

Dossier d'organisation de la viabilité hivernale

2024-2025

Sommaire

Définitions, Lexique	5
1. Préambule	8
1.1 Principes généraux	9
1.2 Nature et statut du document	9
1.3 Pilotage	10
1.4 Diffusion	10
2. Le réseau routier du département	11
2.1 Caractéristiques	12
2.2 Les enjeux	12
2.3 Articulation avec les autres réseaux	13
2.3.1 Autoroutes	13
2.3.2 Règlement des discontinuités en limite départementale	13
3. Zonage climatique	14
4. Principes de l'organisation	16
4.1 Les actions du service hivernal	17
4.2 Les objectifs de qualité	17
4.2.1 Période d'activation de la viabilité hivernale	17
4.2.2 Niveaux de service	17
4.2.3 Objectifs des interventions	18
4.2.4 Période de validité	18
4.2.5 Les conditions de conduite	18
4.2.6 Phénomène météorologique limite (précipitation neigeuse exceptionnelle)	19
4.3 Niveaux de service en situation de neige généralisée	21
4.4 Niveaux de service en situation de neige localisée	22
4.5 Traitement du verglas	22
4.6 Traitement des différentes zones de chaussée	23
5. LES MOYENS MIS EN ŒUVRE	25
5.1 Les moyens humains	26
5.1.1 Les agences techniques départementales	26
5.1.2 Les unités d'entretien des routes et voies vertes (UERVV)	26
5.1.3 Le service exploitation et sécurité routière (SESR)	26
5.1.4 Les ateliers mécaniques du Pôle des Moyens Opérationnels	26
5.1.5 Renforts du PMO	27

5.2	Les moyens matériels	27
5.2.1	Les engins de service hivernal (ESH)	27
5.2.2	Les installations fixes	27
5.2.3	Les matériaux de service hivernal	28
5.2.4	Traitement à la bouillie de sel	28
5.2.5	Les outils de communication	29
5.2.6	Les pneus à clous	29

6. L'ORGANISATION DU SERVICE HIVERNAL

30

6.1	Les documents organisationnels généraux	31
6.2	Chronologie de mise en place d'une saison VH	32
6.3	La préparation de la saison hivernale : Journée blanche	32
6.4	Dispositif d'astreinte	33
6.4.1	Principe général	34
6.5	Procédure de mise en œuvre	34
6.6	De la chaîne de décision préalable aux opérations d'intervention	35
6.6.1	Processus général	35
6.6.2	La répartition des activités	36
6.7	Les consignes de traitement	41
6.7.1	Définitions	41
6.7.2	Les fondants disponibles	41
6.7.3	Traitement du verglas	42
6.7.4	Traitement de la neige	43
6.8	Gestion du temps de travail	46
6.9	La remontée d'information et la communication sur l'état des routes	48
6.9.1	Le Site Internet « inforoute34 »	48
6.9.2	La diffusion de l'information (à 7h et à 16h)	48
6.10	Le suivi de la consommation de sel et son réapprovisionnement	49
6.10.1	Stock de sel initial	49
6.10.2	Règle de restockage	49
6.10.3	Stock tampon	49
6.10.4	Suivi de la consommation	49
6.10.5	La gestion aux limites	50
6.11	Les barrières de dégel	50
6.12	La gestion de crise	50
6.12.1	Définition de la situation de crise	50
6.12.2	Situation météorologique limite – situation « non-courante »	51
6.12.3	Les niveaux de service en situation « non-courante » / crise	51
6.12.4	Intégration du plan particulier d'intervention du site du Parc d'activité du Capiscol	52

7. Le suivi

53

7.1	La traçabilité	54
7.2	L'évaluation du service hivernal et la préparation de la saison suivante	54

8. La formation

56

ANNEXE 1 Carte de Hiérarchisation du réseau routier départemental au sens de l'activité exploitation

ANNEXE 2 Référence des conditions de conduite en situation hivernale

ANNEXE 3 Carte neige généralisée

ANNEXE 4 Carte des agences départementales

ANNEXE 5 Liste des centrales à saumure et stockage de sel

Définitions, Lexique

VIABILITE HIVERNALE (VH) :

Etat des conditions de circulation en situation hivernale résultant des diverses actions et dispositions prises par tous les acteurs pour s'adapter ou combattre les conséquences directes ou indirectes des phénomènes hivernaux sur le réseau routier.

SERVICE HIVERNAL :

Ensemble des actions de surveillance, de prévention et de lutte, directement sur le réseau routier, contre les manifestations routières des phénomènes hivernaux (verglas, neige, congères).

DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE (DOVH) :

Document général présentant l'organisation et les dispositions mises en œuvre pour pallier les conséquences de l'hiver sur le réseau routier départemental.

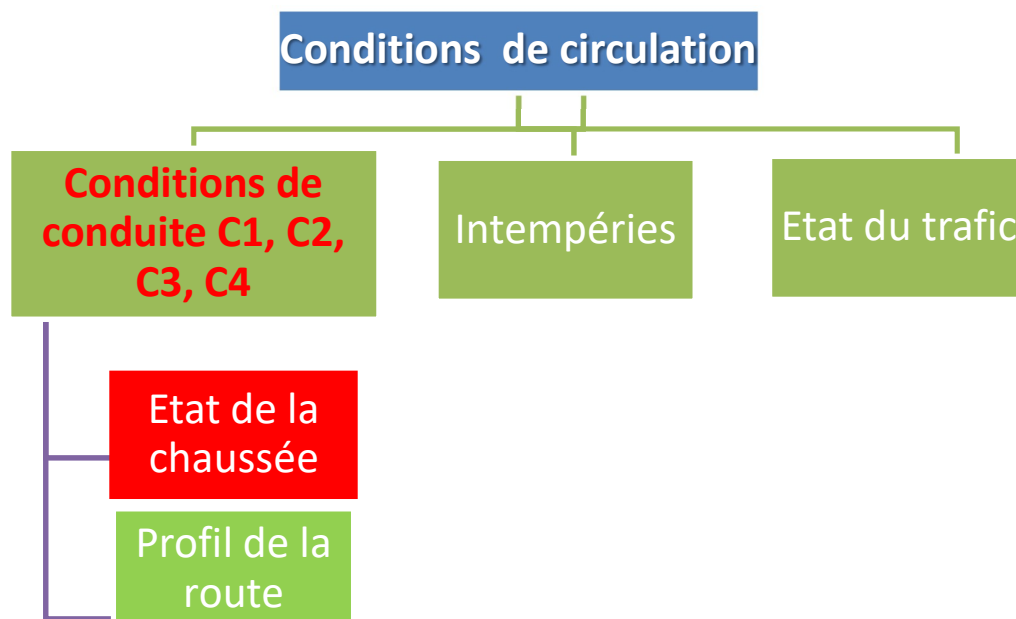
PLAN D'EXPLOITATION DE LA VIABILITE HIVERNALE (PEVH) :

Déclinaison opérationnelle du DOVH propre à chaque agence.

CONDITIONS DE CIRCULATION

Etat de la chaussée et le profil en long de la route nous donnent les conditions de conduite. La condition de conduite n'est qu'un élément qui déterminera si la circulation peut être satisfaisante.

L'état de la chaussée est le paramètre opérationnel sur lequel le service hivernal peut agir pour améliorer une condition de conduite dégradée.



L'USAGER DE LA ROUTE ET LA VH

L'article R413-171 du code de la route précise bien le devoir du conducteur est de rester constamment maître de sa vitesse et de régler cette dernière en fonction de l'état de la chaussée, des difficultés de la circulation.

Le conducteur d'un véhicule est tenu de s'informer avant son départ des prévisions météorologiques et des conditions de circulation (ex : inforoute34), de contrôler l'état de son véhicule et prévoir les accessoires d'hiver si nécessaire (chaînes, lave glace, etc....), de faciliter l'intervention des équipes de traitement, de respecter le code de la route.

SAUMURE

Produit liquide utilisé dans le salage des routes en période hivernale, obtenu par un mélange de sel solide et d'eau. L'eau dans laquelle est dilué le sel est proche de la saturation.

SEL EN GRAINS

Sel solide sous forme de granules, utilisé dans le salage des routes. Il capte l'eau dont il a besoin pour agir. Il s'écoule donc un certain temps, après son épandage, pour qu'il passe en solution et devienne actif.

BOUILLIE

Mélange de sel en grains et de saumure (entre 15 et 30% en masse). Ce mélange est obtenu lors de l'épandage simultanée des 2 produits. Il permet d'améliorer l'efficacité de l'action du sel dans la fonte de la glace.

PERIODE HIVERNALE

La période hivernale est la période durant laquelle des phénomènes hivernaux (gel, verglas...) peuvent apparaître.

1. Préambule

1.1 Principes généraux

En période hivernale, de nombreux phénomènes peuvent dégrader les conditions de circulation routière de façon importante et parfois durable, avec pour conséquence des effets sur la sécurité des usagers et l'écoulement du trafic.

Pour limiter ou éviter ces effets, plusieurs types d'actions, séparées ou conjuguées sont possibles :

- rétablir ou maintenir la viabilité de la route : c'est le service hivernal,
- informer les usagers sur les conditions de circulation pour les inciter à s'adapter à la situation,
- mettre en œuvre des mesures de gestion du trafic en situation difficile (ex : interdiction PL).

La définition de l'organisation du service hivernal nécessite, entre autres, d'identifier les moyens à affecter et de les dimensionner.

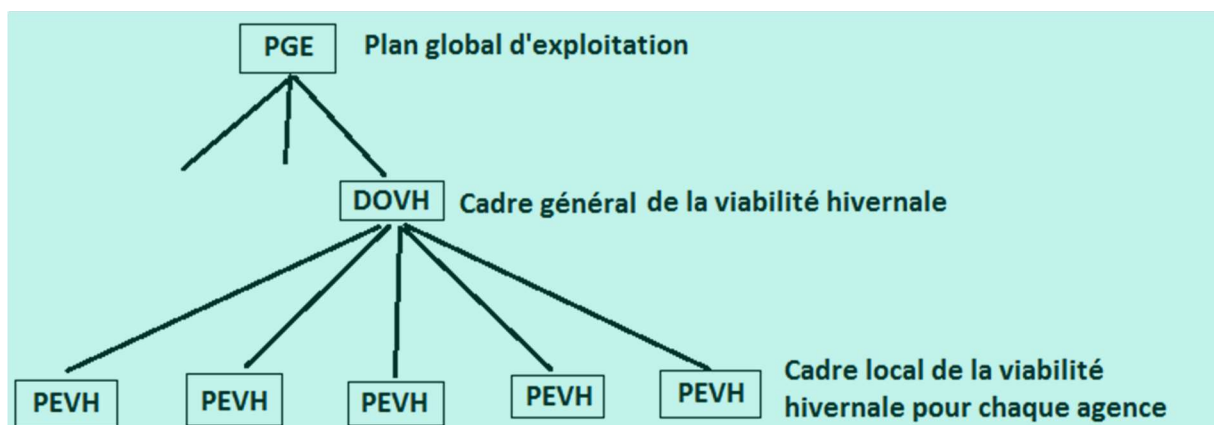
1.2 Nature et statut du document

Le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) est un document général dont l'objectif principal est de faire connaître aux divers acteurs administratifs et institutionnels concernés :

- les enjeux liés à la VH du réseau départemental,
- les objectifs de cette activité,
- les contraintes et les limites qui s'imposent à l'organisation de cette mission,
- le cadre de l'organisation générale de la VH sur les routes départementales de l'Hérault.

Le DOVH est décliné localement pour chaque unité opérationnelle (agences et unités entretiens) dans un Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale (PEVH) comme prévu au Plan Global d'Exploitation des routes départementales (PGE).

La politique générale d'exploitation du réseau départemental est définie dans le PGE, approuvé par l'assemblée délibérante.



Les PEVH, documents propres à chaque unité, décrivent l'ensemble des moyens et des procédures mises en place pour assurer pratiquement le service hivernal et les diverses actions qui s'y rattachent

1.3 Pilotage

Le DOVH est établi et géré par le **Service Exploitation et Sécurité Routière (SESR)** qui le met à jour chaque année avant le démarrage de la nouvelle saison hivernale. Les unités opérationnelles (agences et unités d'entretien) le déclinent ensuite en PEVH.

