

**DOSSIER D'ORGANISATION  
DE LA VIABILITÉ HIVERNALE (DOVH)  
SUR LES VOIRIES DÉPARTEMENTALES  
Saison 2020/2021**



**CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA SEINE-SAINT-DENIS**

**Direction de la Voirie et des Déplacements**

**Services Territoriaux Nord et Sud**

## SOMMAIRE

PREAMBULE.....	3
I. OBJET .....	3
II. COTEXTE INSTITUTIONNEL .....	3
III. OBJECTIFS DE QUALITE .....	4
A. Conditions de circulation hivernale.....	4
B. Choix d'indicateurs de qualité.....	5
C. Définition des objectifs de qualité .....	6
IV. ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE .....	7
A. Périmètre d'intervention du Département.....	7
B. Moyens mis en œuvre.....	8
1. Moyens matériels et matériaux.....	8
2. Moyens humains.....	8
3. Les moyens de communication .....	8
4. Les intervenant et leurs rôles .....	10
V. SURVEILLANCE ET ALERTE .....	11
A. Veille météorologique.....	11
B. Surveillance du réseau .....	12
C. Procédure d'alerte .....	13
VI. TRAITEMENT ET INTERVENTIONS.....	15
A. Traitement préventif.....	15
B. Traitement curatif .....	15
VII. INFORMATION AUX USAGERS ET PARTENAIRES.....	16
ANNEXE 1	CARTE DES CIRCUITS
ANNEXE 2	COMPTE RENDU D'INTERVENTION
ANNEXE 3	ORGANISATION DE L'ASTREINTE MECANIQUE

## PREAMBULE

La viabilité hivernale sur les voiries départementales est l'une des compétences du Département. Elle consiste à prévenir ou à lutter contre les conséquences des phénomènes hivernaux (neige et verglas) qui se manifestent sur la voirie dans un contexte de mobilité croissante et multimodale.

Il s'agit des interventions menées pour limiter les impacts des intempéries sur la circulation, garantir à tous les usagers de meilleures conditions de sécurité et de déplacements et assurer également la continuité de l'activité économique au sein du territoire de la Seine-Saint-Denis.

## I. OBJET

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 dédiés 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 9 novembre 2020 au 15 mars 2021.

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 voiries départementales hors agglomération, qui détient le pouvoir de police de circulation et, à ce titre, est responsable de la signalisation des dangers.

## II. 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 voiries départementales situées en agglomération et non traitées par les services départementaux.

### III. OBJECTIFS DE QUALITE

#### A. Conditions de circulation 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
<b>C1</b> Circulation normale	Pas de piège hivernal particulier	Absence	Absence Sauf éventuellement sur les parties non circulées
<b>C2</b> Circulation délicate	Risques localisés ou de faible ampleur Peu de risque de blocage	Givre localisé Plaques de verglas	Fraîche en faible épaisseur (<5cm), ou fondante, ou tassée et gelée en surface ou congères en formation

<b>C3</b> <b>Circulation difficile</b>	Dangers évidents Risques de blocages importants	Givre généralisé Verglas généralisé	Fraïche en épaisseur importante (10 à 20 cm), ou tassée en gelée en surface, ou congères en formation
<b>C4</b> <b>Circulation impossible</b>	Circulation possible uniquement avec des engins spécialisés	Verglas généralisé en forte épaisseur	Fraïche en très forte épaisseur, ou formation d'ornières glacées profondes, ou congères formées

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

## B. Choix d'indicateurs de qualité

### ➤ En situation normale

La déclinaison des conditions de circulations indiquées ci-dessus, permet de définir, sn situation normale, les indicateurs de qualité suivants, dans les délais appropriés pour une certaine période et par type de phénomène.

- Condition de référence : maintien de la route dans un état de viabilité
- Condition minimale : maintien de la route dans un état minimal de viabilité pendant un phénomène climatique ;
- Durée de retour à la condition de référence : rétablissement des conditions de référence.

La durée 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.

### ➤ En situation exceptionnelle

La situation devient exceptionnelle si les moyens de service ou ceux habituellement disponibles se révèlent insuffisants ou inopérants pour maintenir ou rétablir les conditions de circulation.

