

**DOSSIER D'ORGANISATION
DE LA VIABILITÉ HIVERNALE
(DOVH)**

Saison 2018/2019

**Direction de la Voirie et des Déplacements
Services Territoriaux Nord et Sud**

DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITÉ HIVERNALE

I. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION	3
A. Objet	3
B. Organisation générale	3
1. Contexte institutionnel	3
2. Le périmètre d'intervention du Département	4
C. Champ d'application et niveaux de service	4
1. Le réseau concerné est constitué des voies suivantes classées en priorité :	4
2. Conditions de conduite hivernale	5
3. Définition des objectifs de qualité en conditions normale et exceptionnelle	7
II. MOYENS MIS EN OEUVRE	8
A. Moyens matériels	8
B. Moyens humains	8
C. Réserve de sel	9
III. PROCÉDURES	11
A. L'organisation de la viabilité hivernale	11
1. Préparation de la VH	11
2. L'exécution de la viabilité hivernale	11
3. Le bilan de la viabilité hivernale (à partir du 1 ^{er} avril)	12
B. Procédure d'alerte	12
IV. TRAITEMENTS PREVENTIFS ET CURATIFS	14
A. Traitement préventif	14
1. Définition	14
2. Choix et dosage des fondants	14
3. Localisation et exécution du traitement	14
4. Durée du traitement	14
B. Traitement curatif	14
1. Définition	14
2. Choix et dosage du fondant	14
3. Localisation et exécution du traitement	15
4. Durée du traitement	15
V. ANNEXE 1 : Carte des circuits	16
VI. ANNEXE 2 : Compte-rendu d'interventions	17

I. OBJET ET CHAMP D'APPLICATION

A. Objet

La viabilité hivernale est une mission consistant à prévenir ou à lutter contre les phénomènes hivernaux (neige, verglas...) qui se manifestent sur la voirie. Il s'agit en premier lieu de limiter les impacts des intempéries sur la circulation, sur la sécurité des usagers et plus largement sur la vie économique du département.

Le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) présente l'organisation mise en place par le Conseil départemental pour la voirie départementale, le périmètre d'intervention et les moyens disponibles pour assurer cette mission confiée à la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD).

Les mesures décrites dans la suite du document sont applicables pour la période hivernale du 12 novembre 2018 au 18 mars 2019.

Il est rappelé que sur les routes départementales, les responsabilités sont partagées entre :

- Le Département, gestionnaire de la route, qui est responsable de l'entretien ;
- Le Maire qui détient le pouvoir de police générale et est responsable du nettoyage, ce qui implique le déneigement des routes (article 2212-2 du CGCT) ;
- Le Maire, ou le Préfet si la voie est classée à grande circulation, ou le Président du Conseil Départemental pour les RD hors agglomération, qui détient le pouvoir de police de circulation et, à ce titre, est responsable de la signalisation des dangers.

B. Organisation générale

1. Contexte institutionnel

Le DOVH s'inscrit dans les objectifs du Plan Neige ou Verglas Ile-de-France (PNVIF). Ce plan est établi et mis en œuvre sous le pilotage du Préfet de Police de Paris, sur l'ensemble de la Région Ile-de-France. Il vise à :

- Anticiper l'arrivée d'une perturbation climatique.
- Informer les usagers.
- Maîtriser la gestion du trafic poids lourds.
- Coordonner les opérations d'assistance.

Dans ce cadre **3 niveaux d'alerte** sont définis et déclenchés sur décision du Préfet, Secrétaire général de Défense et de Sécurité de Paris (SGZDS).

Le niveau 1 « veille hivernal » est activée de manière permanent du 15 novembre au 15 mars pendant la période de viabilité hivernale courante et tant qu'aucune perturbation n'est attendu à court et à moyen terme.

Le niveau 2 « veille renforcée » est déclenchée dès que les intempéries sont potentiellement génératrices de difficultés sur le réseau mais restent gérables par les gestionnaires de voiries. Elle place les acteurs en capacité de passer au niveau 3.

Le niveau 3 « activation des postes de commandement et de coordination ». Il est activé par le Préfet SGZDS en cas d'émission d'une vigilance orange ou rouge par Météo France sur au moins deux départements impliquant des risques de perturbations routières.

