

***DOSSIER D'ORGANISATION
DE LA VIABILITÉ HIVERNALE (DOVH)
SUR LES VOIRIES DÉPARTEMENTALES
Saison 2024 / 2025***



CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA SEINE-SAINT-DENIS

Direction de la Voirie et des Déplacements

<h2 style="margin: 0;">SOMMAIRE</h2>

PREAMBULE.....	3
I. OBJET	3
II. CONTEXTE 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	6
A. Périmètre d'intervention du Département.....	6
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	11
C. Procédure d'alerte	12
VI. TRAITEMENT ET INTERVENTIONS.....	13
A. Traitement préventif.....	13
B. Traitement curatif	13
VII. INFORMATION AUX USAGERS ET PARTENAIRES.....	14
ANNEXE 1 CARTE DES CIRCUITS	
ANNEXE 2 COMPTE RENDU D'INTERVENTION	

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 11 novembre 2024 au 17 mars 2025**.

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

- Le Département gestionnaire de la route et 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 Île-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 Île-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 hivernale » est activé de manière permanente du 15 novembre au 15 mars pendant la période de viabilité hivernale courante et tant qu'aucune perturbation n'est attendue à court et à moyen terme.

Le niveau 2 « veille renforcée » est déclenché dès que les intempéries sont potentiellement génératrices de difficultés sur le réseau mais restent gérables par les gestionnaires de voiries. Il 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'Île-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 EPCI ou EPT compétents), selon les modalités qu'elles se sont fixées, interviennent sur les voies communales et intercommunales 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
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 Plaqué 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
C4 Circulation impossible	Circulation possible uniquement avec des engins spécialisés	Verglas généralisé en forte épaisseur	Fraîche 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 circulation indiquées ci-dessus, permet de définir, en 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.

Les phénomènes météorologiques identifiés comme exceptionnels 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 Bâtiments et de la Logistique (DBL) intervient également dans cette organisation, notamment son Bureau maintenance des véhicules (BMV) du Service gestion des véhicules (SGV).

A. Périmètre d'intervention du Département

Le Département intervient sur environ 31 km de rues. 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.

DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE 2024-2025

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 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		
Niveau 1	<ul style="list-style-type: none"> • La RD 970 à Aulnay-sous-Bois entre la limite du département et la RD 40, giratoire compris 	En agglomération – Voie du Réseau à Grande Circulation
Niveau 2	<ul style="list-style-type: none"> • La RD 970 entre la RD 932 (carrefour J. Monnet) à Aulnay-sous-Bois et la RD 44 à Sevran y compris les giratoires de la RD 932 et RD 115 • La RD 40 entre la RD 88 et l'A 104 à la limite avec Aulnay-sous-Bois y compris les 3 giratoires de la RD 88, du Parc des expositions à Tremblay-en-France et de la zone Paris Nord 2 à Villepinte • La RD 88 entre la limite de Villepinte et la voie périphérique sud de l'aéroport de Roissy à Tremblay-en-France (station Total) • La RD 88E entre la RD 88 et la RD 115 à Tremblay-en-France • La voie de circulation de la Cité 2 et l'accès au parc de la Bergère à Bobigny (voie privée départementale ouverte à la circulation) 	<p>En agglomération</p> <p>Hors agglomération (partie Tremblay-en-France) En agglomération (partie Villepinte)</p> <p>Hors agglomération mais traversée du Vieux pays avec panneaux type EB10</p> <p>Hors agglomération</p> <p>En agglomération, mais statut de voie privée départementale</p>
SECTEUR SUD		
Niveau 1	<ul style="list-style-type: none"> • La RD 933 (voie express et ses bretelles) du département de Seine-et- Marne à l'entrée de Livry-Gargan située au droit du nouveau giratoire, y compris ce dernier, à traiter en priorité 	Hors agglomération – Voie du Réseau à Grande Circulation
Niveau 2	<ul style="list-style-type: none"> • La RD 970 à Noisy-le-Grand entre l'échangeur avec la RD 199 (CD 77) et le carrefour avec la RD 903 • La RD 943 à Clichy-sous-Bois entre la RD 970 et le carrefour des Postes devant le Collège Louise Michel, • La RD 129 en totalité, à Vaujours, Coubron, Livry-Gargan et Clichy-sous-Bois • La RD 970 à Livry-Gargan entre la RD 933 et la RD 129 à Clichy-sous-Bois <p>La RD 136 à Clichy-sous-Bois entre l'allée Jules-Vallès et la limite communale de Coubron.</p>	<p>En agglomération</p> <p>En agglomération</p> <p>Hors agglomération</p> <p>En agglomération</p> <p>Hors agglomération</p>