Le phénomène météorologique identifiés comme exceptionnel sont les suivants:

- 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-mêmes 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 durée 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.

### C. Définition des objectifs de qualité

La définition des objectifs de qualité découle de la combinaison des trois indicateurs de qualité, indiqués en situation normale.

Le tableau ci-dessous indique les objectifs arrêtés pour le département de la Seine-Saint-Denis, en situation normale.

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

## IV. ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE

L'organisation générale de la viabilité hivernale sur les voiries départementales est confiée aux services de la Direction de la Voirie et des Déplacements (DVD).

- Le service des déplacements et du patrimoine routier représentant du maître d'ouvrage (SDPR)
- Les services territoriaux nord (STN) et sud (STS) en qualité de maîtres d'œuvre et d'intervenants

La Direction des Bureaux et de la Logistique (DBL) intervient également dans cette organisation, notamment son bureau de la maintenance des véhicules (BMV) du service de gestion des véhicules (SGV).

### A. Périmètre d'intervention du Département

Le Département intervient sur environ 31 km. Sont ainsi traitées :

- Les voiries départementales situées hors agglomération sur lesquelles le Président du Conseil départemental détient le pouvoir de la police de circulation ;
- les voiries départementales principales ou secondaires aux caractéristiques particulières, situées en agglomération.

Les interventions s'effectuent 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.

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

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

SECTEUR NORD	
<b>Niveau 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La RD 970 à Aulnay-sous-Bois entre la limite du département et la RD 40 y compris le rond-point.</li> </ul>
<b>Niveau 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• La RD 970 entre la RD 932 (carrefour J. Monnet) à Aulnay-Sous-Bois et la RD 44 à Sevran y compris les giratoires RD 932 et RD 115,</li> <li>• 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)</li> <li>• La RD 88 entre la limite de Villepinte et la voie périphérique sud de l'aéroport de Roissy à Tremblay-en-France,</li> <li>• La RD 88e entre l'entrée du vieux pays de Tremblay et la RD 115</li> <li>• La voie de circulation de la cité 2 (voie privée départementale ouverte à la circulation) à Bobigny</li> </ul>

SECTEUR SUD	
<b>Niveau 1</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La RD 933 de la Seine et Marne à l'entrée de Livry-Gargan située au droit du nouveau giratoire Lucie Aubrac, y compris ce dernier (voie express et ses bretelles), à traiter en priorité.</li> </ul>
<b>Niveau 2</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>La RD 970 à Noisy-le-Grand entre l'échangeur avec l'A 199 et le carrefour avec la RD 903,</li> <li>La RD 943 à Clichy-sous-Bois entre la RD 970 et le rond-point des Postes devant le Collège Louise Michel,</li> <li>La RD 129 en totalité, à Vaujours, Coubron, Livry-Gargan, Clichy-sous-Bois</li> <li>La RD 970 à Livry-Gargan entre la RD 933 et la RD 129 à Clichy-sous-Bois</li> <li>La RD 136 à Clichy-sous-Bois entre l'allée Jules Vallès et l'entrée de Coubron.</li> </ul>

## B. Moyens mis en œuvre

### 1. Moyens matériels et matériaux

Au sein du centre d'exploitation de Villepinte – bureau des centres d'exploitation (BCE) du service territorial nord (STN):

- un camion de 13 t portant une saleuse de 3 m3 et muni d'une lame de déneigement ;
- Grue Ampliroll + porte-lame
- des sacs big bag chargés à la grue
- un stock en sel de 43,5 t

Au sein du centre d'exploitation de Neuilly-sur-Marne- bureau des centres d'exploitation sud du service territorial sud (STS) :

- 2 camions de 19 t portant une saleuse de 3.5 m3 d'une lame de déneigement et dont l'un des deux camions est équipé d'un réservoir à saumure embraqué de 1 t.
- Grue Ampliroll + porte-lame
- une tractopelle qui permet de charger directement la saleuse avec du sel en vrac
- un stock en sel de 271.28 t

### 2. 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 le chef de bureau BCE
- 2 agents d'exploitation

### 3. Les moyens de communication

L'ensemble du personnel d'astreinte est équipé de téléphones portables

DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE 2020-2021

Le tableau suivant synthétise les moyens indiqués ci-dessus :