Par ailleurs d'autres acteurs que le Département participent à la mission de viabilité hivernale :

La Direction des Routes d’Ile-de-France (DIRIF) intervient sur le réseau des autoroutes et des routes nationales, dans les conditions qu’elle a fixées dans son propre DOVH.

Les communes (ou les communautés), selon les modalités qu’elles se sont fixées, interviennent sur les voies communales et sur certaines RD non traitées par les services départementaux.

2. Le périmètre d’intervention du Département

En termes de viabilité hivernale, le Département intervient sur environ 31 km. Sont ainsi traitées :

- Les RD situées hors agglomération sur lesquelles le Président du Conseil départemental détient le pouvoir de la police de circulation ;
- Des RD principales ou secondaires aux caractéristiques particulières.

C. Champ d’application et niveaux de service

1. Le réseau concerné est constitué des voies suivantes classées en priorité :

SECTEUR NORD	
Niveau 1	<ul style="list-style-type: none"> • La RD 970 (ex-RN 370) à Aulnay-sous-Bois entre la limite du département et la RD 40 y compris le rond-point.
Niveau 2	<ul style="list-style-type: none"> • La RD 970 (ex-RN 370) entre la RD 932 (ex-RN 2) (carrefour J. Monnet) à Aulnay-sous-bois et la RD 44 à Sevran y compris les giratoires ex-RN 2 et RD 115, • La RD 40 entre la RD 88 et le giratoire de l’A104 à la sortie de la zone Paris Nord 2 y compris les 3 giratoires RD 88, parc des expositions à Tremblay-en-France, Menhirs (Villepinte) • La RD 88 entre la limite de Villepinte et la voie périphérique sud de l’aéroport de Roissy à Tremblay-en-France, • La RD88e entre l’entrée du vieux pays de Tremblay et la RD115 • La voie de circulation de la cité 2 (voie privée départementale ouverte à la circulation) à Bobigny

SECTEUR SUD	
Niveau 1	<ul style="list-style-type: none"> • La RD 933 (ex-RN 3) de la Seine et Marne à l’entrée de Livry-Gargan située au droit du nouveau giratoire, y compris ce dernier (voie express et ses bretelles), à traiter en priorité.
Niveau 2	<ul style="list-style-type: none"> • La RD 934 (ex-RN 34) de la Seine et Marne à l’entrée de Neuilly-sur-Marne (Rue Albert Camus), • La RD 970 (ex-RN 370) à Noisy-le-Grand entre l’échangeur avec l’A 199 et le carrefour avec la RD 903 (ex-RN 303), • La RD 943 (ex-RN 403) à Clichy-sous-Bois entre la RD 970 (ex-RN 370) et le rond point des Postes devant le Collège Louise Michel, • La RD 129 en totalité, à Vaujours, Coubron, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois • La RD 970 (ex-RN 370) à Livry-Gargan entre l’ex-RN 3 et la RD 129 à Clichy-sous-Bois • La RD 136 à Clichy-sous-Bois entre l’allée Jules Vallès et l’entrée de Coubron.

Nota : Les 3,4km de l’ex-A186, bretelles comprises, à Montreuil sont réalisés par la DREIEA-DIRIF dans le cadre d’une convention d’exploitation.

Les interventions se font suivant deux niveaux de priorité définis par le Département :

- Le niveau N1 correspond aux itinéraires prioritaires.
- Le niveau N2 le traitement est assuré après celui de niveau 1 a été effectué et consolidé.

Les circuits de salage pour chaque secteur sont joints en annexe. Des dispositions particulières pourraient compléter ce chapitre.

Les niveaux de service déterminent notamment les objectifs sur des temps de retour à des conditions normales de circulation, en situation normale.

2. Conditions de conduite hivernale

Le critère de définition de la qualité de la viabilité hivernale, retenu au plan national, est la description de la détérioration des conditions de conduite hivernale induite par les phénomènes hivernaux. Ces conditions décrites explicitement permettent à chacun des acteurs de disposer d'une référence objective. Elles sont codifiées simplement pour assurer une circulation efficace de l'information et, bien sûr, déclinées suivant le type de phénomène rencontré.

Les conditions de conduite hivernale (Ci) peuvent être classées en quatre états bien différenciés selon la difficulté à circuler.