B. Moyens mis en œuvre

1. Moyens matériels et matériaux

Au centre d'exploitation (Villepinte) - Bureau des centres d'exploitation du Service territorial Nord (STN/BCE):

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

Au centre d'exploitation (Neuilly/Marne) - Bureau des centres d'exploitation du Service territorial Sud (STS/BCE) :

- 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 ;
- une grue Ampliroll + porte-lame ;
- une tractopelle qui permet de charger directement la saleuse avec du sel en vrac ;
- un stock en sel de 150 t ;

2. Moyens humains

Durant les heures de travail, les interventions des équipes d'astreinte sont programmées dans les planning des Centres d'Exploitation.

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

- 1 responsable d'astreinte (chef d'équipe, responsable de secteur 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 2024-2025

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	m ³		radio	téléphone	N1	N2	
Direction de la Voirie et des Déplacements	Secteur nord RD 970 nord, RD 88, RD 88E, RD 40 Cité 2	Centre d'exploitation de Villepinte 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
	Secteur sud RD 933 RD 970 RD 943 RD 129 RD 136	Centre d'exploitation de Neuilly/Seine 198-202, rue Paul et Camille Thomoux 93330 Neuilly-sur-Seine	150 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-Seine)	280 CV	Grue Ampliroll + porte-lame+ centrale à saumure embarquée	LEBON	4,5	lame						
Direction des Bâtiments et de la Logistique	Matériel de secours	Parc routier 99 avenue du Général de Gaulle 93110 Rosny-sous-Bois	-									Portable du mécanicien d'astreinte 06 19 58 27 80			

4. Les intervenant et leurs rôles

a) Préparation de la Viabilité hivernale

Du 15 octobre au 1^{er} 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 maintenance des véhicules (BMV) du Service 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^{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 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^{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 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^{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.

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). Ce bilan doit distinguer les données pour les voies hors agglomération et les voies en agglomération, classées RGC ;
- 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, en distinguant les données pour les voies en agglomération et les voies en agglomération, classées RGC.

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.

Les flashs de Météo France sur les phénomènes glissants sont envoyés par courriel 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	Les Responsables des équipes d'astreinte	Les Chauffeurs et agents d'astreinte	Le Chef de service ou Contrôleur	Le 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°C.	Dès que les températures passent au-dessus de 0°C 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), - Effectuent 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°C 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, - Effectuent 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° C 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.</p> <p>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	

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 ²

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/m².

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 usager.es.