Direction	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	m³		radio	téléphone	N1	N2	
Direction de la Voirie et des Déplacements	<b>Secteur nord</b> RD 970 (Ex-RN370) nord, RD88, RD88E RD 40 Cité 2	<b>Centre d'exploitation de Villepinte</b> 40-42, rue Jules Ferry 93 420 Villepinte	43,5 t	Renault	EQ-783-JN	210 CV	Grue Ampliroll + porte-lame	MEGAGIL	3	lame	Talkie-walkie	Portable responsable viabilité hivernale 06 24 75 14 87	1,9km	12,7 km Cité 2 2 km	1 Responsable d'astreinte VH + 2 agents d'astreinte la nuit en semaine et le week-end
	<b>Secteur sud</b> RD 933 (Ex-RN3), RD 970 (ex-RN370), RD 943 (ex-RN403), RD129	<b>Centre d'exploitation de Neuilly-sur-Marne</b> 198-202, rue Paul et Camille Thomoux 93330 Neuilly-sur-Marne	271,28 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 Responsable d'astreinte VH + 2 agents d'astreinte la nuit en semaine et le week-end
			Renault	AD-951-TQ (CE Neuilly-sur-Marne)	280 CV	Grue Ampliroll + porte-lame+ centrale à saumure embarquée	LEBON	4,5	lame						
Direction des Bâtiments et de la Logistique	<b>Matériel de secours</b>	<b>Parc routier</b> 99 avenue du Général de Gaulle 93110 Rosny-sous-Bois	-									06 19 58 27 80			

#### 4. Les intervenant et leurs rôles

##### a) Préparation de la Viabilité hivernale

###### ***Du 15 octobre au 1<sup>er</sup> novembre***

###### Le Bureau gestion du patrimoine du Service des déplacements et du patrimoine routier

- Diffuse aux partenaires le circuit de salage, notamment les communes.
- 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.

###### Les Bureaux des centres d'exploitation des Services territoriaux nord (STN) et sud (STS)

- 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 : département 95 et département 77,
- Organisent la reconnaissance des circuits pour les agents et la prise de connaissance du présent DOVH.

###### Le Bureau de la maintenance des véhicules (BMV) du Service de gestion des véhicules (SGV)

- Effectue la révision complète des porteurs et des équipements,
- Equipe les porteurs (matériel de salage et feux à éclats),
- Assure l'astreinte pour l'entretien des engins et leurs équipements.

###### ***Du 1<sup>er</sup> 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.

##### b) Exécution de la viabilité hivernale

La mise en veille des équipes d'astreinte commence en général dès le 1<sup>er</sup> 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 services.

Les Responsables d'astreinte (S.T.S : téléphone 06 61 66 88 16 – 01 71 29 24 66, 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<sup>er</sup> 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.

### **c) Le bilan de la viabilité hivernale (à partir du 1er 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 Bureau de gestion du patrimoine routier

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

## **V. SURVEILLANCE ET ALERTE**

### **A. Veille météorologique**

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. NOT2020-0)

Les flashs 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.

## **B. Surveillance du réseau**

La surveillance du réseau incombe aux agents du centre d'exploitation chacun sur les limites administratives de son service.

En période d'astreinte, les patrouilleurs assurent la surveillance du réseau qui leur est affecté. Ils doivent, en cas de besoin, faire des reconnaissances sur place et notamment sur les sites recensés comme points délicats particuliers répertoriés. Les Patrouilleurs procéderont aux reconnaissances nécessaires au moyen d'appareils appropriés (exemple : thermo-hygromètres).

