

Service DMQ

Bureau communication

Dossier de presse

VIABILITÉ HIVERNALE

2016-2017

DIR MC



Ministère de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer

www.developpement-durable.gouv.fr

Sommaire

- ◆ **Les bons réflexes pour circuler en hiver**
- ◆ **La viabilité hivernale à la DIR MC**
- ◆ **Les conditions de conduite en hiver : 4 codes à connaître à la DIR MC**
- ◆ **En période de viabilité hivernale, les services sont en veille, prêts à intervenir**
- ◆ **Traitement du verglas et de la neige**
- ◆ **Carte des niveaux de service**
- ◆ **Que se passe-t-il à la DIR MC en cas de forte perturbation ou en situation de crise ?**
 - ◆ Les plans intempéries
 - ◆ Les mesures susceptibles d'être mises en œuvre
 - ◆ Les chiffres clefs
- ◆ **Carte du réseau de la DIR MC**

LES BONS RÉFLEXES POUR CIRCULER EN HIVER

AVANT DE PARTIR



L'HIVER APPROCHE : FAITES LE POINT SUR L'ÉTAT DE VOTRE VÉHICULE

- niveaux (huile, liquide du lave glace etc.)
- pression des pneus et pneus adaptés
- éclairage
- chauffage et ventilation



EN VUE DE VOTRE DÉPLACEMENT ASSUREZ- VOUS QUE VOUS ÊTES BIEN ÉQUIPÉ

En cas d'annonce de risques météorologiques importants ou exceptionnels :

- assurez-vous du bon fonctionnement de votre véhicule
- vérifiez votre kit de sécurité (triangle et gilet jaune)
- prévoyez un kit de survie (eau, nourriture, couverture, lampe de poche)

SUR LA ROUTE



ADAPTEZ VOTRE CONDUITE

- réduisez votre vitesse
- augmentez les distances de sécurité
- évitez les manœuvres brutales
- ne dépassez pas les engins de salage et de déneigement lorsqu'ils traitent la route et facilitez leur passage



SI LA CIRCULATION EST BLOQUÉE

- sur route, gardez-vous sur le bas-côté
- sur autoroute, ne stationnez pas sur la bande d'arrêt d'urgence, mais restez sur la file de droite, sauf indication contraire des services d'intervention ou des panneaux à message variable
- tenez-vous informé (radio)

A SAVOIR :

En cas de chutes de neige annoncées, pour faciliter le travail des engins, il est conseillé aux automobilistes de limiter leurs déplacements

CONNAÎTRE LES CONDITIONS DE CIRCULATION EN HIVER :

En cas de risques importants ou exceptionnels, dans la mesure du possible, différez votre départ

Informez-vous et restez informé :

<http://www.dir-mc.fr>

- Conditions météorologiques

www.meteo.fr

- Conditions de circulation :

www.bison-fute.gouv.fr

www.inforoute-massif-central.fr

La viabilité hivernale à la DIR MC

Le réseau de la DIR Massif Central traverse un massif montagneux et se caractérise en premier lieu par son altitude. 400 km de routes sont à une altitude supérieure à 800 m. Celles-ci empruntent 12 cols culminant, pour la plupart, à plus de 1000 m. De plus, le réseau routier de la DIR MC est exposé à des conditions climatiques hivernales rigoureuses : froid, neige et vent qui favorisent les formations de verglas et de congères.

La viabilité hivernale requiert donc une forte mobilisation de la part de la DIR Massif Central et représente un fort enjeu pour le service. Elle couvre, en tout ou partie, les mois de novembre à mars. Cette plage d'activation de la Viabilité Hivernale est ajustée suivant les zones climatiques définies.

Afin de répondre à cette problématique, la DIR MC se prépare tout au long de l'année en élaborant un dossier d'organisation de la viabilité hivernale. Il s'agit d'un document général établissant les principes d'organisation propres à cette période et qui définit les niveaux de service selon les horaires et les réseaux.

La DIR MC dispose de plus de 70 engins de service hivernal et près de 450 agents sont mobilisés chaque hiver afin de garantir la viabilité du réseau.