- **C1** (circulation normale)
- **C2** (circulation délicate avec danger potentiel mais faible risque de blocage)
- **C3** (circulation difficile avec danger évident et fort risque de blocage)
- **C4** (circulation impossible, par exemple bloquée par des véhicules en travers)

Le tableau suivant définit les conditions de conduite hivernale et décrit les états représentatifs de la surface de la chaussée en fonction des phénomènes hivernaux.

CONDITIONS DE CIRCULATION	DEFINITION GENERALE	ÉTATS REPRESENTATIFS DE LA CHAUSSEE	
		VERGLAS	NEIGE
C1 Circulation normale	Pas de piège hivernal particulier	Absence	Absence Sauf éventuellement sur les parties non circulées
C2 Circulation délicate	Risques localisés ou de faible ampleur Peu de risque de blocage	Givre localisé Plaque de verglas	Fraîche en faible épaisseur (<5cm), ou fondante, ou tassée et gelée en surface ou congères en formation
C3 Circulation difficile	Dangers évidents Risques de blocages importants	Givre généralisé Verglas généralisé	Fraîche en épaisseur importante (10 à 20 cm), ou tassée en gelée en surface, ou congères en formation

<p>C4 Circulation impossible</p>	<p>Circulation possible uniquement avec des engins spécialisés</p>	<p>Verglas généralisé en forte épaisseur</p>	<p>Fraïche en très forte épaisseur, ou formation d'ornières glacées profondes, ou congères formées</p>
--------------------------------------	--	--	--

Les états de chaussée représentatifs associés aux conditions de conduite hivernale C2 à C4, dépendent de la pente longitudinale de la route.

3. Définition des objectifs de qualité en conditions normale et exceptionnelle

3.1. Situation normale

Les objectifs de qualité sont traduits pour une certaine période et par type de phénomène par :

- une condition de référence (état de viabilité maintenu pendant la période hivernale) ;
- une condition minimale (état minimal de viabilité pendant un phénomène climatique) ;
- une durée de retour à la condition de référence, comptée selon les phénomènes.

La durée prévisionnelle de retour à la condition de référence est calculée de manière différente selon le phénomène considéré :

- pour le verglas, elle est comptée à partir de l'alerte du phénomène de verglas, dans la mesure où le début de ce phénomène est difficile à situer dans le temps ;
- pour la neige et les précipitations verglaçantes, elle part de la fin de la précipitation ou de la fin du phénomène de formation de congères.

Le tableau de définition des objectifs qualité arrêtés pour le département de la Seine-Saint-Denis est le suivant :

Niveau de service		N1	N2	
Période de validité		0/24h	6/20h	20/6h
Condition de référence		C1	C1	C1
VERGLAS avec ou sans précipitation Dès la connaissance du phénomène	Condition minimale	C2	C2	C3
	Durée prévisionnelle de retour à la condition de référence	3h	5h	5h
NEIGE Après la fin de l'averse	Condition minimale	C2	C2	C3
	Durée prévisionnelle de retour à la condition de référence	4h	6h	6h

3.2. Situation exceptionnelle

La situation devient exceptionnelle si les moyens de service ou ceux habituellement disponibles se révèlent insuffisants pour maintenir les niveaux de service normaux annoncés. Le phénomène météorologique peut induire une situation exceptionnelle dès lors qu'il est identifié comme exceptionnel :

- pluie en surfusion
- précipitations sur sol gelé
- fortes chutes de neige « lourde »
- chutes de neige poudreuse combinée au vent, formation de congères

Il faut noter que la concomitance de certains phénomènes climatiques de caractère non exceptionnel en eux-même avec un trafic élevé au regard des capacités du réseau concerné, peut conduire à une situation exceptionnelle.

Un phénomène hivernal exceptionnel se caractérise par :

- sa nature : pour certains phénomènes nos moyens ne permettent pas d'apporter une réponse efficace face aux dégradations des conditions de circulation qu'ils provoquent. C'est le cas des pluies en surfusion,
- son intensité : il peut conduire à un débordement rapide de nos moyens d'intervention et à un blocage généralisé rapide. C'est le cas lors d'une très forte chute de neige,
- sa durée : même de faible intensité un phénomène persistant provoque une asphyxie du dispositif opérationnel lié à son dimensionnement,
- sa fréquence et son heure d'apparition : si un phénomène se produit quelque fois par an, on peut le caractériser d'exceptionnel,
- la présence de certains paramètres associés qui contrarient, voire annihilent l'efficacité de nos moyens. C'est le cas du vent après une neige froide (formation de congères),
- la présence d'une congestion de trafic contrariant la progression des véhicules d'intervention.