1.4 Diffusion

Département de l'Aude
Département de l'Aveyron
Département du Gard
Département du Tarn

DIR Massif Central
DIR Méditerranée
Vinci Autoroute
Montpellier Méditerranée Métropole

2. Le réseau routier du département

2.1 Caractéristiques

Il est constitué de **4 497 km** de routes classées actuellement en 3 niveaux (cf annexe 1) en ce qui concerne la fonction « exploitation » dans le cadre du plan global d'exploitation des routes départementales.

Réseau de Niveau 1 (615 km) : Transit départemental ou interdépartemental et autres structurantes d'agglomération. Il s'agit de voies de liaison, de rocades ou des principales pénétrantes d'agglomération en 2x2 voies, à l'échelle départementale. Ces routes permettent des liaisons relativement rapides. Sur ces axes, on cherchera à fiabiliser et à sécuriser les déplacements.

Réseau de Niveau 2 (890 km) : Liaisons intercommunales transversales ou pénétrantes d'agglomération, ainsi que les routes principales ayant vocation à relier les liaisons intercommunales et structurantes entre elles, sur lesquelles on recherchera un bon niveau de sécurité et de viabilité. Elles assurent un maillage du réseau principal.

Réseau de Niveau 3 (2 992 km) : Il s'agit des autres routes départementales, non classées : maillage local.

Il est à noter que 1 621 km de route sont situés en zone dite de montagne (cf paragraphe 3).

2.2 Les enjeux

Le département de l'Hérault est traversé par un trafic de transit important qui génère une spécificité liée au développement d'activités logistiques essentiellement routières, avec des sites concentrés sur les agglomérations du littoral. Une problématique poids-lourds est prégnante sur l'ensemble du territoire.

Elle impacte de manière significative les routes départementales de dessertes des zones logistiques des grandes agglomérations et du port de Sète.

Certains grands axes départementaux assurent par ailleurs la desserte des territoires proches comme le Tarn et l'Aveyron.

On note des trafics pendulaires « domicile-travail » très importants, internes aux grandes agglomérations, mais aussi de celles-ci vers l'arrière-pays.

2.3 Articulation avec les autres réseaux

2.3.1 Autoroutes

L'autoroute A9 traverse le département d'est en ouest et reste le principal axe supportant des trafics très importants (de l'ordre de 100 000 véhicules/j).

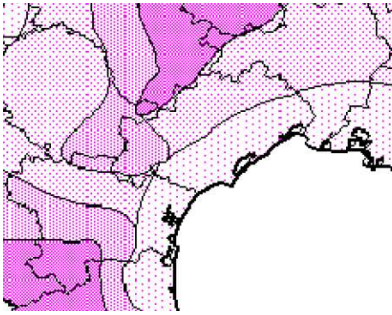
L'A75 et l'A750 viennent compléter l'offre autoroutière en présentant notamment un axe alternatif à l'axe rhodanien.

2.3.2 Règlement des discontinuités en limite départementale

Pour faciliter le travail des Engins de Service Hivernal (ESH) et favoriser la continuité d'itinéraires en limite départementale sur certains axes, des conventions sont passées avec les départements voisins : Aude, Aveyron, Gard et Tarn, mais également avec Montpellier Méditerranée Métropole pour définir les limites d'intervention ou certaines communes.

Ces particularités doivent impérativement apparaître dans les PEVH sous forme de convention. L'ensemble de ces conventions sera préalablement présenté en commission permanente.

3. Zonage climatique



Carte 1 : zonage hivernal

La France est divisée en quatre zones de rigueur hivernale, selon la moyenne annuelle de jours de neige et de verglas (avec ou sans précipitation).

D'après la carte des zones de rigueur moyenne d'un hiver, établie à l'échelon national, l'Hérault possède 3 zones :

H1 (ZONE A HIVER CLEMENT) LE LITTORAL ET LA PLAINE,

H2 (ZONE A HIVER PEU RIGOUREUX) LE NORD ET NORD-EST (ZONE MONTAGNE)

H3 (ZONE A HIVER ASSEZ RIGOUREUX) LE NORD-OUEST (ZONE MONTAGNE)

On considère donc généralement que le département de l'Hérault est scindé en 2 zones relativement homogènes : une zone de plaine et littoral et une zone montagnaise.

La limite d'ouest en est, entre ces deux zones est représentée par :

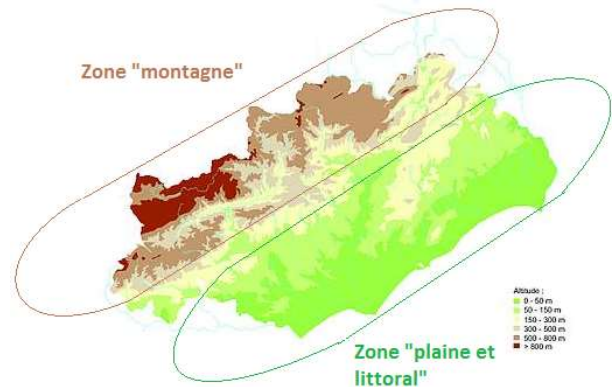
R.D. 907 de la limite de l'Aude à St-Pons de Thomières,

R.D. 908 de St-Pons de Thomières à St-André de Sangonis,

R.N. 109 de St-André de Sangonis à Gignac,

R.D. 32 de Gignac à St-Martin de Londres, -

R.D. 122 puis R.D. 1 de St-Martin de Londres à la limite du Gard.



Carte 2 : zonage climat Hérault

La carte suivante détaille la répartition des Centres d'Exploitation (CE) en fonction du zonage climatique :

- En vert les CE de zone de plaine et littoral,
- En bleu les CE de zone de montagne.



4. Principes de l'organisation

4.1 Les actions du service hivernal

Surveiller	La connaissance de la viabilité passe par la consultation des bulletins de prévisions météorologiques, l'observation de l'évolution locale des conditions météorologiques et l'observation de la situation sur le réseau routier
Traiter	Les interventions de service hivernal concernent le salage qui peut être préventif ou curatif, le raclage et l'évacuation de la neige.
Informier	La diffusion d'informations sur les conditions de conduite et des recommandations aux usagers.

4.2 Les objectifs de qualité

4.2.1 Période d'activation de la viabilité hivernale

La saison de la viabilité hivernale est d'une durée totale de 13 semaines, fixée comme suit :

- début : 15 novembre
- fin : 15 mars.

4.2.2 Niveaux de service

Ils expriment les résultats attendus du service hivernal mis en place sur le réseau départemental. Ils sont définis sur la base des conditions de conduite hivernale minimales en cas d'intempéries. Ces objectifs s'appliquent dans les conditions normales de trafic, en dehors de perturbations (bouchons, accidents notamment).

Trois situations sont distinguées :

- la neige généralisée sur une majeure partie du département ;
- la neige localisée ;
- le verglas.

4.2.3 Objectifs des interventions

Indépendamment de la stratégie d'intervention, l'objectif « physique » des interventions est directement lié aux phénomènes et à leurs conséquences sur les chaussées. Il s'agit de maîtriser la dégradation des conditions de conduite pour un retour à une condition de référence dans un temps déterminé.

Les termes les plus appropriés pour parler des objectifs des interventions sont : éviter, limiter, retarder, faciliter et éliminer (cf tableau ci-après).

Objectifs	Neige	Verglas
Eviter	Le collage de la neige à la surface de la chaussée.	La formation de verglas de faible épaisseur (condensation, congélation d'humidité préexistante...).
Retarder	Le compactage de la neige sous le trafic.	L'adhésion des verglas de forte épaisseur (pluie sur sol gelé, pluie en surfusion, etc.).
Limiter	L'épaisseur de la couche de neige. Le transport de la neige par le vent.	L'adhésion du verglas issu de pluie en surfusion ou de brouillard.
Faciliter	La décohésion de la neige.	L'élimination du verglas résiduel. L'élimination d'une quantité de glace importante.
Éliminer	La neige en masse. La neige résiduelle après raclage.	La glace présente sur la chaussée.

4.2.4 Période de validité

La période de validité des niveaux de service indique la tranche horaire durant laquelle l'exploitant garantit un niveau de conduite donné en situation météorologique courante. Les conditions minimales de conduite ne sont donc garanties que durant ces horaires de validité.

4.2.5 Les conditions de conduite

Ce qui importe pour l'utilisateur en matière de VH, c'est de connaître les routes sur lesquelles il est possible de circuler et dans quelles conditions. Les conditions de conduite ont des répercussions importantes sur l'écoulement du trafic, sur les conditions de circulation. C'est un langage référentiel commun, elles sont classées en 4 niveaux :

C1 : conduite normale ;

C2 : conduite délicate ;

C3 : conduite difficile ;

C4 : conduite impossible.

Le tableau ci-dessous définit ces conditions de conduite hivernale et précise différentes situations :

Conditions de conduite hivernale	Verglas	Neige	Perception du danger	Probabilité de blocage	Conseil à diffuser aux usagers
C1 Normale 	Absence	Absence	Habituelle	Habituelle	Message de prudence habituel
C2 Délicate 	Givre localisé, plaques de glace possible	Fraîche en faible épaisseur ou fondante ou fondue dans les traces ou tassée et non gelée en surface	Faible, perte d'adhérence possible localement Circulation avec équipements spéciaux souhaitables	Faible pour les VL, possible pour les PL	Réduisez votre vitesse et soyez très vigilant. Augmentez la distance entre les véhicules Equipements recommandés
C3 Difficile 	Verglas généralisé	Fraîche en épaisseur importante (> 5cm) ou tassée et gelée en surface ou congères en formation	Aisée pour la neige Faible pour le verglas	Forte d'autant plus que le trafic est important	Différez votre déplacement si vous ne pouvez pas monter des équipements hivernaux adaptés. Interdiction de circuler pour les PL
C4 Impossible 	Verglas généralisé en forte épaisseur ou pluies verglaçantes	Fraîche en forte épaisseur ou formation d'ornières glacées profondes ou congères formées	Perception du danger évidente Circulation impossible même avec équipements spéciaux	Blocage effectif qui peut engendrer des problèmes de sécurité civile	Ne circulez pas

4.2.6 Phénomène météorologique limite (précipitation neigeuse exceptionnelle)

Jusqu'à un seuil d'intempérie, dénommé « condition météorologique limite », le potentiel d'intervention affecté habituellement au niveau des agences (avec coopération possible entre elles) est considéré comme permettant d'assurer les objectifs de qualité du service hivernal tel que définis, cela en l'absence d'autres sources de difficultés.

Au-delà, on considère que la situation devient non-courante, entraînant un abaissement des niveaux de service et des dispositions supplémentaires telles qu'un renfort particulier en moyens d'intervention ou le recours à des actions relevant de l'information renforcée des usagers et de la gestion de trafic.

Pour le département de l'Hérault, ces conditions sont fixées de la manière suivante :

- Zone « plaine et littoral » : chute de neige d'une hauteur cumulée de 3 cm ;
- Zone « montagne » chute de neige sans vent (<10 km/h) pouvant atteindre 5 cm/heure pour une chute ne dépassant pas 10 cm en cumulé.

De plus, dans certains cas, les moyens d'intervention en place deviennent inopérants. Ces situations constituent également des dépassements des conditions limites :

- Température < - 8°C pendant la chute de neige ou juste après ;
- Pluie non-localisée provoquant une formation de verglas sur une étendue significative ;
- Formation de congères sur une épaisseur et/ou un linéaire dépassant les capacités des moyens habituellement mobilisables ;
- Lorsqu'une chute de neige sur le département se produit avec un retour d'Est (neige très lourde) ;
- En cas de fermeture de l'autoroute entraînant un basculement de toute la circulation sur le réseau routier départemental ;
- En cas de déclenchement du Plan de Gestion de Trafic Zonal (PGTZ) ;
- Lorsque les conditions de circulation ne permettent pas aux ESH de circuler sur les routes départementales (embouteillage).

Les limites d'intervention peuvent être autres que météorologiques. Malgré l'implication des agents du département, une partie du réseau peut être bloquée par les intempéries et la circulation paralysée. Les interventions sont alors ralenties, voire stoppées.

Plusieurs facteurs, souvent cumulés, expliquent ces situations :

- l'inexpérience des usagers sur neige et verglas : les véhicules et notamment les poids lourds se mettent en travers de la route, créant ainsi des embouteillages qui empêchent l'intervention des services de VH,
- la densité du réseau et l'importance du trafic,
- un défaut d'équipement des véhicules (ex : pas des équipements spéciaux type, pneus neige, chaînes, chaussettes).