En 2015 ce sont ainsi 7 650 tonnes de sel qui ont été consommées sur l'ensemble du réseau de la DIR MC.

Les engagements de la DIR MC en période hivernale :

Pendant la période hivernale,





La DIR MC s'engage à intervenir 24h/24h sur le réseau autoroutier (A75 et A750) et sur les routes nationales desservant les préfectures : Le Puy (RN88), Aurillac (RN122) et Mende (RN88).

Sur ces réseaux, l'objectif est de revenir à une condition normale de conduite, au moins sur une voie de circulation, dans les trois heures qui suivent la fin d'une chute de neige.



Les conditions de conduite en hiver : 4 codes à connaître à la DIR MC

L'utilisateur doit adapter sa conduite en fonction des phénomènes météorologiques et des conditions de circulation que leur sont associées :

Conditions de conduite hivernale	Figuration	Traduction en états de chaussée		Traduction pour la communication et l'information des usagers		
		Verglas	Neige	Perception du danger	Probabilité d'un blocage	Conseils à diffuser aux usagers
C1 Conditions Normales		Absence	Absence	La chaussée est dite « au noir »	Probabilité quasi nulle	Soyez prudent. «une route ne peut jamais être considérée sans danger»
C2 Conditions Délicates		Formations localisées en faible épaisseur (par congélation d'humidité existante ou condensation) ou plaques de glace	Neige fraîche ou fondante en faible épaisseur, ou fondue dans les bandes de roulement	Faible (présence de verglas peu perceptible ; neige localisée)	Faible pour les VL possible pour les PL en pente ou rampe supérieure à 3%	Réduisez votre vitesse et soyez très vigilants. Augmentez l'inter distance entre véhicules. Pneus hiver conseillés.
C3 Conditions difficiles		Formations généralisées par congélation d'humidité existante	Fraîche en épaisseur importante (>5 cm) ou tassée et gelée en surface, ou congères en formation	Aisée pour la neige. Faible pour le verglas	Forte augmentant avec le trafic	Préparez impérativement votre déplacement, montez des équipements hivernaux adaptés aux conditions, sinon différez votre déplacement.
C4 Impossible		Formations généralisées suite à des pluies verglaçantes	Neige fraîche en forte épaisseur, présence de profondes ornières glacées, ou de congères.	Évidente, par la neige Piégeuse pour les pluies verglaçantes	Le blocage est effectif ; il peut engendrer des problèmes de sécurité civile.	Ne circulez pas, vous risquez d'être bloqués pendant plusieurs heures.

1 permanent RDI

Il assure la veille météo, active les patrouilleurs et déclenche les interventions. Il est en astreinte de sécurité pour aider les équipes d'intervention.

2 patrouilleur

Il surveille l'état et l'évolution de la chaussée en fonction des conditions météorologiques, tout particulièrement les lieux sensibles du réseau. Il est le relais du RDI pour suivre les interventions et vérifier l'évolution des conditions de circulation.



En période de viabilité hivernale, les services sont en veille, prêts à intervenir



3 CIGT

Il centralise les états des conditions de conduite et porte l'information sur les PMV.



4 équipe d'intervention

Elle se tient prête pour intervenir. Elle assure le montage et démontage des lames, charge la saleuse, traite le réseau selon le carnet de route.



5 cadre de permanence et cadre de renfort

Ils gèrent les relations extérieures et les prises de décisions liées à la gestion de trafic et assurent l'information des cellules de crise.

Mini-lexique :

CIGT : Centre d'Ingénierie et Gestion du Trafic

RDI : Responsable du déclenchement des interventions

PMV : Panneau à Message Variable

VH : Viabilité Hivernale

Traitement du verglas et de la neige

• Comment traiter le verglas ?

Pour **éviter la formation de verglas**, la DIR MC va épandre du sel (chlorure de sodium) sur la chaussée grâce à ses engins de salage.

- jusqu' à -7/8°C, le sel seul est efficace
- entre -8 et -12°C, il faut utiliser un mélange d'eau et de sel (saumure) qui permet d'abaisser la température de congélation de l'eau et donc de provoquer la fonte de la glace.