En fonction des paramètres (nature, intensité, durée et fréquence) qui caractérisent le phénomène climatique et des conditions de progression des matériels dans les flux de circulation, la situation rencontrée est dite « exceptionnelle ». Les objectifs de qualité sont définis uniquement face à une situation normale.

La fréquence et l'intensité des intempéries hivernales sont variables d'un hiver à l'autre. Il en résulte des impossibilités techniques et surtout économiques à se prémunir exhaustivement contre toutes les situations.

En situation exceptionnelle, la notion de temps de retour disparaît. Elle fait place à une obligation de moyens. L'ensemble des moyens humains et matériels disponibles est mobilisé sur les réseaux importants, tout en respectant les obligations liées aux respects des temps de repos minimum.

II. MOYENS MIS EN OEUVRE

A. Moyens matériels

Les services territoriaux utilisent les matériels mis à disposition par le Bureau de la Maintenance (BM) de la Direction des Bureaux et de la Logistique/Service Déplacement, Optimisation et Entretien de la Flotte (DBL/SDOEF).

A noter que 2 camions neufs ont été livrés aux centres d'exploitation de Bondy et de Villepinte (renouvellement de matériel).

B. Moyens humains

Durant les heures de travail, dans chaque service territorial, le chef du bureau des centres d'exploitation organise l'(es) équipe(s) d'astreinte dans le planning de chaque centre d'exploitation.

En dehors des heures de travail, une équipe d'astreinte est constituée par circuit de viabilité hivernale établi par le chef du bureau des centres d'exploitation ; elle comprend :

- 1 responsable d'astreinte (chef d'équipe, responsable de secteur (RS) ou pour "STS le chef du bureau BCE-STs")
- 2 agents d'exploitation

C. Réserve de sel

Pour assurer 10 traitements curatifs (ou 20 traitements préventifs), une réserve de sel est fixée à 75 t répartie en 30 t pour le Nord et 45 t pour le Sud.

Les éléments sont synthétisés dans le tableau ci-après :

Service	Attributions	Localisation	Stock de sel	Matériels de traitement							Eléments complémentaires				
				Camion porteur			Equipement	Saleuses		Rabot ou lame	Moyen de communication		Longueur des voies traitées		Personnel
				Marque	Immatriculation	Caractéristiques		type	m ³		radio	téléphone	N1	N2	
Direction de la Voirie et des Déplacements	Secteur nord RD 970 (Ex-RN370) nord, RD88, RD88E RD 40 Cité 2	Centre d'exploitation de Villepinte 40-42, rue Jules Ferry 93 420 Villepinte	50 t	Renault	EQ-783-JN	210 CV	Grue Ampliroll + porte-lame	MEGAGIL	3	lame	Walkie talkie	Portable responsable viabilité hivernale 06 24 75 14 87	1,9 km	12,7 km Cité 2 2 km	1 RS ou 1 chef d'équipe + 2 agents d'astreinte la nuit en semaine et le week-end
	Secteur sud RD 933 (Ex-RN3), RD 970 (ex-RN370), RD 934 (ex-RN34), RD 943 (ex-RN403), RD129	Centre d'exploitation de Neuilly-sur-Marne 198-202, rue Paul et Camille Thomoux 93330 Neuilly-sur-Marne	70 t	Renault	EQ-684-HE (CE Bondy)	180 CV	Grue Ampliroll + porte-lame	LEBON	3	lame		Portable responsable viabilité hivernale 06 61 66 88 16	4,5 km	10,1 km	1 RS ou 1 chef d'équipe + 2 agents d'astreinte la nuit en semaine et le week-end
Parc routier	Matériel de secours	Parc routier 81 Av. Victor Hugo 93300 Aubervilliers	-								06 19 58 27 80				

III. PROCÉDURES

A. L'organisation de la viabilité hivernale

1. Préparation de la VH

► Du 15 octobre au 1^{er} novembre

Les Chefs des bureaux des centres d'exploitation (Nord et Sud)

- Passent commande au BM de véhicules de liaison,
- Passent commande de la fourniture de sel, le cas échéant,
- Etablissent les plannings d'astreinte des agents et responsables d'astreinte,
- Etablissent les circuits de salage,
- Valident et diffusent les plannings d'astreinte,
- Valident et diffusent à chaque agent les circuits de salage, et les dispositions particulières s'il y a lieu
- Vérifient la complémentarité de nos circuits avec les circuits voisins: départ 95 et départ 77.