**C. Procédure d'alerte**

Le tableau suivant présente la procédure d'alerte:

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"> <li><input type="checkbox"/> Vérifient la disponibilité des agents,</li> <li><input type="checkbox"/> S'informent des bulletins météorologiques pour confirmer l'évolution des prévisions (température, hygrométrie),</li> <li><input type="checkbox"/> 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.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Préparent le matériel de salage (chargement de sel, plein d'essence).</li> </ul>		
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"> <li><input type="checkbox"/> Lancent le salage préventif conformément aux circuits définis,</li> <li><input type="checkbox"/> Font une tournée de secteur pour contrôler l'efficacité du traitement et l'état de la chaussée,</li> <li><input type="checkbox"/> Vérifient auprès des bulletins météorologiques de l'évolution des prévisions météo en cas d'incertitude.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Exécutent les opérations de salage sur le circuit qui lui est affecté,</li> <li><input type="checkbox"/> Informent régulièrement le responsable d'astreinte de l'état de la chaussée et de la circulation,</li> <li><input type="checkbox"/> Veillent à exécuter un épandage régulier de sel sur la chaussée,</li> <li><input type="checkbox"/> Contrôlent à chaque retournement le niveau de sel dans la saleuse.</li> </ul>		
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"> <li><input type="checkbox"/> Lancent les opérations de salage conformément aux circuits définis (niveau 1 traité en priorité),</li> <li><input type="checkbox"/> Alertent le chef de service,</li> <li><input type="checkbox"/> Prennent contact téléphonique avec les gestionnaires des voies limitrophes,</li> <li><input type="checkbox"/> Adaptent les circuits de salage en fonction de la circulation et des phénomènes météo,</li> <li><input type="checkbox"/> Organisent la relève des agents et des chefs d'équipe,</li> <li><input type="checkbox"/> Diffusent les informations sur l'état de la circulation à la hiérarchie</li> <li><input type="checkbox"/> Vérifient l'évolution des prévisions météo en cas d'incertitude.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li><input type="checkbox"/> Équipent les porteurs des lames de déneigement,</li> <li><input type="checkbox"/> Exécutent les opérations de salage sur le circuit qui lui est affecté,</li> <li><input type="checkbox"/> Informent régulièrement le chef d'équipe de l'état de la chaussée et de la circulation,</li> <li><input type="checkbox"/> Veillent à exécuter un épandage régulier de sel sur la chaussée,</li> <li><input type="checkbox"/> Contrôlent à chaque retournement le niveau de sel dans la saleuse.</li> </ul>	Le chef de service territorial prévient le Cadre de permanence	Informe le Président du Conseil départemental

## DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE 2020-2021

<b>4</b>	<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"> <li><input type="checkbox"/> Le cadre de permanence est destinataire des informations diffusées par l'Etat Major de Zone, le PC zonal de circulation et le CRICR,</li> <li><input type="checkbox"/> Le Préfet peut prendre toutes les mesures qui s'imposent.</li> </ul> <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"> <li><input type="checkbox"/> Réquisition de matériel de déneigement auprès des entreprises privées,</li> <li><input type="checkbox"/> Fermeture éventuelle des bretelles d'accès pour déneigement des axes,</li> <li><input type="checkbox"/> Réquisition des dépanneurs pour évacuation des véhicules bloqués, etc.</li> </ul>				
		Message de fin d'alerte	Voir Alerte niveau 3	Voir Alerte niveau 3	Voir Alerte niveau 3

## VI. TRAITEMENT ET INTERVENTIONS

Les différents types de traitements seront mis en œuvre en fonction des phénomènes météorologiques : verglas et neige. En effet, le verglas est un phénomène pour lequel la baisse du niveau de sécurité est brutale et souvent indétectable par l'utilisateur, alors que la neige est un phénomène souvent bien prévu par Météo France et très facilement détectable par l'utilisateur.

De même, l'amélioration des conditions de circulation ne s'effectue pas du tout dans les mêmes délais ni de la même manière.

Il existe deux principaux types de traitement en fonction des phénomènes constatés :

- le traitement préventif,
- le traitement curatif.

### A. Traitement préventif

Il s'agit de traiter le phénomène avant son apparition, pour empêcher ou retarder la formation de verglas sur la chaussée, ou pour empêcher que la neige ne tienne 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.

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

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.

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

On recourt à un traitement curatif pendant le phénomène. Il consiste à éliminer le plus rapidement la cause d'une glissance 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.

En traitement curatif, un épandage de sel de déneigement solide sera effectué à raison de 20 à 25 g/m<sup>2</sup>.

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.

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.