VII. INFORMATION AUX USAGER.ES ET PARTENAIRES

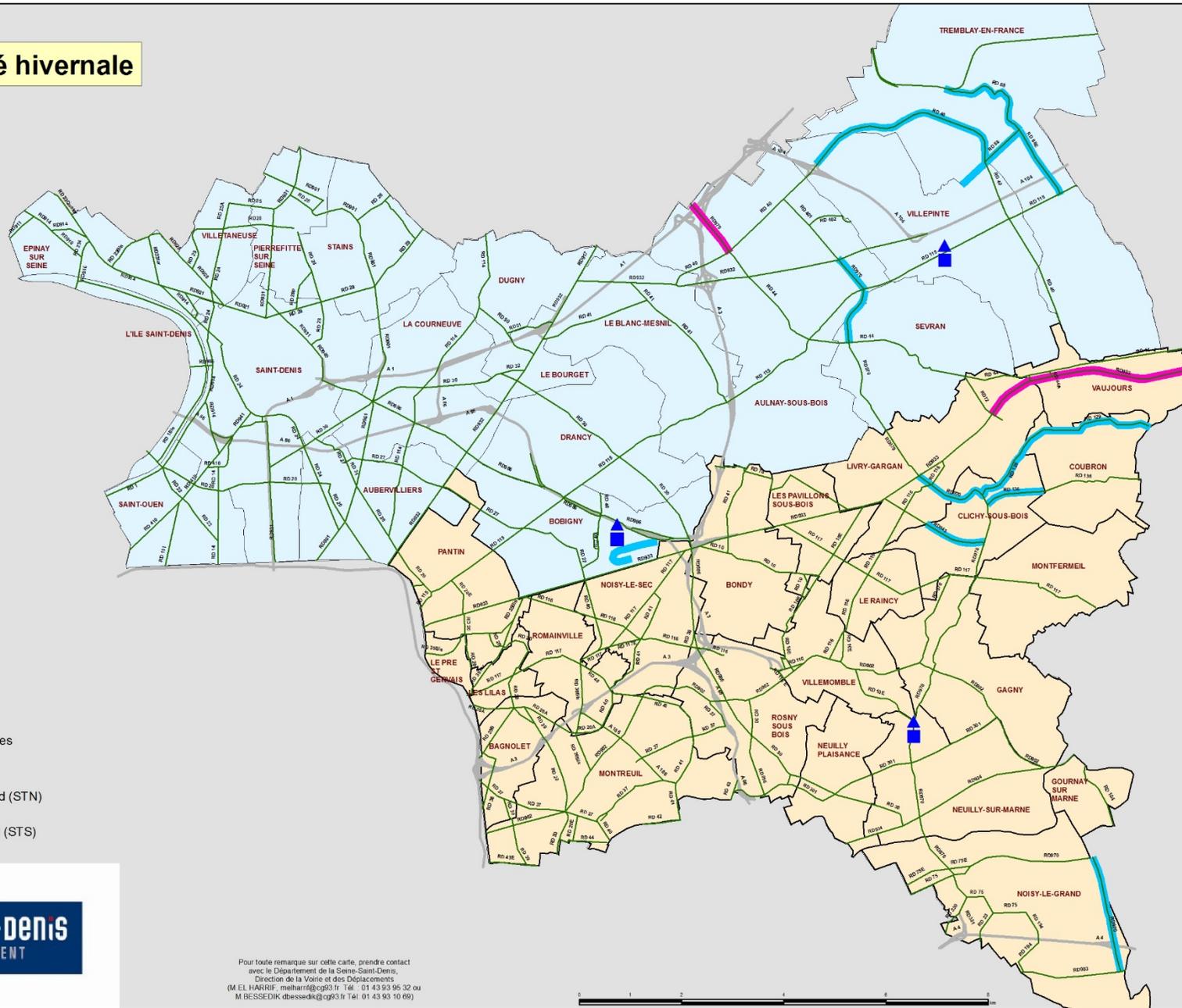
En amont du lancement de la saison, les élus, partenaires et usager.es sont informé.es de l'organisation de la viabilité hivernale sur les voiries départementales. Le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (D.O.V.H.) leur est communiqué sur le site internet du Département et peut également être téléchargé à l'adresse suivante :

<https://ressources.seinesaintdenis.fr/dovh>

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 89)



Source : Département de la Seine-Saint-Denis. L:_BSI11_CARTOGRAPHIES\AFFAIRES_2019\54_VH_2019\Archives

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 RD sauf Cité 2
 Partiellement **RD970 G. Braque**
 RD970 S. Lenglen
 RD970 J.F.Kennedy
 RD88
 RD88e
 RD40
 RD40 Paris Nord
 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**