Le BM

- Effectue la révision complète des porteurs et des équipements,
- Equipe les porteurs (matériel de salage et feux à éclats),
- Prépare les véhicules de liaison.

Le Service des Déplacements et du Patrimoine Routier (Bureau Gestion du Patrimoine)

- Communique aux services territoriaux la liste des prestations commandées à METEO France, à savoir :
 - des messages d'alerte ou "flashes" ("phénomènes glissants" et "gelées"),
 - un site extranet qui permet d'obtenir des atmogrammes (prévisions "fines" jusqu'à 3 jours), des commentaires VH, des données d'observations, des bulletins à 9 jours, des images satellites, des prévisions de température de chaussée,
 - 5 appels à un prévisionniste.
- Diffuse aux communes concernées le circuit de salage.

► Du 1^{er} au 15 novembre

Les Chefs des bureaux des centres d'exploitation (Nord et Sud)

- Diffusent les bulletins météorologiques de Météo France qui arrivent par fax (et ou courriel) à l'accueil des services territoriaux et aux centres d'exploitation de Villepinte et de Neuilly-sur-Marne.

Le BM

- Livre le matériel aux services territoriaux après contrôle par le service des Mines,
- Organise un rappel d'utilisation des saleuses et des lames.

2. L'exécution de la viabilité hivernale

La mise en veille des équipes d'astreinte commence en général dès le 1^{er} lundi (à 16h45) précédant le 15 novembre ou le 15 novembre si c'est un lundi. La période de veille se termine en général le lundi (à 8h00) qui suit le 15 mars ou le 15 mars si c'est un lundi.

Les Chefs des bureaux des centres d'exploitation (Nord et Sud)

- Passent commande des stocks de sel si nécessaire.
- S'assurent pendant toute la durée de la période hivernale de l'état du stock de sel et proposent éventuellement une commande supplémentaire aux chefs de service.

Les Responsables d'astreinte

- Responsable S.T.S., téléphone 06 61 66 88 16
- Responsable S.T.N., téléphone 06 24 75 14 87
- Contrôlent les bulletins météo,
- Déclenchent l'alerte le cas échéant (voir procédure détaillée),
- Rendent compte des interventions, incidents, pannes par la rédaction d'un compte-rendu d'intervention après chaque sortie et mobilisation de moyens (CR envoyé du fax du centre d'exploitation) qui servent à alimenter le tableau de suivi de la VH.

Les Agents d'astreinte

- Rendent compte des pannes ou incidents,
- Effectuent les contrôles d'entretien, lavent les saleuses, effectuent les pleins de carburant.

► *Depuis la date de fin de veille jusqu'au 1^{er} avril*

Les Chefs des bureaux des centres d'exploitation (Nord et Sud)

- Contrôlent les bulletins météo,
- S'assurent du maintien en état de fonctionnement des porteurs équipés de saleuses.

3. Le bilan de la viabilité hivernale (à partir du 1^{er} avril)

Les Chefs des bureaux des centres d'exploitation (Nord et Sud)

- Etablissent un bilan de l'activité hivernale (tonnage de sel utilisé, restant, nombre et dates des sorties, appels au prévisionniste, total des heures de sortie),
- Complètent et communiquent les informations aux Chefs des services territoriaux.

Le BM

- Récupère les porteurs et saleuses pour démontage et entretien général.

Le SDPR (BGP)

- Etablit le bilan de la viabilité hivernale pour l'ensemble de la DVD.

B. Procédure d'alerte

Un service extranet de Météo France à l'adresse ci jointe : <http://www.meteo.fr/extranets/>, avec un code d'accès donne les prévisions météo avec des commentaires. Ce site est consultable d'un poste de travail ou de son domicile.

Trois niveaux d'alerte peuvent être lancés par le responsable d'astreinte en fonction des événements météorologiques. Suivant le cas, il sera nécessaire de passer directement au niveau 1 ou 3, seul le niveau 4 n'est pas à l'initiative du responsable d'astreinte.