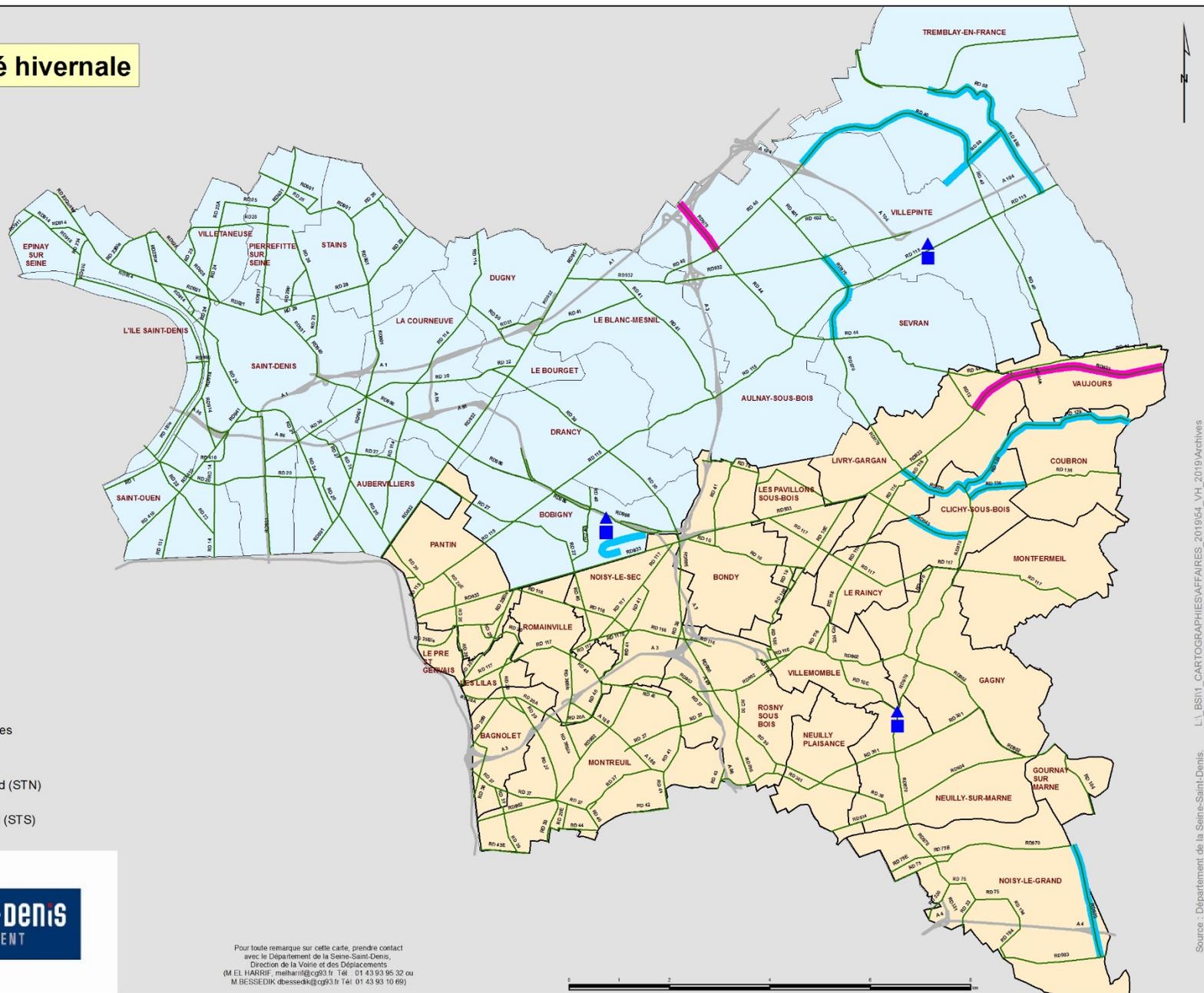
## **VII. INFORMATION AUX USAGERS ET PARTENAIRES**

En amont du lancement de la saison, les élus, partenaires et usagers sont informés de l'organisation de la viabilité hivernale sur les voiries départementales. Le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (D.O.V.H.) leur est communiqué sur le site internet du Département et également sur le site : [ressources.seinesaintdenis.fr](https://ressources.seinesaintdenis.fr), et est téléchargeable via l'adresse suivante :

