de presse, indique à 24 heures de l'évènement pour chaque secteur routier:

- Les conditions météorologiques attendues (pluie, neige, verglas, vent)
- Les conditions de circulation qui en résultent ;
- Les restrictions de circulation envisagées ;
- L'évolution attendue.

Ce bulletin d'alerte est diffusé largement via les préfectures concernées.

4 | Nos conseils pour les usagers

Que dois-je faire avant de partir ?

Je m'assure du bon état de mon véhicule : état et pression des pneus, l'état des essuie-glaces, le bon fonctionnement des freins et phares, les niveaux (liquide du lave-glace, huile moteur), le chauffage et la ventilation.

Je me munis d'accessoires indispensables : pneus hiver, raclette, chaînes, etc. Pour rappel, dans le cadre de la loi montagne, les équipements (pneus neiges, chaussettes, chaînes) sont obligatoires à bord du véhicule et doivent être mis en place en cas de neige ou de verglas sur la chaussée.

Je prévois des objets pratiques dans mon véhicule : couvertures, vêtements chauds, gants, gilets de signalisation, lampe de poche, eau, nourriture et téléphone portable chargé.

Je m'informe sur les conditions météorologiques et l'état du trafic. En cas d'annonces de fortes intempéries, je diffère mon voyage.

Quelle conduite dois-je adopter pendant mon trajet ?

J'adapte ma conduite aux conditions météorologiques, en particulier ma vitesse et mes distances de sécurité. Je circule sur la voie qui est déneigée et j'évite les manœuvres brutales.

Je lis les informations sur les panneaux à message variable et j'adapte ma conduite à ces indications.

Pendant mon trajet, j'écoute les stations de radios diffusant les dernières informations sur les conditions de circulation.

Où puis-je m'informer des conditions de conduite et des restrictions de circulation dur les RN20, 22, 320 ?

Via le site internet Bison Futé dédiée à l'état des routes en hiver :

https://www.bison-fute.gouv.fr/pyrenees.html

Pourquoi les routes sont enneigées alors que Météo France avait annoncé le phénomène ?

La DIR Sud-Ouest consulte régulièrement les prévisions météorologiques, complète sa reconnaissance par des patrouilles régulières. Cette organisation a pour objectif d'anticiper et de déclencher au meilleur moment les actions de traitement des intempéries. Cependant, la neige ne peut être évacuée qu'une fois tombée.

Malgré cela, les épisodes climatiques ne peuvent pas toujours être prévus avec suffisamment de précision. Les techniques ne permettent pas d'éviter que les routes soient glissantes. Les conditions de conduite peuvent vite se détériorer ; particulièrement lorsqu'un véhicule ou un poids lourd se met en travers de la chaussée.

Pourquoi arrêter la circulation des poids lourds ?

Plus encore que les autres véhicules, les poids lourds sont affectés par les conditions hivernales difficiles. Lorsqu'un poids lourd est bloqué, il peut ainsi bloquer toute la circulation, y compris les engins de déneigement.

Afin d'éviter ce blocage accidentel, il est parfois nécessaire de stopper temporaire-ment la circulation des poids lourds à des endroits identifiés au préalable où les secours peuvent s'organiser facilement.

Pourquoi ne pas saler avant que la route ne soit glissante ?

Pour éviter les problèmes de verglas, le traitement consiste à épandre un mélange sel-eau juste avant l'apparition estimée du phénomène. On parle alors de traitement préventif, efficace dans la plupart des cas.

Il n'existe pas de technique préventive pour la neige. Le traitement dit curatif consiste alors à racler la neige tombée puis à épandre du sel pour favoriser la fonte des dernières traces de neige.

Il est donc inévitable que la route soit blanche lorsqu'il neige et le reste quelques heures, le temps que le traitement soit effectué et produise son effet.

Contacts presse

DIR Sud-Ouest
SG / Communication-Coordination :
Léa MEHBALI - 05 61 58 62 12
direction.dirso@developpement-durable.gouv.fr
www.dir.sud-ouest.developpement-durable.gouv.fr

Préfecture
Bureau de la représentation de l'État et de
la communication interministérielle :
pref-communication@ariege.gouv.f
pref-communication@pyrenees-orientales.gouv.fr

VH 2026 – 2027
Sur les RN20, 22, 320