Le passage en situation non-courante peut entraîner la mise en place de mesures de police telles que :

- L'obligation de circuler avec des équipements spéciaux ;
- L'interdiction ou la réglementation de la circulation des poids-lourds ;
- La fermeture de voies secondaires.

4.3 Niveaux de service en situation de neige généralisée

Cette situation correspond au cas suivant : un phénomène neigeux de grande ampleur touchant une majeure partie du département de l'Hérault, nécessitant une coopération inter-agences pour y faire face, sur les itinéraires prioritaires.

Dans ces conditions, les engagements de viabilité portent sur le réseau départemental structurant tel qu'il est défini sur la carte en annexe 3 afin de permettre les principaux échanges dans le cadre des déplacements « domicile-travail » ainsi que le fonctionnement des activités économiques.

Les routes transférées à Montpellier Méditerranée Métropole ne font plus parties du périmètre d'intervention.

Pour ce réseau, sont définis les niveaux de service suivants :

Priorité	Condition de conduite minimale acceptée sur le réseau	Période durant laquelle la condition minimale est garantie
Priorité 1	C2 (condition délicate)	6h à 21h
Priorité 2 (traitement après priorité 1)	C2 (condition délicate)	7h à 19h

Les interventions sont programmées de manière à garantir les conditions minimales de conduite dans les plages horaires indiquées ce qui peut nécessiter pour assurer cette viabilité, des interventions et des actions en dehors de ces périodes.

Ainsi, un usager circulant sur le réseau de priorité 2 à 17 h, ne devra pas rencontrer de condition de conduite C3 mais du C2, alors qu'en circulant à 22h, il pourra rencontrer du C3.

Dans cette situation, sur le reste du réseau départemental, aucun niveau de service n'est garanti. Ces réseaux peuvent toutefois faire l'objet d'une intervention si les engagements sur les niveaux de priorité 1 et 2 sont tenus et que la situation permet de dégager des moyens techniques et humains pour les traiter.

4.4 Niveaux de service en situation de neige localisée

C'est le cas le plus couramment rencontré, correspondant à des précipitations neigeuses localisées généralement sur le secteur des agences de la zone « montagne » et pouvant ne toucher qu'une partie de leur territoire.

Compte tenu de la faible ampleur géographique de ces phénomènes, la mobilisation des moyens peut être plus importante et permettre de traiter un réseau plus large que celui de la situation de neige généralisée.

Chaque agence technique dans le cadre de son PEVH définit localement le réseau élargi pris en compte en veillant à assurer dans cette situation le même niveau de service qu'en neige généralisée pour les réseaux de priorité 1 et 2 et un niveau adapté pour les autres réseaux (conditions de circulation, période de garantie).

4.5 Traitement du verglas

Dans le département de l'Hérault, le phénomène de verglas correspond généralement à l'apparition de plaques localisées.

Ce phénomène fait l'objet d'un traitement spécifique en fonction des conditions météorologiques, les moyens mis en œuvre permettant de réduire fortement les risques de formation de verglas mais ne pouvant en garantir l'annulation.

Il n'est donc pas traité d'une manière généralisée par l'activation de circuits mais par un traitement pré-curatif ponctuel des points sensibles en anticipation du phénomène ou par un traitement curatif des zones verglacées.

Ainsi chaque agence assure le traitement du verglas sur son territoire. Des ententes particulières entre agences peuvent être établies dans une logique d'optimisation des temps d'intervention. Ces ententes doivent obligatoirement faire l'objet d'une indication spécifique dans le PEVH de chaque agence concernée.

Sur les points sensibles connus, des panneaux A4 occultables « chaussée glissante » complétés d'un panneau « verglas fréquent » sont positionnés localement. Ils sont ouverts en début de VH et retirés en fin de période hivernale.

4.6 Traitement des différentes zones de chaussée

Lors d'intempéries hivernales, notamment lors de chutes de neige, l'intégralité du domaine public routier ne peut être traitée simultanément. Par exemple, sur une chaussée avec deux voies de circulation par sens (2x2 voies, créneau de dépassement, ...) ou bien en présence de bretelles d'échangeur ou au niveau d'un carrefour plan aménagé, un engin de déneigement doit exécuter plusieurs passages pour traiter l'ensemble des voies circulées.

Pour le Conseil départemental de l'Hérault, la chaussée a été décomposée en trois zones distinctes :

- Zones 1 : voie(s) affectée(s) à la circulation principale, à raison d'une ou plusieurs par sens, selon les caractéristiques de la voirie. Cette zone est divisée en une zone 1 et 1 bis pour les routes 2x2 à chaussées séparées (cf figure 2 page suivante).
- Zones 2 : zones affectées à des mouvements particuliers : Zones directement attenantes aux zones de type 1 : tourne à gauche (TAG), tourne à droite (TAD), voie de sortie, voie d'insertion ; bretelles d'échangeur ou de desserte d'aires ; voiries des différentes aires (repos, service, stationnement, ...).
- Zones 3 : zones revêtues, normalement non circulées : accotements, zébras d'îlots, surlargeur de rive, bande d'arrêt d'urgence (BAU), refuge pour poste d'appel d'urgence (PAU), etc.

La zone 1 est la zone traitée en priorité (hors zone 1 bis pour les chaussées séparées).

Ensuite, la zone 2, lorsque les conditions de conduite sont acceptables sur la zone 1 pour l'ensemble de routes de l'AD ; puis, pour les chaussées séparées, la zone 1 bis. La zone 3 ne fait pas l'objet de traitement spécifique.

Les principes de modélisation des zones 1, 2 et 3 sont décrits sur les deux schémas suivants :

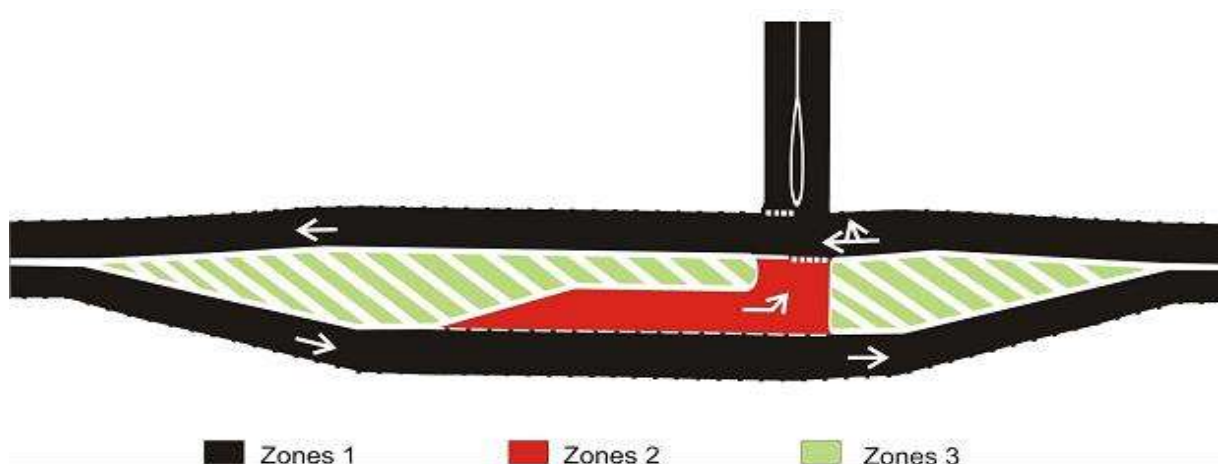


Figure 1 Répartition des zones de chaussées sur route bidirectionnelle avec carrefour plan élaboré

Dans le cas des 2x2 voies à chaussée séparée, pour la neige, c'est normalement la voie rapide qui est traitée en premier.
Ensuite, une fois la chute de neige terminée, le traitement peut être engagé sur la voie lente.

Pour le verglas, un seul passage permet de traiter les deux voies.
Ces dispositions seront toutefois adaptées à chaque section afin de tenir compte des contraintes spécifiques à chacune d'entre elles.

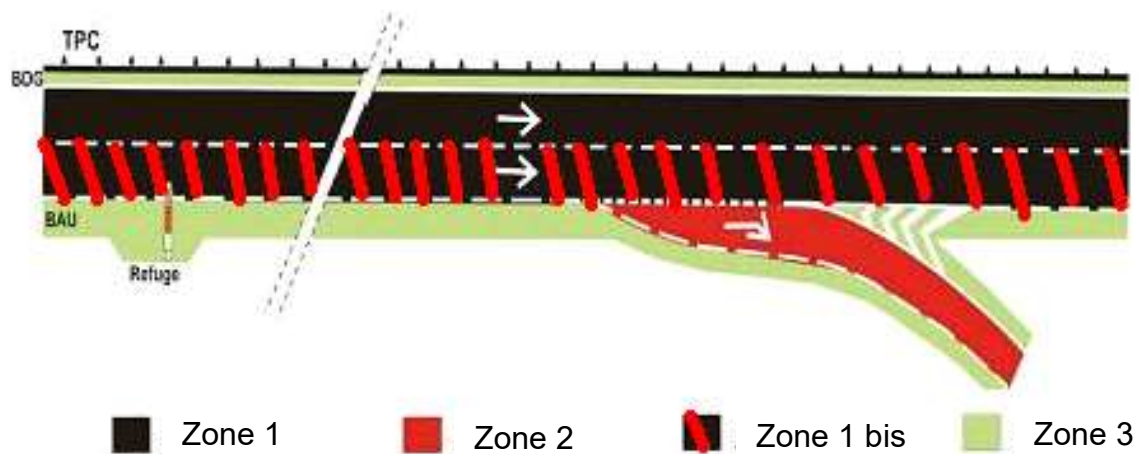


Figure 2 Répartition des zones de chaussées sur route 2x2 à chaussée séparée

5. LES MOYENS MIS EN ŒUVRE

5.1 Les moyens humains

5.1.1 Les agences techniques départementales

C'est le personnel des agences techniques qui assure l'essentiel des missions opérationnelles de VH.

5.1.2 Les unités d'entretien des routes et voies vertes (UERVV)

Les Unités d'Entretien des Routes et Voie Verte du Service entretien (SE) sont la deuxième ressource fortement mobilisée pour assurer la VH. Les unités mettent en effet à disposition de certaines agences des engins de salage et de déneigement avec leurs chauffeurs dans leurs deux antennes de Montpellier et Béziers.

Elles prennent ainsi en charge complètement certains circuits de déneigement des agences techniques départementales suivantes :

- Biterrois (unité d'entretien - antenne de Béziers),
- Thau-Plaine d'Hérault (unité d'entretien - antenne de Béziers et de Montpellier),
- Petite Camargue (unité d'entretien - antenne de Montpellier),
- Vignobles d'Ouest (unité d'entretien - antenne de Béziers).

Le nombre d'agents mobilisés à l'échelle des 8 agences techniques et des UERVV, pour une saison hivernale, est d'environ 290 agents sur 477 agents du Pôle des Routes et des Mobilités (PRM).

5.1.3 Le service exploitation et sécurité routière (SESR)

Le service exploitation et sécurité routière est garant :

- de l'organisation de la VH ;
- de la rédaction et de la mise à jour du présent DOVH ;
- du visa des PEVH ;
- de la rédaction, de la passation et du suivi du marché à bon de commande de fourniture de sel
- de la coordination globale des interventions lors d'un événement ;
- de la synthèse de l'état des routes et de la diffusion de l'information auprès des médias hors période d'astreinte.

Le SESR est donc informé par les agences des dispositions prises pour assurer la surveillance du réseau et/ou des interventions, ainsi que des conditions de circulation sur le réseau routier.

5.1.4 Les ateliers mécaniques du Pôle des Moyens Opérationnels

Tout au long de l'année, les agents des ateliers du Pôle des Moyens Opérationnels (PMO) effectuent la réparation et l'entretien des différents matériels (véhicule, chargeur, camion, saleuse...).

En période de VH, ils assurent une astreinte mécanique afin de permettre des interventions en dehors des heures ouvrables dans des délais satisfaisants.

Un agent mécanicien est ainsi d'astreinte sur chacune des trois zones d'intervention du PMO :

Zone 1 : Béziers / St Pons

Zone 2 : Gignac / Lodève

Zone 3 : Montpellier / Brissac

Les responsables VH mobilisent directement l'astreinte mécanique de leur secteur.