<https://ressources.seinesaintdenis.fr/Dossier-d-organisation-de-la-viabilite-hivernale-DOVH-2020-2021>

## **ANNEXE 1 CARTE DES CIRCUITS**

# 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, melharif@cg93.fr Tél. 01 43 93 95 32 ou  
 M. BESSEDIK, dbessedik@cg93.fr Tél. 01 43 93 10 88)



Source : Département de la Seine-Saint-Denis. L:\\_BSI11\_CARTOGRAPHIES\AFFAIRES\_2019\54\_VH\_2019\Archives

STN 225 rue Paul Vaillant Couturier – 93000 Bobigny - Téléphone 01 43 93 95 27  
 STS 7-9, rue du 8 Mai 1945 - 93190 Livry-Gargan - Téléphone 01 71 29 24 66 - Télécopie 01 43 88 00 88

## **ANNEXE 2**

### **COMPTE RENDU D'INTERVENTION**



**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 début .....h.....  
 Heure de fin .....h.....

**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  
 lniabaly@seinesaintdenis.fr  
 plongavesne@seinesaintdenis.fr  
 alefauchoux@seinesaintdenis.fr  
 gjourdain@seinesaintdenis.fr  
 jbricole@seinesaintdenis.fr

## ANNEXE 3 ORGANISATION DE L'ASTREINTE MECANIQUE

**NOTE A**

Réf. : DBL/SGV/BMV N°2020-042  
Affaire suivie par : Hervé Schröder  
Tél. : 01 71 29 24 87

Monsieur le Chef du service territorial nord  
Monsieur le Chef du service territorial sud  
Direction de la voirie et des déplacements

S/couvert de Monsieur Edouard Bedel  
Directeur de la voirie et des déplacements

Bobigny, le **03 NOV. 2020**

**Objet :** Organisation de l'astreinte mécanique hivernale du bureau de la maintenance pour la campagne de Viabilité Hivernale 2020-2021

**PJ :** 1 annexe

Les activités concernant la Viabilité Hivernale (VH) 2020-2021 se dérouleront du lundi 16 novembre 2020 au lundi 15 mars 2021.

Durant cette période, le Bureau de la Maintenance des Véhicules (BMV) du Service Gestion des Véhicules de la DBL mettra en place un dispositif de dépannage au profit des deux services territoriaux de la DVD.

La présente note vise à préciser les conditions d'organisation qui seront mises en place par le BMV pour assurer l'astreinte mécanique hivernale, ainsi que la conduite à tenir par les responsables en cas de panne d'un matériel de VH durant une opération de salage.

Vous trouverez joint à cette note, la liste des adresses et numéros de téléphone utiles.

### **I. Domaines d'intervention du Bureau de la Maintenance des Véhicules**

Durant la période annuelle de VH, le BMV a pour mission d'assurer le dépannage éventuel de jour comme de nuit et 7 jours sur 7, des véhicules, engins et matériels qui participent aux opérations de salage.

Un mécanicien poids lourd du BMV sera en astreinte durant cette période. Les matériels concernés relèvent des services STN et STS de la DVD.

Copie : François Lacour – Directeur des bâtiments et de la logistique

**II. Matériels concernés****DVD / STN et STS**

<b>STN</b>	<b>STS</b>
<b>C.E de Villepinte</b>	<b>C.E de Neuilly-sur-Marne</b>
1 porteur PL	2 porteurs PL
1 saleuse de 3.5 m <sup>3</sup>	1 saleuse de 5 m <sup>3</sup> et 1 saleuse de 3 m <sup>3</sup>
1 lame	2 lames

**III. Déroulement de l'intervention**

En cas de panne, il sera obligatoirement fait appel au mécanicien du BMV qui sera seul habilité à faire intervenir, si nécessaire, la société de dépannage en contrat avec le BMV. La procédure habituelle rappelée au paragraphe IV sera appliquée.

Les services disposent du nom et du numéro de téléphone du mécanicien d'astreinte.

Dès réception de l'appel téléphonique, celui-ci se rend directement sur les lieux de l'intervention en respectant les limitations de vitesse des itinéraires empruntés.

Dès son arrivée, il signale sa présence au responsable présent et se fait expliquer les symptômes de la panne.