En cas d'incertitude sur les données météorologiques, le responsable d'astreinte peut s'informer auprès d'un prévisionniste de Météo France (cf. NOT2018-054)

Les flashes de Météo France sur les phénomènes glissants sont faxés directement aux 2 services territoriaux et aux centres d'exploitation de Neuilly-sur-Marne et de Villepinte.

A chaque fin d'alerte, le responsable d'astreinte remplit une fiche de service hivernal qu'il remet au chef du bureau des centres d'exploitation.

Niveau alerte	Déclenchement de l'alerte	Fin d'alerte	Responsables des équipes d'astreinte	Chauffeurs et agents d'astreinte	Chef de service ou Contrôleur	Cadre de permanence
1	Les bulletins météorologiques informent de risques de phénomènes glissants et que l'évolution des températures est annoncée autour ou en dessous de 0°.	Dès que les températures passent au-dessus de 0° et que les prévisions confirment cette évolution	<ul style="list-style-type: none"> ☐ Vérifient la disponibilité des agents, • S'informent des bulletins météorologiques pour confirmer l'évolution des prévisions (température, hygrométrie), • Font une tournée de secteur du réseau à traiter pour contrôler l'état de la chaussée au moment prévu de la formation du phénomène glissant. 	<ul style="list-style-type: none"> • Préparent le matériel de salage (chargement de sel, plein d'essence). 		
2	Les températures se stabilisent à - 0° ou en dessous et les risques de phénomènes glissants sont confirmés par la tournée de secteur ou par les prévisions du météorologiste.	Idem Alerte niveau 1	<ul style="list-style-type: none"> • Lancent le salage préventif conformément aux circuits définis, • Font une tournée de secteur pour contrôler l'efficacité du traitement et l'état de la chaussée, • Vérifient auprès des bulletins météorologiques de l'évolution des prévisions météo en cas d'incertitude. 	<ul style="list-style-type: none"> • Exécutent les opérations de salage sur le circuit qui lui est affecté, • Informent régulièrement le responsable d'astreinte de l'état de la chaussée et de la circulation, • Veillent à exécuter un épandage régulier de sel sur la chaussée, • Contrôlent à chaque retournement le niveau de sel dans la saleuse. 		
3	Les températures évoluent vers la négative et des chutes importantes de pluie ou neige, imminentes, sont annoncées par les prévisions météo ou par la CVM (1) niveau 3.	Dès que les précipitations ont cessé, les températures sont revenues au-dessus de 0° et que les prévisions confirment cette évolution.	<ul style="list-style-type: none"> • Lancent les opérations de salage conformément aux circuits définis (niveau 1 traité en priorité), • Alertent le chef de service, • Prennent contact téléphonique avec les gestionnaires des voies limitrophes, • Adaptent les circuits de salage en fonction de la circulation et des phénomènes météo, • Organisent la relève des agents et des chefs d'équipe, • Diffusent les informations sur l'état de la circulation à la hiérarchie • Vérifient l'évolution des prévisions météo en cas d'incertitude. 	<ul style="list-style-type: none"> • Équipent les porteurs des lames de déneigement, • Exécutent les opérations de salage sur le circuit qui lui est affecté, • Informent régulièrement le chef d'équipe de l'état de la chaussée et de la circulation, • Veillent à exécuter un épandage régulier de sel sur la chaussée, • Contrôlent à chaque retournement le niveau de sel dans la saleuse. 	Le chef de service territorial prévient le Cadre de permanence	Informe le Président du Conseil départemental
4	<p>Une alerte de niveau 4 correspond à un phénomène exceptionnel : application du Plan Neige Verglas d'Ile de France (PNVIF) :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Le cadre de permanence est destinataire des informations diffusées par l'Etat Major de Zone, le PC zonal de circulation et le CRICR, • Le Préfet peut prendre toutes les mesures qui s'imposent, <p>Le Chef de Service met en place les dispositions particulières (de préférence les contrôleurs responsables de secteur) pour relayer les informations relatives aux conditions de circulation vers le Cadre de permanence. Dans le cas de situation exceptionnelle (quantité de neige supérieure ou égale à 5 cm), les actions prévues au niveau 3 sont maintenues et complétées par des actions particulières :</p> <ul style="list-style-type: none"> • Réquisition de matériel de déneigement auprès des entreprises privées, • Fermeture éventuelle des bretelles d'accès pour déneigement des axes, • Réquisition des dépanneurs pour évacuation des véhicules bloqués, etc. 					
		Message de fin d'alerte	Voir Alerte niveau 3	Voir Alerte niveau 3	Voir Alerte niveau 3	