5.1.5 Renforts du PMO

En cas de besoin, pour les missions de déblayage d'arbres par exemple, le service des Forestiers Sapeurs (FS) du département de l'Hérault ainsi que les rando-pisteurs pourront être amenés à intervenir comme renfort, après accord de la direction du PMO, sur demande du SESR ou du cadre d'astreinte.

Ils seront mis à la disposition du chef de l'agence technique départementale à laquelle ils sont rattachés.

5.2 Les moyens matériels

5.2.1 Les engins de service hivernal (ESH)

Leur typologie est adaptée en fonction des contraintes opérationnelles de chaque agence (typologie des routes à traiter, caractéristiques des pentes).

Les moyens disponibles sont énumérés et présentés dans les PEVH.

Les consignes générales d'usage des véhicules ainsi que la réglementation associée sont disponibles sur « [le portail des routes](#) ».

5.2.2 Les installations fixes

Le Pôle des Routes et des Mobilités dispose de 26 dépôts de sel dont 3 silos et un stock partagé avec les services de l'Etat. Ces dépôts permettent de stocker 3000 tonnes de sel et sont répartis sur l'ensemble du territoire dans les centres d'exploitation essentiellement, mais également en quelques points particuliers permettant un rechargement sans retour au centre pour le traitement de circuit en zone éloignée.

Le détail des stocks de sel est présenté en annexe 5.

L'approvisionnement des installations par des entreprises extérieures nécessitent la mise en place d'un plan de prévention appelé protocole « chargement-déchargement » pour chaque site.

La passation des marchés intègre cette obligation du code du travail en présence d'entreprise extérieure dans l'enceinte d'un établissement.

Les silos horizontaux nécessitent un entretien, notamment une vidange régulière et un nettoyage complet du silo (à l'eau + séchage naturel), un graissage des casques. Une note à ce sujet est disponible sur « [le portail des routes](#) ».

5.2.3 Les matériaux de service hivernal

La technique générale de traitement en vigueur au Conseil départemental de l'Hérault est l'utilisation de sel en grain de classe B.

Des dotations financières sont ouvertes dans les agences par le SESR. En fonction des besoins, ces crédits sont ré-abondés par le service entretien des routes sur demandes des agences.

Un marché global de fourniture de ce sel qui sert à approvisionner l'ensemble des installations de stockage des agences et de l'unité d'entretien des routes cadre les commandes.

Une fiche de « Données et de Sécurité » est obligatoirement fournie dans le cadre du marché par le fournisseur.

Un suivi « qualité » peut être assuré à la demande. Il est coordonné par le SESR.

Il peut, en complément de ce fondant principal, être utilisé localement d'autres matériaux (abrasifs notamment). Leurs caractéristiques et leurs usages sont précisés dans chaque PEVH.

Le code de la route, au travers de l'article R312-19, interdit le chargement du sel en dôme. Le sel chargé dans les saleuses ne doit donc pas dépasser du véhicule.

Le marché permet de commander différents types de sel :

- Le sel sec de type B, livré en camion-citerne, est pulsé à 13 bars dans des silos en inox. Il est utilisé dans les saleuses pour l'épandage.
- Le sel semi-humide de type B, livré en vrac dans nos abris, est également utilisé par les saleuses ;
- Le sel humide de type A, et donc comportant moins d'impureté que celui de type B, est utilisé pour la fabrication de saumure. Ce dernier doit être stocké dans un abri couvert afin de conserver toutes ses qualités.

5.2.4 Traitement à la bouillie de sel

Depuis 2013, le département de l'Hérault s'est équipé en matériel de fabrication de saumure et les engins de service hivernal ont été adaptés pour pouvoir épandre le mélange saumure et sel sec, ou encore appelé « bouillie de sel ». Des **centrales de fabrication de saumure ont été déployées dans les CE de Bédarieux et de Saint-Pons-de-Thomières**. Une convention nous permet de travailler en partenariat avec la Direction Interdépartementale des Routes du Massif Central (DIR MC) sur la centrale de leur centre de Le Caylar.

Chaque centrale de fabrication alimente plusieurs cuves de stockage de saumure.

La centrale de fabrication de saumure de 3m³/h de Saint-Pons-de-Thomières alimente les cuves de stockages de :

- 15 000L de La Salvetat sur Agout ;
- 5 000L d'Olargues ;

La centrale de fabrication de saumure de 3m3/h de Bédarieux alimente les cuves de stockage de :

- 10 000L de St-Gervais ;
- 10 000L du Bousquet d'Orb ;
- 10 000L de Lodève ;

Les cuves de transports de saumure :

Une cuve de transport de saumure est affectée à chacun des 2 sites des centrales du CD34.

Chaque cuve de stockage est dimensionnée pour faire face à un épisode neigeux assez important (une dizaine de jours en continu). Une fois l'épisode terminé, le camion dédié au ravitaillement désarme sa saleuse et s'équipe de la cuve de transport de saumure. Il va ainsi ravitailler les cuves de stockage de son secteur et ainsi faire le plein de ces dernières.

Nous disposons de 2 cuves de transport de 3000 L basé à St-Pons de Thomières et à Bédarieux.

Un protocole de suivi des équipements de fabrication et de stockage de la saumure a été mis en place. Des visites de maintenance technique seront effectuées en début et fin de saison hivernale. Cette maintenance se découpe en deux parties : entretien courant au niveau des Agences Départementales (AD) et maintenance électromécanique par l'unité comptage du SESR.

5.2.5 Les outils de communication

Le moyen principal de communication utilisé est le réseau de téléphonie portable « Orange » dans le cadre du marché de téléphonie global dont cet opérateur est titulaire auprès du Conseil départemental de l'Hérault.

Dans le nouveau marché de téléphonie, le CD34 a mis en place une clause de garantie de couverture.

Ce type d'organisation spécifique est décrit précisément à l'échelle de chaque agence, dans le PEVH.

En complément du téléphone, un dispositif radio embarquée équipe l'ensemble des agences routières ainsi que les 2 UERVV.

Le site internet [« inforoute34 »](#) permet de communiquer sur l'état des routes du département à destination des usagers. Il est renseigné par les AD, le cadre d'astreinte ou le SESR.

5.2.6 Les pneus à clous

Concernant l'utilisation de pneumatiques comportant des éléments métalliques susceptibles de faire saillie comme dispositifs antidérapants inamovibles (pneus clous), l'arrêté ministériel du 18/07/1985 relatif aux dispositifs antidérapants inamovibles et l'arrêté préfectoral en date du 06/01/2011 les autorisent. L'arrêté autorisant ces véhicules à la circulation se trouve sur [le portail des routes](#).

6. L'ORGANISATION DU SERVICE HIVERNAL

6.1 Les documents organisationnels généraux

Deux types de document cadrent l'organisation de l'activité :

1. Le présent Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) :

C'est le document de cadrage à l'échelle départementale de l'ensemble des activités liées à la VH. Il a comme référence les principes arrêtés dans le plan global d'exploitation des routes départementales approuvé en assemblée par les élus départementaux. Il est élaboré, en concertation avec les agences départementales et l'unité d'entretien des routes & voies vertes, par le SESR, vérifié par la direction de la Direction Mobilité Politique Technique Innovations et approuvé par la direction du pôle « routes et mobilités » après validation en Comité de Direction.

2. Les Plans d'Exploitation en Viabilité Hivernale (PEVH) :

C'est la formalisation de l'organisation retenue au niveau des agences techniques et de leurs centres, ainsi que de l'unité d'entretien des routes & voies vertes.

Ces documents sont élaborés :

- En agence, sous la responsabilité du directeur de chaque agence technique avec les techniciens « entretien/exploitation », qui sont les responsables VH en agence. Ils sont ensuite validés par les Directeurs Territoriaux compétents, après avis du SESR.
- Pour l'unité d'entretien des routes & voies vertes, sous la responsabilité du chef du service entretien, avec le responsable de l'unité et validés par la direction de la DMPTI, après avis du SESR.

Chaque PEVH est élaboré conformément aux dispositions du DOVH. Il précise les modalités concrètes d'organisation des services à l'échelle de chaque entité (personnel mobilisé, affectation suivant les différentes missions, circuits de déneigement en situation de neige généralisée et de neige localisée, modalité de surveillance du réseau, matériel utilisé, ...). Dans les PEVH sont précisés l'exploitation des routes mitoyennes entre le département de l'Hérault et d'autres collectivités qui font l'objet d'une convention. Les PEVH respectent le « cadre type » disponible sur le « [le portail des routes](#) ».

Nota : Il convient de porter une attention particulière aux aménagements routiers ponctuels pouvant être endommagé lors du déneigement sur le parcours (regard en saillie, coussin berlinois...) et d'en assurer un relevé dans le cadre de la réalisation des circuits, pour pouvoir informer les chauffeurs avant le démarrage de leurs circuits.

6.2 Chronologie de mise en place d'une saison VH

Les principales tâches à réaliser et les services en charge de les réaliser sont décrits dans le calendrier ci-dessous

Chronologie de mise en place d'une saison VH	Avril	Mai	Juin	Juillet	Août	Septembre	Octobre	Novembre	Décembre	Janvier	Février	Mars	Avril n+1
Bilan VH	AD/UERVV	AS	SESR										
Bilan de l'état du matériel VH	AD/UERVV												
Réparation du matériel VH		PMO	PMO	PMO	PMO	PMO							
Mise à jour du DOVH				SESR									
Approbation DOVH					DIR								
Diffusion du DOVH aux agences					SESR	SESR							
Mise à jour des PEVH						AD/UERVV							
Journée blanche							AD/UERVV						
Campagne VH													

Légende :
AD : Agence technique Départementale PMO : Pôle des Moyens Opérationnels
UERVV : Unité d'Entretien des Routes et Voies Vertes AS : Autres service
SESR : Service Exploitation et Sécurité Routière DIR : Direction

6.3 La préparation de la saison hivernale : Journée blanche

Cette étape a pour objectif de garantir que l'ensemble des services a réalisé les opérations préparatoires nécessaires à la correcte exécution de la mission de VH pendant la période d'application telle que définie au chapitre « les objectifs de qualité ».

Une journée blanche sera organisée à l'échelle de chaque agence technique et dans les unités d'entretien des routes & voies vertes, au cours de laquelle le PEVH sera présenté à l'ensemble du personnel. Les engins seront équipés et testés et l'ensemble du matériel sera vérifié lors de cette journée.

1. Présentation du DOVH/PEVH aux agents. Le but de cette partie est de vérifier que les agents sont bien au fait des consignes à appliquer. On peut détailler les itinéraires notamment les « pièges », détailler le dernier épisode ;
2. Vérification du matériel : montage des équipements sur les Engins de Service Hivernal (ESH) et vérifications suivantes :
 - Présence de la carte grise (Réception à Titre isolée)
 - Tour de sécurité
 - Intérieur de la saleuse objet
 - Flexible fuite
 - Rotation vis disque, feux Éclat bleu
 - Présence de panneau zébra rouge blanc
 - Dépôt lame sur support
 - Chargeurs
 - Bon approvisionnement des stocks de sel
 - Bon étalonnage des saleuses (si besoin)
 - Vérification du fonctionnement des radios

Les AD et les UERVV, sont invitées à associer le service gestion matériels et ateliers du PMO et le SESR, à ces journées blanches (Entretien des équipements, souhaits d'évolution...).

Une fiche concernant la vérification de l'étalonnage, ainsi qu'une fiche explicative permettant l'étalonnage des saleuses de la marque « Schmidt » sont disponibles sur « [le portail des routes](#) ».

6.4 Dispositif d'astreinte

Les missions de VH font partie intégrante des missions du service public et notamment de maintien des conditions de circulation. A ce titre, les agents peuvent être mobilisés en et hors des heures ouvrables pour des événements imprévisibles. Cependant, des événements prévisibles peuvent nécessiter une mobilisation de moyens par anticipation et faire l'objet d'une mise en astreinte des agents.

6.4.1 Principe général

Ainsi, afin de pouvoir assurer les niveaux de service indiqués au chapitre « objectifs de qualité », il est nécessaire de disposer du personnel d'intervention suffisant dans le cas d'interventions non programmables mais prévisibles.