Durant son intervention, si nécessaire, il demande l'assistance des agents d'exploitation présents.

A la fin de son intervention, il fait constater la réparation et fait signer son rapport d'intervention par le chef d'équipe ou à défaut, par le chauffeur.

Enfin, il se fait accompagner dans les bureaux du centre du véhicule concerné pour envoyer son rapport d'intervention au chef du BMV à l'adresse suivante [atelierautomobile@seinesaintdenis.fr](mailto:atelierautomobile@seinesaintdenis.fr)

En cas d'impossibilité majeure d'envoyer le document, il le remet au chef d'équipe ou au chauffeur qui passera la consigne et fera en sorte que le document soit accessible le lendemain matin par le responsable du BMV.

**IV. Organisation des dépannages**

Dans le cadre d'une demande d'intervention, deux situations sont possibles :

- a) le véhicule est en panne dans l'enceinte de son centre,
- b) le véhicule est en panne sur son circuit de salage.

**a) Le véhicule est en panne dans l'enceinte de son centre :**

Le mécanicien intervient sur place en toute sécurité.

**b) Le véhicule est en panne sur son circuit de salage :****b1) Le véhicule en panne peut se déplacer par ses propres moyens :**

- Il sera rapatrié par son chauffeur au centre dont il dépend afin que le mécanicien intervienne dans les meilleures conditions possibles de sécurité et de confort.

b2) Le véhicule en panne ne peut se déplacer :

- Si un balisage est en place et que la position du véhicule n'engage ni la sécurité des agents ni celle des usagers, le mécanicien interviendra sur place.

b3) Le véhicule en panne ne peut se déplacer et présente un danger pour la sécurité des agents et des usagers :

- Le mécanicien du BMV fera intervenir la société de dépannage afin de faire rapatrier le véhicule en panne sur son centre ou au garage départemental à Rosny-Sous-Bois.

***Les interventions de dépannage devront toujours se dérouler dans le plus strict respect des règles de sécurité des agents et des usagers.***

#### **V. Moyens et matériels d'intervention mis à disposition du mécanicien d'astreinte**

- Tenue : Parka de protection haute visibilité
- Smartphone
- 1 Véhicule léger d'intervention
- 1 Fourgon Master atelier (avec outillage, pièces de rechange et ingrédients)

#### **VI. Assistance aux mécaniciens**

En cas de difficultés de diagnostic ou d'incertitude sur une décision à prendre, le mécanicien en intervention pourra faire appel au chef du BMV ou au responsable du secteur atelier et interventions rapides du SGV.

Je vous demande de bien vouloir assurer la plus large diffusion de ces informations et de veiller à ce que le mécanicien soit toujours accueilli et n'intervienne jamais seul.

La consigne lui a été donnée de rentrer et de rendre compte à sa hiérarchie si l'une de ces deux conditions n'était pas respectée.

Je compte sur votre totale adhésion pour l'application de ces consignes de sécurité lors des interventions du mécanicien d'astreinte à votre profit.

Le SGV se tient à votre disposition pour tous renseignements complémentaires qui vous sembleront utiles.

**Jean-Jacques Rival**  
Chef du Service Gestion  
des Véhicules



**ANNEXE**

**Adresses et numéros de téléphone**

**Bureau de la Maintenance des Véhicules**

Tél : **01 71 29 24 62** ou **01 71 29 24 86**  
Mail : [atelierautomobile@seinesaintdenis.fr](mailto:atelierautomobile@seinesaintdenis.fr)

**Mécanicien du BMV en astreinte**

Tél : **06 19 58 27 80**

**Société DEPANN 2000 (Agréée par le BMV)**

142-144 avenue du Maréchal De Lattre De Tassigny – 93 260 Les Lilas  
Tél : **01 43 62 20 00**

**DVD/ STN – STS**

<p><u>Centre de Villepinte</u> 40-42 avenue Jules Ferry 93 420 Villepinte Tél : <b>01 43 84 31 19</b></p>	<p><u>Centre de Neuilly-sur-Marne</u> 198-202 avenue Paul et Camille Thomoux 93 330 Neuilly-sur-Marne Tél : <b>01 43 09 54 92</b></p>
---	---