IV. TRAITEMENTS PREVENTIFS ET CURATIFS

A. Traitement préventif

1. Définition

Un traitement préventif est destiné à empêcher ou retarder la formation de glace (verglas) sur la chaussée. Il consiste à donner aux chaussées une salinité suffisante destinée à abaisser le point de congélation. Une exécution efficace implique une analyse aussi précise que possible des risques avant décision, un délai le plus faible possible entre le traitement et l'apparition du phénomène. Toute systématisation est à exclure.

2. Choix et dosage des fondants

Type de chaussée	Sel solide
Sèche	Possible
Humide	Possible
Mouillée	Préférable
Dosage	10 à 15 g/m ²

3. Localisation et exécution du traitement

Les conditions de salage préventif et la définition des zones et des circuits concernés sont à déterminer en début de service hivernal par le responsable d'astreinte en fonction de l'expérience des hivers précédents.

4. Durée du traitement

La durée du traitement est conditionnée par la longueur du circuit à traiter et les conditions de circulation. Le salage préventif est considéré terminé lorsque la totalité du circuit est traité.

B. Traitement curatif

1. Définition

Un traitement curatif est destiné à éliminer le plus rapidement la cause d'une glissade de la chaussée due au verglas ou à une chute de neige. Un traitement curatif doit être rapidement efficace ce qui implique :

- une détection précoce du phénomène par une observation du comportement de la chaussée lors des tournées ou du traitement préventif ;
- une intervention rapide ;
- le choix des moyens adéquat.

En complément du salage, il est parfois nécessaire de racler la surface de la chaussée :

- soit en cas de couche importante de glace ;
- soit en cas de chute de neige.

2. Choix et dosage du fondant

En traitement curatif, un épandage de sel de déneigement solide sera effectué à raison de 20 à 30 g/m².

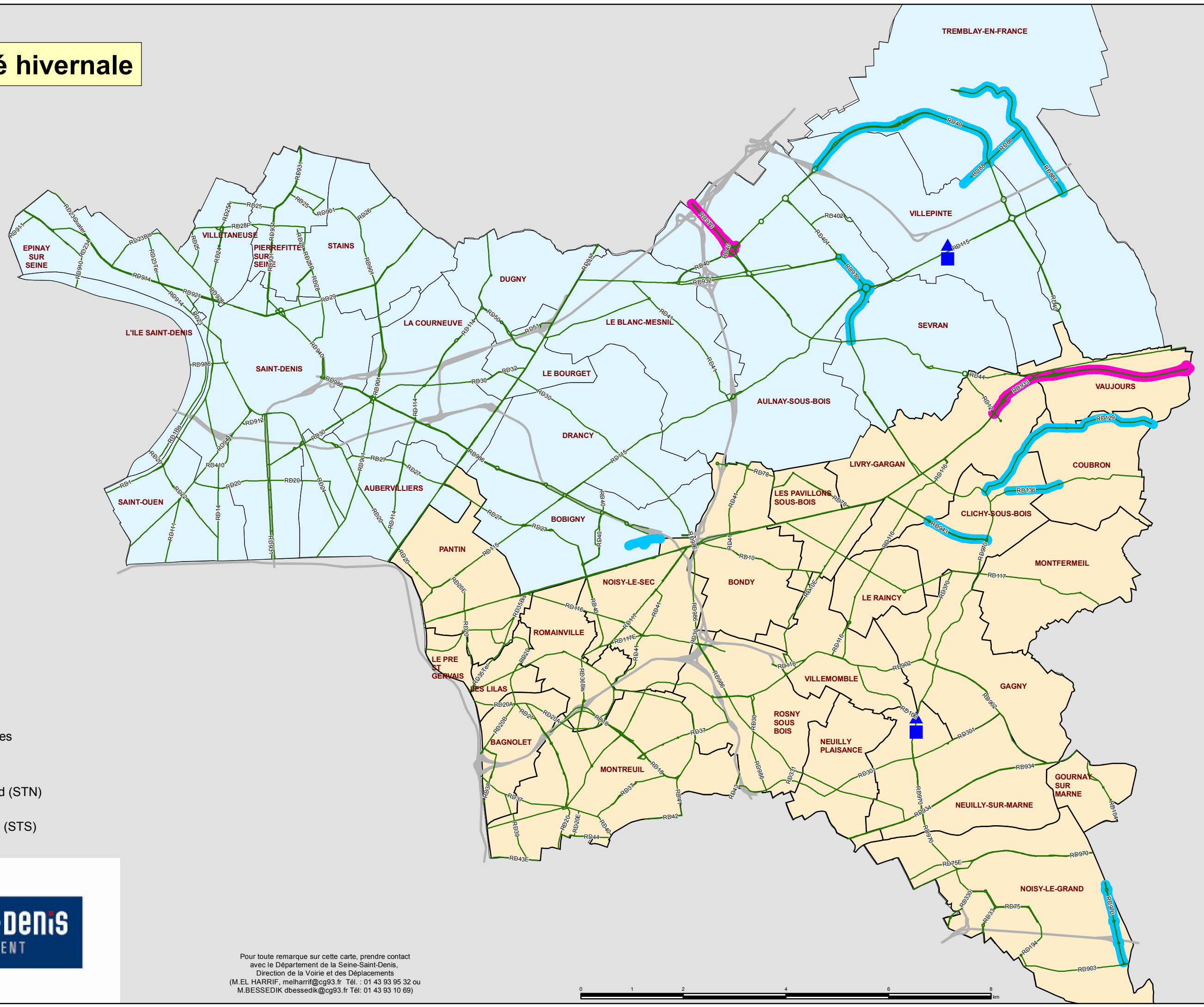
3. Localisation et exécution du traitement