Les agents des routes peuvent donc être mis en astreinte pendant la saison hivernale. Cette astreinte concerne le personnel au sein des agences techniques et au sein de l'unité d'entretien des routes. Au niveau des agences, elle intervient en renfort de l'astreinte sécurité qui a vocation à intervenir en premier lieu lors d'évènements météorologiques. Ce renfort d'astreinte répond aux règles suivantes :

- Recours à la mise en astreinte uniquement lorsque les prévisions météorologiques ne permettent pas une programmation anticipée des interventions ;
- Recours à la mise en astreinte uniquement le week-end et les jours fériés pour le personnel des agences ;
- Recours à la mise en astreinte pour le personnel de l'unité d'entretien des routes la nuit, le week-end et les jours fériés uniquement pour les phénomènes de neige ou de verglas généralisé ;
- Le nombre d'agents mobilisés est adapté aux prévisions météorologiques qui permettent d'estimer l'intensité et l'ampleur des évènements annoncés.

6.5 Procédure de mise en œuvre

La mise en astreinte du personnel pour les agences et l'unité d'entretien, ne peut intervenir qu'après validation effectuée par :

- la Direction du Pôle des Routes et des Mobilités,
- ou la Direction adjoint du Pôle des Routes et des Mobilités,
- ou la Direction de la DMPTI,
- ou le Chef du SESR,

et cela pour chaque mise en astreinte.

Ainsi, en fonction des prévisions météorologiques, l'agence concernée prend contact avec le SESR afin de définir les modalités de l'astreinte et notamment le nombre d'agent et le besoin de mise en astreinte éventuel de l'unité d'entretien des routes. Le SESR synthétise l'information et propose à la validation de la Direction du Pôle des Routes et des Mobilités ou son adjoint ou la Direction de la DMPTI le dimensionnement du dispositif d'astreinte.

La mise en astreinte du personnel est décidée la veille avant 15h pour l'astreinte de nuit de l'unité d'entretien des routes et le vendredi avant 15h pour l'astreinte du week-end (unité d'entretien et agences).

6.6 De la chaîne de décision préalable aux opérations d'intervention

6.6.1 Processus général

Le processus amont pour assurer un déclenchement satisfaisant du service hivernal est le suivant :

Phase 1 : assurer une veille qualifiée météorologique pour décider de la mise en alerte, Les types d'activités associés à cette phase sont :

- l'analyse des prévisions météorologiques à partir notamment des « alerte météo » et du site internet « Météo France » dédié au Conseil départemental de l'Hérault
- l'utilisation des images des webcams et des capteurs de température de chaussée installées sur le réseau routier départemental :
 - Col du Cabaretou RD907 Pr21+620, altitude 936 m
 - La Baraquette RD922 Pr2+506, altitude 852 m
 - Roc Suzadou RD920 Pr15+506, altitude 720 m
 - Col du Perthus RD142 Pr8+770, altitude 808 m
- la compilation des informations sur les conditions météorologiques locales (patrouillage, données sur les températures de chaussée, ...) et la connaissance du type de réponse du réseau routier à ce type de conditions ;
- l'établissement du niveau du risque routier hivernal ;
- l'évaluation de l'intensité du phénomène météorologique prévu (normal ou exceptionnel).

Phase 2 : activer le suivi météorologique rapproché et préparer la surveillance des routes afin d'avoir les éléments nécessaires pour la prise de décision.

Phase 3 : caractériser et localiser le phénomène météo-routier, décider si nécessaire d'une intervention et choisir une stratégie.

Phase 4 : réaliser les opérations d'intervention pour respecter les engagements sur les niveaux de service.

6.6.2 La répartition des activités

Les principes généraux sont :

- Le SESR assure une veille météo générale à l'échelle départementale. Il tient informé par mail les agences, l'unité d'entretien des routes, le technicien « entretien/exploitation » et le cadre d'astreinte des grandes tendances. Il propose la mise en astreinte ponctuelle de l'unité d'entretien et/ou du personnel des agences techniques. Il assure la coordination lorsqu'une coopération inter-agences est nécessaire.
- Les responsables d'unités du service d'entretien ou le chef du service entretien ou son adjoint, placent en astreinte les agents des unités d'entretien sur sollicitation du SESR.
- Les agences assurent à l'échelle de leur territoire les différentes phases du processus général décrit dans le paragraphe précédent. Pour cela, elles s'organisent de manière interne afin de disposer des fonctions suivantes :

Le responsable de viabilité hivernale

Dans chaque agence, un (ou des) responsable(s) VH veille(nt) au bon déroulement des opérations de VH. Les personnes pouvant assurer ce rôle sont identifiées nominativement dans les PEVH de chaque agence.

Lors d'évènements météorologiques, chaque agence communique le nom du responsable VH en charge de la gestion de l'activité ainsi que ses coordonnées téléphoniques.

Le(s) responsable(s) VH assure(nt) les activités suivantes :

Planification :

- en définissant les circuits et leurs caractéristiques (zonage de chaussée, points singuliers, ...) ;
- en veillant à l'entretien du matériel ;
- en vérifiant régulièrement l'état des stocks.

Anticipation des phénomènes :

- en assurant la veille météorologique ;
- en préparant le matériel ;
- en s'assurant de la programmation et du bon déroulement de la patrouille lorsque son utilité est jugée pertinente ;
- en évaluant le risque météo-routier.

Pilotage des interventions :

- en déclenchant et en coordonnant les opérations de salage et de déneigement, y compris au niveau des consignes de traitement (pour les agences concernées, le responsable sollicite l'intervention de l'unité d'entretien préalablement placée en astreinte) ;
- en réorganisant les circuits en cas d'incident (panne de matériel, ...) ;
- en veillant au réapprovisionnement en sel ;
- en adaptant les moyens à mettre en œuvre suivant les conditions météorologiques ;

- en assurant le compte rendu ;
- en veillant au respect de la réglementation en vigueur sur les temps de repos et de travail.

Il(s) renseigne(nt) à son (leur) niveau la main courante et assure(nt) la remontée d'information selon les conditions définies au chapitre « remontée d'information et communication sur l'état des routes », et notamment en mettant à jour le site internet « inforoute34 ».

Il(s) informe(nt) le technicien « entretien/exploitation » et le cadre d'astreinte route des incidents importants survenant hors des heures de fonctionnement normal du SESR et élabore(nt) en partenariat les arbitrages éventuellement nécessaires.

Il(s) décide(nt) de la fermeture d'une route s'il(s) le juge(nt) nécessaire, ainsi que de sa réouverture, et assure(nt) la remontée d'information au SESR ou au cadre d'astreinte.

Le patrouilleur

Le patrouilleur effectue la surveillance d'un secteur du réseau, soit afin d'anticiper les risques routiers hivernaux, soit afin de vérifier l'état du réseau. La patrouille s'effectue suivant les modalités arrêtées par le responsable VH qui le programme lorsque les conditions météorologiques justifient de telles interventions. La fréquence et les horaires de ces patrouilles sont laissés à l'appréciation du responsable VH, ainsi que les itinéraires patrouillés et le recours à l'astreinte sécurité pour effectuer cette mission, quand l'organisation de l'agence le permet.

Les itinéraires patrouillés dépendent de l'objectif de la patrouille. Pour l'anticipation des phénomènes hivernaux, seuls les points sensibles significatifs font l'objet de la patrouille. Pour la vérification de l'état du réseau, le responsable VH définit l'itinéraire de la patrouille en fonction de l'étendue de l'événement, afin de pouvoir donner un état des routes sur le réseau de priorité 1 et 2.

Le patrouilleur rend compte au responsable VH de ses observations sur l'état des routes. Il peut également être amené à suivre et contrôler l'efficacité des interventions.

Il note par écrit toutes les observations et interventions qu'il effectue, soit sur la main courante du centre, soit sur une fiche patrouille spécifique.

Il est responsable du relevé et de la consignation des données des appareils de suivi de l'état physique de la chaussée lorsque de tels équipements lui ont été mis à disposition.

L'équipe d'intervention

Chaque équipe d'intervention assure le traitement hivernal de l'itinéraire dont on lui a confié la charge, conformément aux objectifs de niveau de service affectés à chacune des sections de voies concernées.

A la fin de chaque circuit, chaque équipage rend compte au responsable VH ou à la personne désignée par lui. Une fiche d'intervention, ou tout autre document prévu à cet effet (carnet de bord, ...), doit être renseigné à la fin des interventions. Ces documents doivent notamment préciser les heures de début et fin d'intervention et le circuit traité.

Les modalités précises d'application des principes énoncés ci-dessus, apparaissent de manière explicite dans chaque PEVH (personnes physiques assurant les différentes fonctions, forme des documents permettant les enregistrements, ...).

Le schéma suivant reprend de manière synthétique les principales missions de chaque service.

Responsable d'astreinte

Dans le cas d'événement sans renfort d'astreinte, le responsable d'astreinte est le technicien d'astreinte.

En cas de renfort d'astreinte, le responsable d'astreinte est le responsable de viabilité hivernale désigné par l'agence.



Remontée d'information et communication sur l'état des routes

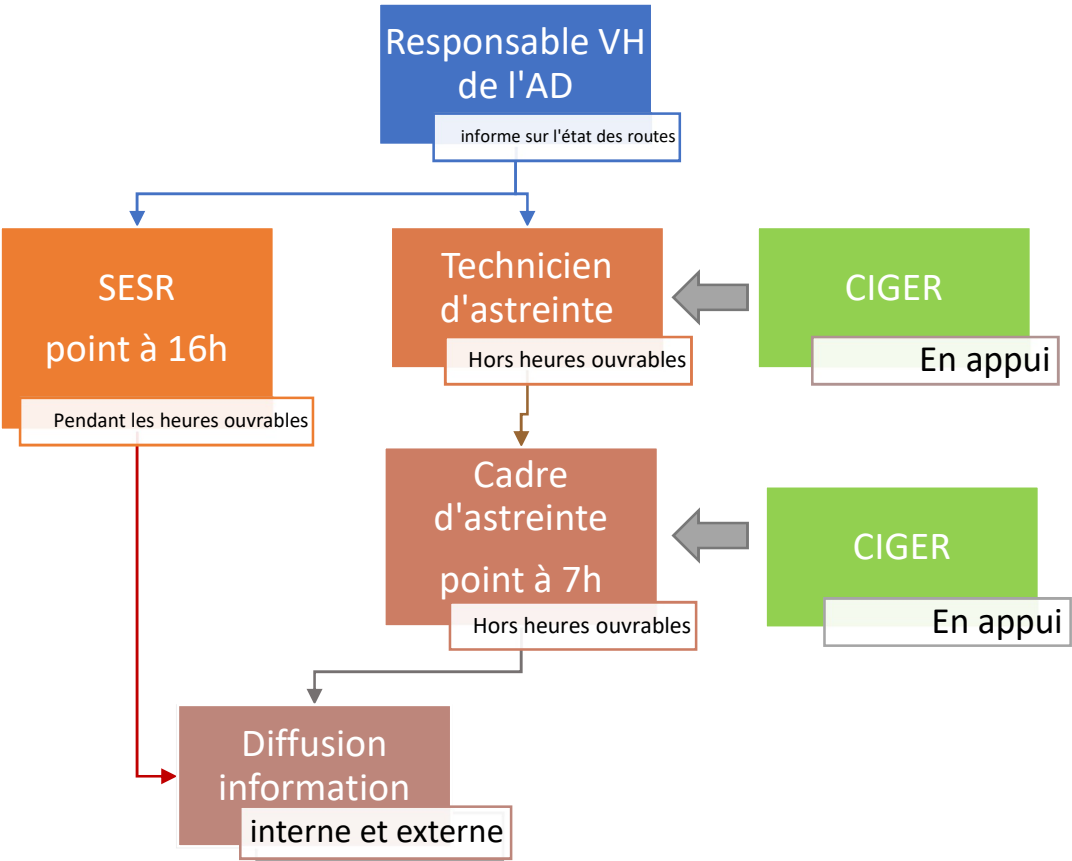


Figure 3 : remontée d'information

6.7 Les consignes de traitement

6.7.1 Définitions

- **Intervention pré-curative :**

Elle consiste à épandre un fondant routier sur le revêtement dans les heures précédant l'apparition d'un phénomène météo-routier vraisemblable.