En dessous de -12°C, tout salage au chlorure de sodium devient inefficace. Pourquoi ? Parce que la réaction de fonte conduit paradoxalement à un refroidissement du mélange. Donc par temps très froid, la fonte se bloque et le mélange peut même regeler : le remède est pire que le mal.

Une fois le verglas formé, c'est un mélange de sel et de saumure (bouillie de sel) qui permet de traiter le verglas jusqu'à 2 à 3 mm d'épaisseur. Le passage des engins est répété si l'épaisseur de glace initiale est supérieure.

• Comment traiter la neige ?

On ne peut pas traiter la neige avant qu'elle ne tombe, aussi la DIR MC ne peut-elle intervenir qu'en traitement curatif pour rétablir les conditions de circulations minimales.

Pour décrire cette intervention, on parle souvent de « salage de la neige », et l'un des principaux reproches faits aux gestionnaires des routes est de n'avoir pas salé à temps ou assez ou correctement.

Or il s'agit d'un abus de langage : **le sel n'a pas l'aptitude à faire fondre la neige ni pendant qu'elle tombe ni après en couche sur la chaussée.**

Le maintien de la viabilité suite à un épisode neigeux se fait donc essentiellement par évacuation de la neige, en général **en raclant la chaussée avec une lame portée par un engin.**

« Saler la neige » est, en fin de raclage, une mesure de finition visant à accélérer le « retour au noir ». Avant le raclage, cela entraînerait un gaspillage de sel, voire une recongélation du mélange eau-sel-neige dans certaines conditions de température et de dosage en sel.

Important : Sur les 2 × 2 voies, le traitement d'une seule voie est considéré comme prioritaire.

Le principe retenu pour le classement du réseau en niveau de service en N1 ou N2 est le suivant :

-Le niveau N1 est affecté :

- Aux sections routières faisant la liaison d'accès principale avec les Préfectures
- Aux autoroutes gérées par la DIR MC (A75, A750, A711, A712)
- À la liaison Brioude-A75, en raison d'un important trafic pendulaire (11 000 véh/j)