L'ensemble du réseau est traité avec priorité donnée aux sections de niveau I. Les conditions sont définies en début de service hivernal en même temps que les circuits de salage.

4. Durée du traitement

La durée de traitement est conditionnée par la longueur du circuit, les conditions de circulation et l'intensité de la précipitation. Le traitement est considéré terminé lorsque les axes concernés sont rendus "au noir" et sont devenus praticables sans risque pour les usagers.

Viabilité hivernale



Réseau viabilité hivernale

- █ NIVEAU N1
- █ NIVEAU N2
- ▲ Centres d'exploitation

Réseau routier

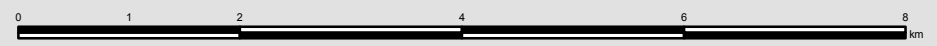
- Voies départementales

Services territoriaux

- Service Territorial Nord (STN)
- Service Territorial Sud (STS)



Pour toute remarque sur cette carte, prendre contact avec le Département de la Seine-Saint-Denis, Direction de la Voirie et des Déplacements (M.EL HARRIF, melharrif@cg93.fr Tél. : 01 43 93 95 32 ou M.BESSEDIK dbessedik@cg93.fr Tél: 01 43 93 10 69)



VI. ANNEXE 2 : Compte-rendu d'interventions



Direction de la Voirie et des Déplacements
Service Territorial - Nord
Compte Rendu Intervention Viabilité Hivernale

Date/...../..... Responsable d'Astreinte :

Conditions Météo

Clair Neige Givre autre
Couvert Verglas Gelées blanche

Mode d'Intervention

Salage (voir circuit traité)
patrouillage

Circuit traité

En entier RN+RD **sauf** cité 2
Partiellement Ex RN370 G Braque
 Ex RN 370 S, Lenglen
 Ex RN 370 „J F, Kennedy
 RD 88
 RD88e
 RD 40 voie Nouvelle
 RD 40 Paris Nord 2
 Cité 2

Quantité de sel utilisé

.....Tonnes

Appel des agents

A
.....h.....

Horaires d'intervention

Heure de débuth.....

Heure de finh.....

Equipe en récupération

OUI

NON

Commentaire

Circuit prioritaire Niveau 1

Signature du responsable
d'Astreinte

A envoyer par scan à
epetiot@seinesaintdenis.fr
ebedel@seinesaintdenis.fr
Iniabaly@seinesaintdenis.fr
plongavesne@seinesaintdenis.fr
alefauchoux@seinesaintdenis.fr
gjourdain@seinesaintdenis.fr
jbriole@seinesaintdenis.fr