Les interventions pré-curatives visent à empêcher, limiter ou retarder une dégradation de la viabilité des routes due au verglas et à certains types de neige afin d'éviter le phénomène de « collage ». Cette opération consiste en l'épandage de fondants juste avant (1 à 2h maximum) que la dégradation ne survienne.

- **Intervention curative :**

Elle consiste soit à épandre un fondant routier sur un revêtement affecté par un phénomène verglaçant soit à racler et évacuer la couche de neige déposée en lui associant ou non un épandage de fondant routier.

Les interventions curatives peuvent être la conséquence du choix délibéré de n'intervenir, que lorsque le phénomène est intervenu ou de l'échec d'un traitement pré-curatif.

6.7.2 Les fondants disponibles

Dans l'ensemble des centres, il existe des dépôts de sel en grains.

De plus, les centres de la zone climatique montagne (à l'exception du centre d'exploitation de Brissac) disposent de saumure.

Il s'agit des centres d'exploitation de Saint-Pons-de-Thomières, Olargues, la Salvetat-sur-Agout, Saint Gervais-sur-Mare, le Bousquet d'Orb, Bédarieux, Lodève et le Caylar.

6.7.3 Traitement du verglas

Le traitement du verglas consiste en l'épandage de fondant routier selon les dosages préconisés dans le tableau ci-dessous :

	Dosages maximum préconisés pour traitement du verglas**			
	Traitement précuratif		Traitement curatif	
	Bouillie	Sel en grain	Bouillie	Sel en grain
Gelée blanche*	INADAPTÉ	INADAPTÉ	10 g/m ² + 30 %*	10 g/m ² *
Congélation d'eau préexistante	15g/m ² + 20 %	15g/m ²	15 g/m ² + 30 %	20 g/m ²
Brouillard givrant - sol sec	INADAPTÉ	INADAPTÉ	15 g/m ² + 20 %	15 g/m ²
Brouillard givrant - sol humide	10g/m ² + 20 %	10 g/m ²		
Pluie sur sol gelé	20g/m ² + 20 %	20 g/m ²	20 g/m ² + 20 %	30 g/m ²
Pluie en surfusion	20g/m ² + 20 %	INADAPTÉ	30 g/m ² + 20 %	15 g/m ²

PARFAITEMENT ADAPTÉ	ADAPTÉ SOUS RÉSERVE	INADAPTÉ
SEULEMENT SI TRAITEMENT A LA BOUILLIE N'EST PAS POSSIBLE		

*Les gelées blanches sont des phénomènes apparaissant en fin de nuit, peu glissants et très visibles par les usagers. Il est donc déconseillé de réaliser un traitement précuratif. Elles disparaissent normalement le matin rapidement avec l'élévation de la température et l'ensoleillement. Néanmoins, un traitement curatif localisé peut s'avérer nécessaire sur des points singuliers (zone ombragé) ou en cas de non augmentation de la température.

**Les dosages donnés sont des dosages maximums. Les centres peuvent adapter à la baisse, suivant les zones de traitement en fonction de leur expérience du terrain.

Nota : une « bouillie 15 g/m² + 20 % » correspond à 15 g/m² de sel en grain auquel sera ajouté 20 % en masse de saumure.

L'objectif d'un traitement préventif / précuratif est d'éviter la formation d'un léger verglas ou de fragiliser la couche d'un verglas plus épais pour faciliter un éventuel raclage ultérieur.

Sur les verglas de très forte épaisseur, l'utilisation de lames de raclage peut s'avérer nécessaire (lame acier / voire déglaceuse).

Pour rappel :

- **Dans les centres équipés, l'usage de la bouillie à la place du sel en grain est donc à privilégier dans presque tous les cas.**
- Sur chaussée mouillée, on privilégiera un traitement au sel plutôt qu'à la bouillie ;
- Sur une chaussée ruisselante, pas de traitement car inefficace ; on attend que la chaussée ne soit plus ruisselante pour traiter.

6.7.4 Traitement de la neige

Le raclage est le principal mode de traitement des phénomènes neigeux. Il est systématique.

Bien que cette opération débute généralement dès la chute des premiers flocons, l'efficacité du raclage sera constatée dès lors qu'une épaisseur minimum sera déjà sur la chaussée et enlevée par la lame.

L'usage de fondant routier n'est pas automatique à chaque passage.

Néanmoins, le raclage de la neige peut s'accompagner de l'épandage d'abrasifs, pour faciliter la circulation des poids-lourds sur des tronçons routiers en pente ou en rampe, et selon le cas de l'épandage de fondants, notamment lorsque la température diminue pendant la chute de neige.

Lors du dernier passage, afin de faciliter l'élimination de la dernière couche de neige, le raclage peut s'accompagner d'un épandage de fondant.

Les cas où ce type de traitement est adapté et les dosages associés sont présentés dans le tableau ci-après :

Neige au sol	Neige en chute	Bouillie	Sel en grain
Neige fondante (=mouillée)	Sèche	15 g/m² + 20 %	10 g/m²
	Humide	10 g/m² + 20 %	10 g/m²
	Mouillée	Raclage et surveillance - Pas de salage	
Neige humide	Sèche	15 g/m² + 20 %	10 g/m²
	Humide	15 g/m² + 20 %	10 g/m²
	Mouillée	10 g/m² + 20 %	10 g/m²
Neige pulvérulente (=sèche)	Sèche	Raclage et surveillance - Pas de salage - Attention aux congères	
	Humide	Cas inexistant	
	Mouillée		
PARFAITEMENT ADAPTÉ		SEULEMENT SI TRAITEMENT A LA BOUILLIE N'EST PAS POSSIBLE	

Par ailleurs, dans certains cas présentés dans le tableau ci-dessous, il peut être utile d'effectuer un traitement pré-curatif d'un événement neigeux.

État du sol	Type de neige annoncé	Bouillie	Sel en grain
Sol sec et Ts < 0 °C	Sèche	INADAPTÉ	INADAPTÉ
	Humide	10 g/m² + 20 %	10 g/m²
	Mouillée	15 g/m² + 20 %	15 g/m²
Sol sec et Ts > 0 °C Si Ta diminue fortement	Sèche	10 g/m² + 20 %	10 g/m²
	Humide		
	Mouillée	15 g/m² + 20 %	15 g/m²
Sol humide	Sèche	10 g/m² + 20 %	10 g/m²
	Humide avec Ta diminuant fortement	15 g/m² + 20 %	
	Mouillée avec Ta diminuant fortement		15 g/m²
Sol mouillé	Sèche	INADAPTÉ	INADAPTÉ
	Humide avec Ta diminuant fortement	INADAPTÉ	15 g/m²
	Mouillée	INADAPTÉ	INADAPTÉ

PARFAITEMENT ADAPTÉ	SEULEMENT SI TRAITEMENT A LA BOUILLIE N'EST PAS POSSIBLE	INADAPTÉ
---------------------	--	----------

6.8 Gestion du temps de travail

Les personnels d'astreinte sont susceptibles d'intervenir de jour, de nuit, les week-ends et les jours fériés. Selon les types d'interventions, les durées de celles-ci peuvent impacter le temps de repos ordinaire des personnels.

L'organisation de la VH s'inscrit dans le cadre réglementaire défini par les textes suivants :

- Décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'ARTT ;
- Décret n°2001-623 du 12 juillet 2001 ;
- Décret n°2002-259 du 22 février 2002 portant dérogation aux garanties minimales transposé à la fonction publique territoriale par le décret 2007-22 du 5 janvier 2007 ;
- Décret n°2015-415 du 14 avril 2015 relatif aux modalités de la rémunération ou de la compensation des astreintes et des permanences dans la fonction publique territoriale ;
- Le règlement des modalités de mise en œuvre des 1 607 h (temps de travail) et ses annexes, approuvé par l'assemblée départementale en 2022.

Selon le décret 2002-259, 4 situations de travail sont définies :

- 1- Activité normale : décret du 25 août 2000, garanties minimales
- 2- Activité accrue de travail : décret du 22 février 2002, Titre 1 portant dérogation pour organisation programmée
- 3- Activité soudaine, imprévisible et immédiate : décret du 22 février 2002, Titre 2 portant dérogation pour interventions aléatoires
- 4- Activité intensive non programmable sur une période limitée : décret du 22 février 2002, Titre 3 portant dérogation pour action renforcée

En action de service hivernal, les personnels sont principalement dans le cas 3 et exceptionnellement dans le cas 4. De ce fait, les actions de déneigement ou de traitement du verglas ayant lieu en journée seront principalement confiées aux personnels n'étant pas d'astreinte. Les personnels d'astreinte ayant travaillé en dehors des plages d'ouverture des services peuvent être envoyés en repos récupérateur durant la journée pour garantir une reprise de l'activité de service hivernal dès la fermeture des services.

L'organisation des équipes de VH relève des responsables de la VH telles que définie dans le présent document et déclinée dans les PEVH.

Une synthèse sur la gestion du temps de travail est disponible sur [le portail des routes](#).

Le tableau ci-après rappelle les principales règles et dérogations.
Il est susceptible d'évoluer en cours de période de viabilité hivernale.

	Temps de travail		Temps de repos		Travail de nuit
	Journalier		Hebdomadaire		
	Durée maxi	Amplitude maxi			
Décret 2000-815 du 25 août 2000 Les principes généraux (art.3 - I)	10 h	12 h	48 h maxi sur 1 même semaine 44 h en moyenne sur 12 semaines	11h continues mini	35 h mini, comprenant, en principe, le dimanche
Les activités autres que celles citées ici peuvent être organisées en travail programmé, mais sans déroger aux garanties minimales du décret 2000-815 d'août 2000. En compensation de la durée quotidienne de travail, des pauses appropriées sont aménagées au sein de la période de travail					
Titre I : Organisation programmée Garde et surveillance des infrastructures de transport routier (art 2) Surveillance des chantiers sous fortes contraintes (art 5 e) Travaux de signalisation et de balisage des voies de circulation (art 5 c)					
	12 h	15 h	48 h maxi sur 1 même semaine et 44 h en moyenne sur 12 semaines	9h continues mini	35 h mini, comprenant, en principe, le dimanche
			60 h maxi sur 1 semaine isolée et 44 h en moyenne sur 12 semaines		
	Titre II : Interventions aléatoires	Pas de contraintes particulières hors les temps de repos		Après intervention(s) : si ≤ 7 h continues, ou si 2ème fois ≤ 9 h continues dans la même semaine sans avoir eu le repos récupérateur 11 h (au titre de <7h) alors repos récupérateur 11 h	Peut être interrompu : si ≤ 24 h avant la 1ère intervention, alors repos récupérateur dès fin de l'intervention 35 h
Titre III : Action renforcée sur décision du directeur des routes, de son adjointe, du DPTIC ou du chef du SESR	Pendant une durée maximale de 72 h, les agents peuvent demeurer à la disposition de l'autorité hiérarchique sous réserve de repos quotidiens continus		60 h maxi par période quelconque de 7 jours 44 h en moyenne sur 12 semaines	Par tranche de 24 h, 7 h continues pendant la 1ère, 8 h continues pendant la 2ème, 9 h continues pendant la 9ème,	
Décret 2000-815 du 25 août 2000 (art.3 - II - b) Circonstances exceptionnelles	Il peut être dérogé aux règles énoncées à l'article 3-1 du décret 2000-815 du 25 août 2000 (garanties minimales, principes généraux): "lorsque des circonstances exceptionnelles le justifient et pour une période limitée, par décision du chef de service (le DR) qui en informe immédiatement les représentants du personnel au comité technique compétent."				