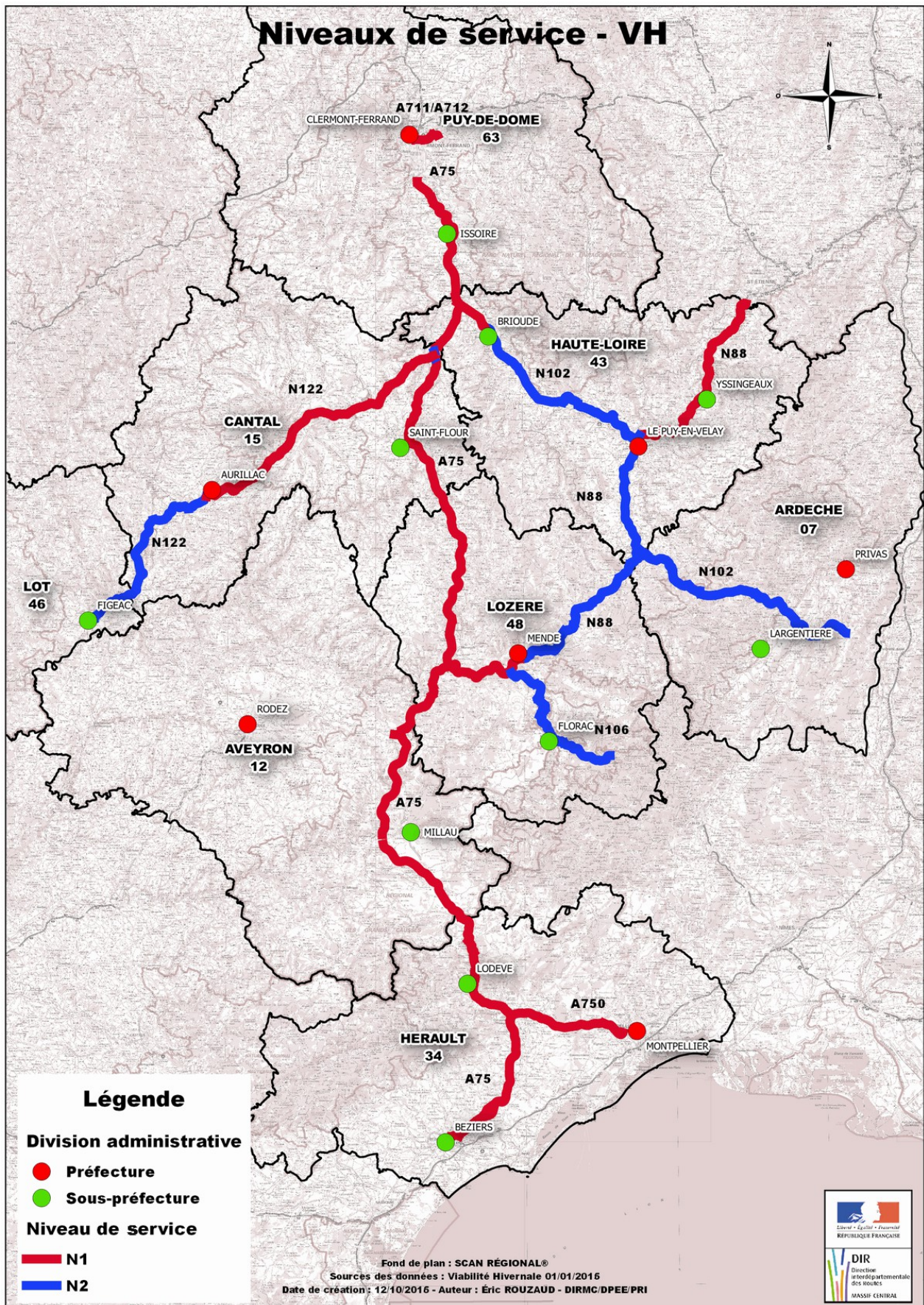
Sur le réseau classé N1, interventions possibles 24h/24h.

-Le niveau N2 est affecté :

- Aux autres sections routières

Sur le réseau classé en niveau de service « non prioritaire » N2, les niveaux de service ne peuvent être atteints qu'entre 6h et 21 h.

Carte des niveaux de service



Que se passe-t-il à la DIR MC en cas de forte perturbation ou en situation de crise ?

Une organisation spécifique est mise en œuvre en concertation avec les préfets de département ou de zone en fonction de l'ampleur de la crise.

• Les plans intempéries

Quand les réseaux routiers et autoroutiers sont fortement perturbés par la neige ou le verglas, les préfets de département et les préfets des zones de défense sont amenés à prendre des mesures spécifiques pour assurer la sécurité des automobilistes et éviter les situations de blocage du trafic.

Ces mesures sont décrites dans des documents dénommés « PIAM » (Plan Intempéries de l'Arc Méditerranéen), « PIRAA » (Plan Intempéries Rhône-Alpes Auvergne), véritables bibles pour les institutionnels et les gestionnaires routiers.

• Les mesures susceptibles d'être mises en œuvre

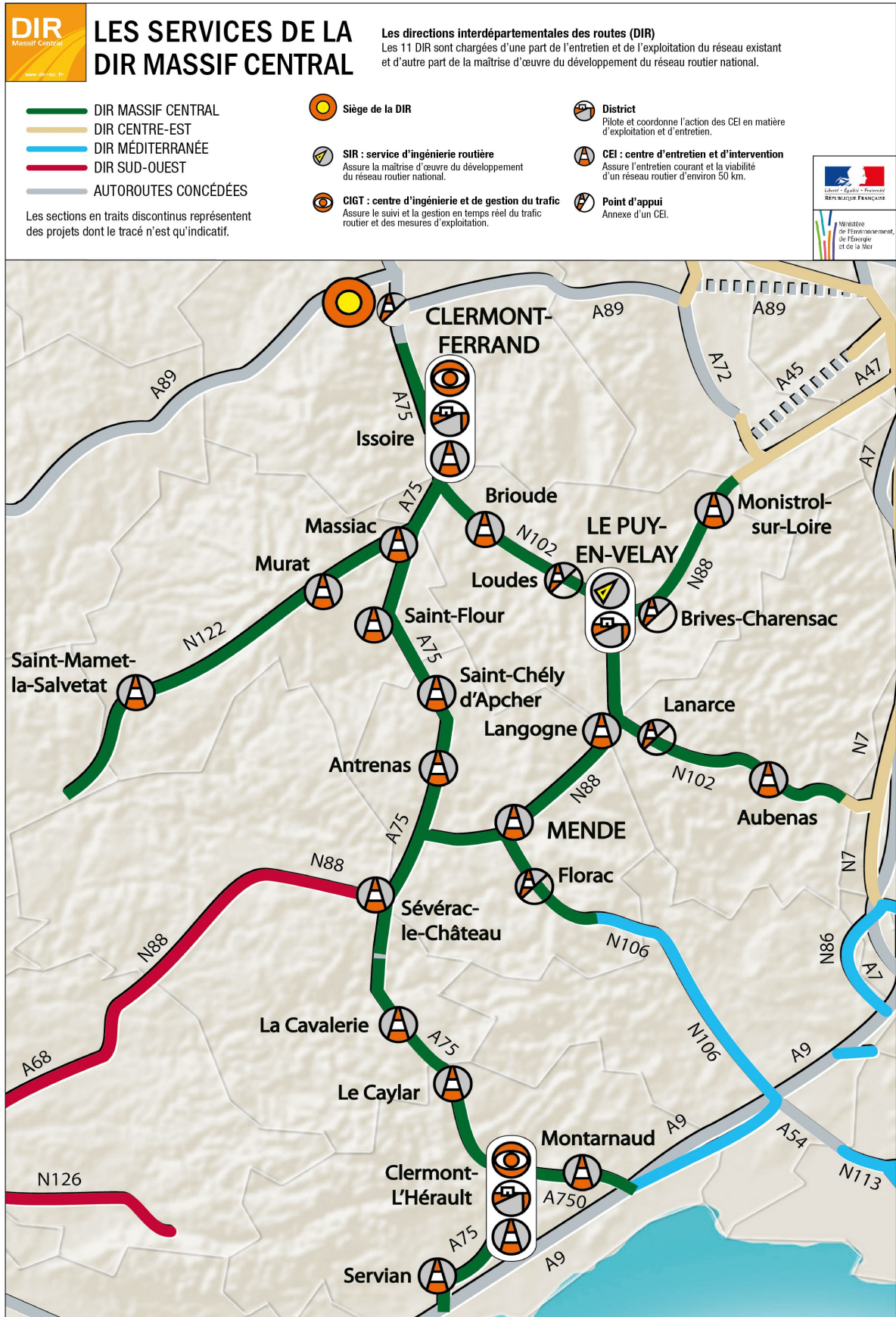
- neutralisation de certaines voies de circulation
- mise en place d'itinéraires ou de sorties obligatoires, d'itinéraires obligatoires de contournement agglomération
- détournement et reroutage des poids lourds pour éviter un secteur enneigé
- stationnement obligatoire des poids lourds sur des aires ou sur des voies d'autoroutes

L'efficacité de ces mesures est très dépendante du comportement des usagers de la route.

Les chiffres clefs

SEL	2012-2013	2013-2014	2014-2015	2015-2016
Consommation totale	20 400 t	15 283 t	16 391 t	7 650 t
Coût d'une tonne de sel (TTC)	80 €	85 €	85 €	85 €
Coût total annuel (TTC)	1,6Millions €	1,3 Millions €	1,4 Millions €	650 000 €

Carte du réseau de la DIR MC





Contacts presse :

Sophie Cayla

téléphone : 04 73 29 79 06

courriel : com.dirmc@developpement-durable.gouv.fr

Sylvette Roussellet

Téléphone : 04 73 29 79 49

60 avenue de l'union soviétique CS 90447 63012 Clermont-Ferrand cedex 1