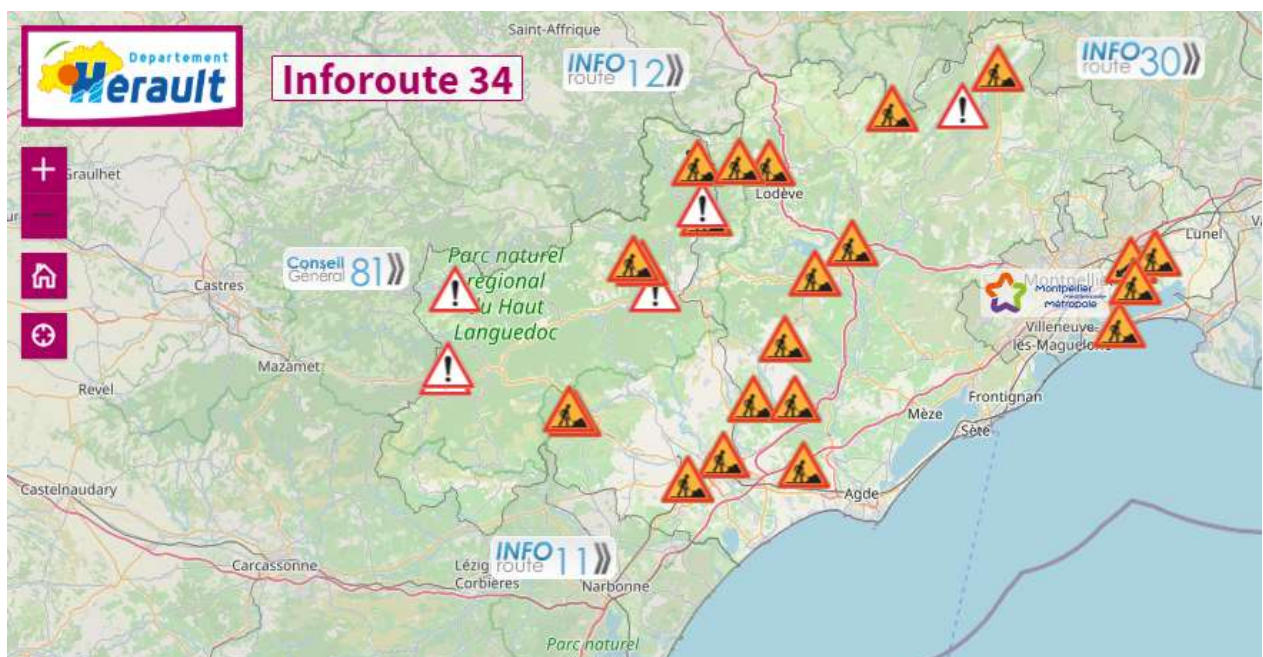
Nota : Aucun temps de travail ne peut atteindre 6 h sans que l'agent ne bénéficie d'une pause minimale de 20 mn

6.9 La remontée d'information et la communication sur l'état des routes

Ce chapitre vient préciser dans le cadre de la VH les modalités de remontée d'information définies dans le dispositif de gestion des événements routiers annexé au plan global d'exploitation (PGE).

6.9.1 Le Site Internet « inforoute34 »

Le site internet « [inforoute34](https://inforoute34.fr) » est accessible sur « herault.fr ». Celui-ci est rempli par le responsable VH pour la diffusion de l'information à l'attention du grand public et des services internes. Les modalités précises sont définies dans un document spécifique détaillant le mode de fonctionnement et d'alimentation de l'outil. Une nouvelle Version de l'Inforoute34 a été livrée en 2020.



Chaque agence assure la mise à jour de l'inforoute34 tous les jours en semaine.

En dehors des heures ouvrables, le cadre d'astreinte assure la mise à jour de l'inforoute34 en s'appuyant sur le technicien d'astreinte.

Il renseigne au besoin le bandeau de texte libre prévu à cet effet sur l'outil inforoute34.

6.9.2 La diffusion de l'information (à 7h et à 16h)

En fonction de la période, le SESR ou le « cadre d'astreinte routes » avec l'appui des contrôleurs d'astreinte, synthétise les informations routières à l'échelle de l'ensemble du département.

- Pendant les heures ouvrables, ces informations doivent être communiquées avant 16h, puisque le SESR doit faire une diffusion à 16h.

- En dehors des heures ouvrables, c'est au responsable d'astreinte de son secteur, au plus tard à 7h, que les informations doivent être communiquées. En effet, le cadre route doit par la suite, faire une diffusion de l'information routière à 7h.

Le SESR ou le « cadre route », en fonction de l'heure, la diffuse ensuite à partir d'une liste de diffusion INFO ROUTES EVENEMENT (liste 00) créée dans les contacts de « routes34 ».

Le cadre route veille à informer les médias et partenaires des conditions de circulation. Il leur transmet donc un mail en début et fin d'intempérie pour les informer de l'événement en cours et les inviter à consulter l'inforoute. Il veille à les alerter en cas d'évolutions importantes des conditions de circulation en cours d'événement.

La communication via les médias se limite à une information routière et aux rappels de conseils de prudence. En cas de sollicitation des médias pour toute autre demande (suivi des équipes, interview...) le cadre route sollicite la Direction de la Communication du CD34.

6.10 Le suivi de la consommation de sel et son réapprovisionnement

6.10.1 Stock de sel initial

Avant le début de la période hivernale, les stocks de chaque agence sont reconstitués de manière à disposer d'une quantité de sel correspondant au minimum à la consommation moyenne par saison.

6.10.2 Règle de restockage

Au cours de la période hivernale, les règles suivantes seront appliquées pour chaque agence :

Mois de novembre et décembre : restockage au fur et à mesure des consommations de façon à maintenir le stock initial.

Mois de février et mars : restockage de façon à éviter de stocker des quantités importantes de sel en fin de VH.

6.10.3 Stock tampon

Les stocks de sel des antennes de l'unité d'entretien des routes de Béziers et de Montpellier, qui sont de 600 tonnes chacun, sont les stocks tampons du département. Ils doivent donc être gérés de manière à se prémunir d'une rupture d'approvisionnement du prestataire.

6.10.4 Suivi de la consommation

La consommation de sel sera suivie pour chaque dépôt de sel, en renseignant le tableau de suivi des interventions et en indiquant dans ce tableau les livraisons reçues. Ce tableau est à transmettre régulièrement au SESR ou à enregistrer sur le serveur en indiquant l'adresse à laquelle il est consultable dans le PEVH.

Le ou les godets utilisés pour le chargement du sel auront été préalablement étalonnés.

Le responsable de VH après analyse de l'évolution des stocks propose les commandes de réapprovisionnement pour respecter les principes indiqués au paragraphe « règle de restockage ».

6.10.5 La gestion aux limites

Pour des raisons opérationnelles liées au dimensionnement et à l'organisation des centres, à des contraintes géographiques spécifiques (point de retournement), aux capacités des engins de déneigement, à la localisation des points de stockage et de rechargement, il peut être nécessaire d'adapter les limites d'intervention au-delà des limites théoriques des agences et d'assurer une coordination entre elles.

Ces éléments sont également valables aux niveaux des limites départementales et nécessitent une coopération avec les autres gestionnaires départementaux.

Les modalités concrètes mise en œuvre à l'échelle de chaque agence doivent apparaître dans chaque PEVH ainsi que les justifications éventuelles (conventionnement, ...).

6.11 Les barrières de dégel

A la suite d'une période de gel importante, le phénomène de dégel affaiblit la portance des chaussées et les rend plus vulnérables au passage des poids-lourds.

Les grands axes routiers présentent des structures dites hors gel et ne sont donc pas impactés par ce phénomène. Le réseau secondaire, qui ne présente pas les mêmes structures, a été classé en deux catégories selon sa vulnérabilité au gel. On distingue ainsi le « réseau 7,5 tonnes » et le « réseau 12 tonnes ».

Sur les routes départementales de ces deux catégories, un arrêté permanent départemental (arrêté 2012-SESR-001) du 16 février 2012 permet de mettre en place des barrières de dégel qui limitent la circulation des véhicules en fonction de leur tonnage. Cet arrêté figure sur le « portail des routes ».

La mise en place et la levée de ses barrières interviennent sur l'initiative de chaque agence en concertation avec le SESR et en fonction des conditions météorologiques, des profondeurs de gel constatées et d'une appréciation de l'état des chaussées.

Le réseau soumis aux barrières de dégel fait l'objet d'une actualisation à la suite de phénomènes ayant nécessité l'activation des barrières de dégel.

6.12 La gestion de crise

6.12.1 Définition de la situation de crise

La situation de crise est liée à un événement qui a pour origine soit des facteurs internes au service (matériels, humains, ...) soit des facteurs comme la météorologie (notamment le dépassement des conditions météorologiques limites) ou un accident, voire la combinaison des deux. Elle est notamment décrétée dès lors que la situation sort du cadre dit « courant ».

En période de crise, le Préfet de l'Hérault peut également décider de l'activation du Centre Opérationnel Départemental (COD).

6.12.2 Situation météorologique limite – situation « non-courante »

La situation météorologique limite est un seuil caractérisant l'importance d'une intempérie selon 3 principaux paramètres : son intensité, sa durée et sa nature. Elle est décrite au chapitre « objectifs de qualité ».

En dessous des seuils, l'exploitant est en situation hivernale courante et peut garantir les niveaux de service.

Lorsque les particularités d'un événement météorologique dépassent certains paramètres dits « de situation météorologique limite », le service hivernal est en situation « non-courante ».

Les situations non courantes peuvent avoir pour origine :

- Le dépassement d'un des seuils de la situation météorologique limite ;
- L'indisponibilité d'une partie importante du personnel (épidémie, ...) ;
- L'indisponibilité du matériel (pannes, ...) ;
- Le blocage du trafic (poids-lourds et/ou véhicules légers immobilisés, ...) ;
- Un événement climatique hors période de couverture du service hivernal.

Dans ces situations « non-courantes », l'exploitant pourra, soit procéder à l'exécution du service hivernal en mobilisant des moyens de renforts, soit abaisser temporairement les niveaux de service sur une partie du réseau.

6.12.3 Les niveaux de service en situation « non-courante » / crise

En cas de dépassement de la situation météorologique limite ou bien lors d'autres aléas liés à la circulation, la garantie de résultat ne peut plus être assurée mais le pôle « des routes et des mobilités » doit mettre en œuvre l'ensemble des moyens à sa disposition pour gérer au mieux la situation.

Les actions suivantes sont notamment à mettre en place :

- Pour une situation « non-courante » déjà avérée, le service hivernal peut-être exécuté avec une mobilisation de renforts (mutualisation renforcée de moyens entre agence, intervention des forestiers sapeurs, ...), avec validation de la direction ou du cadre d'astreinte ;
- Dès l'annonce d'une prévision très pessimiste (alertes météo) sur une durée conséquente (supérieure à 24h) pouvant conduire à une situation « non-courante », la Direction du pôle « routes et mobilités » ou son représentant (Direction Adjointe, Direction de la DMPTI, Chef du SESR) pourra décider, sur demande des directeurs d'agence ou des responsables de VH habilités, le passage en action renforcée (un modèle de demande est disponible sur [le portail des routes](#))
Hors heures ouvrées, la décision de mise en action renforcée sera prise par le cadre d'astreinte avec sollicitation d'un membre du CODIR pour signature.

- Un abaissement temporaire des niveaux de service sur tout ou partie du réseau ;
- Des restrictions de circulation pour certaines catégories de véhicules conformément aux dispositions prévues dans l'arrêté permanent « évènements imprévisibles » ;
- La fermeture de certains itinéraires conformément aux dispositions prévues dans l'arrêté permanent « évènements imprévisibles » ;
- L'obligation d'utilisation d'équipements spéciaux.

Les modalités de suivi de la consommation de sel ou de communication sont identiques à celles de la situation courante.

6.12.4 Intégration du plan particulier d'intervention du site du Parc d'activité du Capiscol

Lorsque le plan particulier d'Intervention du Capiscol est déclenché, les ESH de l'UERVV de Béziers, compris dans la zone impactée, doivent immédiatement quitter la zone de confinement afin d'être en capacité de maintenir la viabilité du réseau routier départemental.

7. Le suivi

7.1 La traçabilité

Au regard des enjeux de cette activité, il convient de procéder, durant tout l'hiver, à une évaluation continue de l'organisation mise en place pour atteindre les « objectifs qualités » et les niveaux de service définis dans le DOVH.

Cette évaluation porte sur les trois aspects suivants :

- L'atteinte des niveaux de service, évaluée à chaque événement météorologique et pour chaque circuit de traitement ;
- Le respect des garanties minimales (temps de travail/ temps de repos) ;
- Le suivi financier du coût de la VH.

Elle se base sur les outils de suivi mis en place localement par chaque agence (main courante, tableaux de bords, suivi des temps de travail, suivi d'activités par le logiciel SARAH et suivi des interventions par ACTIROUTE).

Elle est consolidée à l'échelle de chaque centre au quotidien en fonction des interventions. Un document de suivi permet de suivre les différentes interventions et les moyens mobilisés pour chaque événement, ainsi que de suivre la consommation de sel. Il figure sur [le portail des routes](#). Il doit être transmis par les AD en fin de période d'activation de la VH au SESR.

7.2 L'évaluation du service hivernal et la préparation de la saison suivante

A l'issue de chaque hiver, le SESR établit le bilan de la campagne hivernale. Ce bilan comprend :

- Une présentation rapide de la saison écoulée en quelques chiffres principaux ;
- Une description de la nature de l'hiver passé ;
- Le détail des interventions et des moyens mobilisés ;
- Un résumé du suivi du temps de travail effectué sur l'hiver ;
- Le détail des éléments financiers de la campagne ;
- Un bilan sur les problèmes rencontrés et les améliorations souhaitées.

Le cadre du bilan VH est disponible sur [le portail des routes](#).

Ce bilan est établi sur la base des données issues de SARAH et complété par les données transmises par chaque agence technique ainsi que l'unité d'entretien des routes et des voies vertes :

- Bilan des interventions ;
- Bilan de la consommation de sel ;
- Bilan des Heures Supplémentaires (HS) et du suivi des temps de repos ;
- Bilan financier (hors sel et moyens humains) ;
- Résumé des événements particuliers ;
- Bilan général de la VH (problèmes rencontrés, améliorations souhaitées).

Le cadre de ce bilan par unité opérationnelle (agence ou unité d'entretien VV) est disponible sur [le portail des routes](#) .

Ce bilan permet de préparer les éléments indispensables à la rédaction du DOVH de la saison suivante et notamment de vérifier si les objectifs sont atteints par rapport aux engagements et si des évolutions sont à apporter en conséquence.

Le DOVH de la saison suivante devra ensuite être établi pour fin août, l'adaptation des PEVH pour fin octobre.

8. La formation

Afin de permettre à chacun des acteurs concernés d'acquérir ou d'approfondir les compétences nécessaires à la bonne exécution du service hivernal, le SESR en lien avec le service administratif et le service formation, organise régulièrement ou sur demande des agences ou de l'unité d'entretien des routes des actions de formation dans les domaines suivants :

- Analyse et anticipation des phénomènes hivernaux ;
- Organisation de la VH ;
- Conduite et prise en main du matériel de VH et de l'application Actiroute (avec le SE) ;
- Et tout autre domaine spécifique selon les besoins exprimés par les agences (temps de travail...).

Des formations sont également dispensées par le CNFPT et font l'objet d'une inscription selon la procédure établie par le service formation.

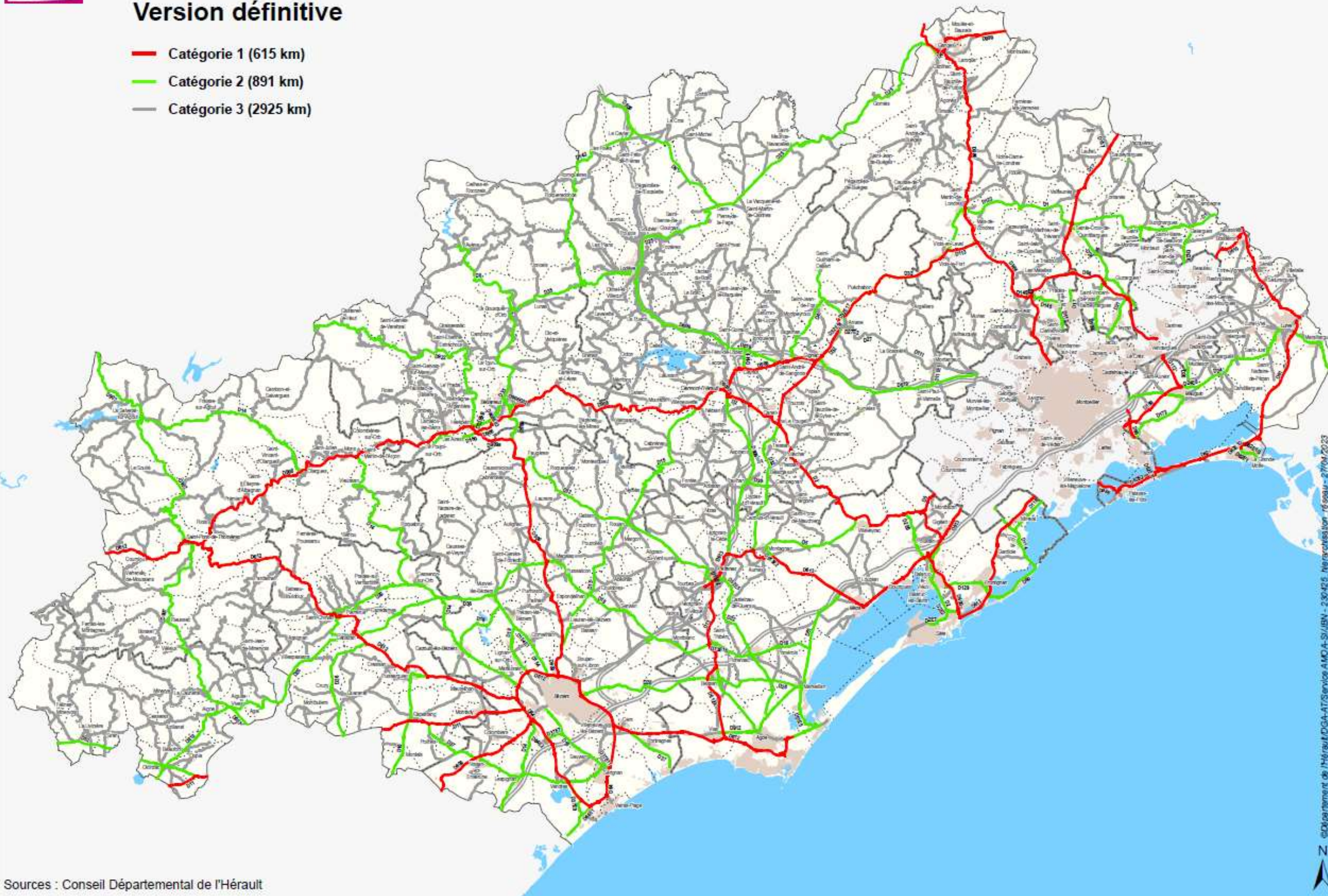
ANNEXE 1

Carte de hiérarchisation du réseau routier départemental au sens de l'activité exploitation



Hiérarchisation du réseau Version définitive

- Catégorie 1 (615 km)
- Catégorie 2 (891 km)
- Catégorie 3 (2925 km)



Sources : Conseil Départemental de l'Hérault

ANNEXE 2

Référence des conditions de conduite en situation hivernale

Condition de conduite hivernale	Figuration	Intitulé / code couleur	Traduction en terme d'adhérence		
			Perception du danger	Description schématique de la surface de la chaussée	Etat d'adhérence (avec équipements)
C1		Normale (jaune)	Chaussée dégagée Pas de verglas Absence de neige sauf éventuellement sur les parties non circulables	Dégagée et sèche	Non glissant
				Dégagée mouillée et	Peu glissant
C2		Délicate (orange)	Givre localisé et/ou plaques de verglas Neige fraîche en faible épaisseur (5 cm), ou fondante, ou fondue dans les traces ou en plaques localisées	Conditions hivernales courantes	Conditions hivernales courantes
C3		Difficile (rouge)	Givre ou verglas généralisé en faible épaisseur Neige fraîche en épaisseur importante (10 à 20 cm), ou tassée et gelée en surface, ou congères en formation	Neige compacte tassée	Glissant
				Glace propre	Très glissant
C4		Impossible (noir)	Verglas généralisé en forte épaisseur Neige fraîche en très forte épaisseur, ou formation d'ornières glacées profondes, ou congères formées	Glace mouillée	Extrêmement glissant

ANNEXE 3

Priorités d'intervention en cas de neige généralisée (Carte)

<https://ged.herault.fr/share/page/site/Portail-routes/document-details?nodeRef=workspace://SpacesStore/49df3d25-ced9-40ea-b395-4453e576143c>

Priorité	Condition de circulation minimale acceptée sur le réseau	Période durant laquelle la condition minimale est garantie
1	C2 (circulation délicate)	6h à 21h
2	C2 (circulation délicate)	7h à 19h

ANNEXE 4

Carte des Agences départemental



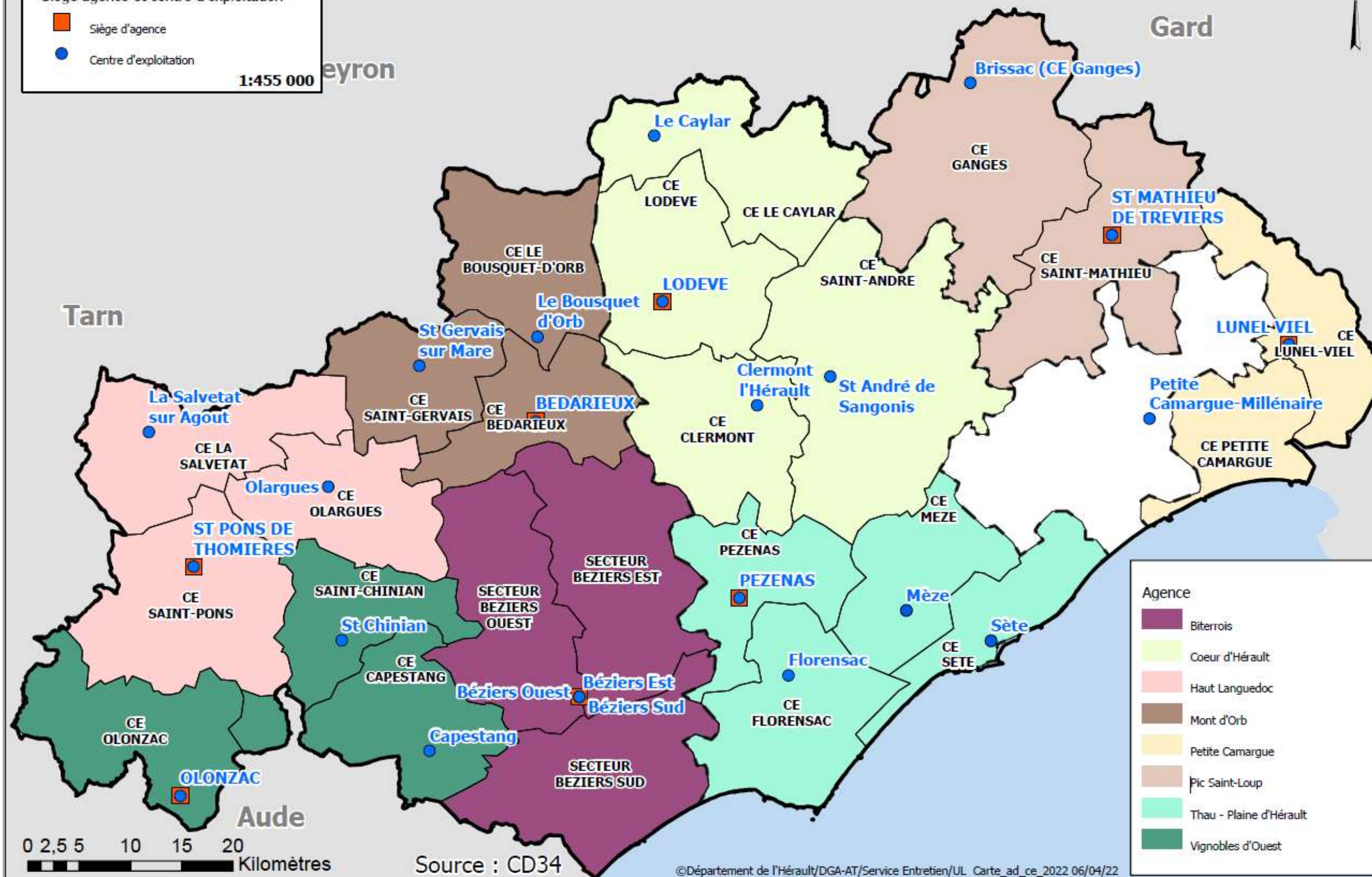
Avril 2022

Carte des agences et centres d'exploitation départementaux de l'Hérault en 2022

Siège agence et centre d'exploitation

- Siège d'agence
- Centre d'exploitation

1:455 000



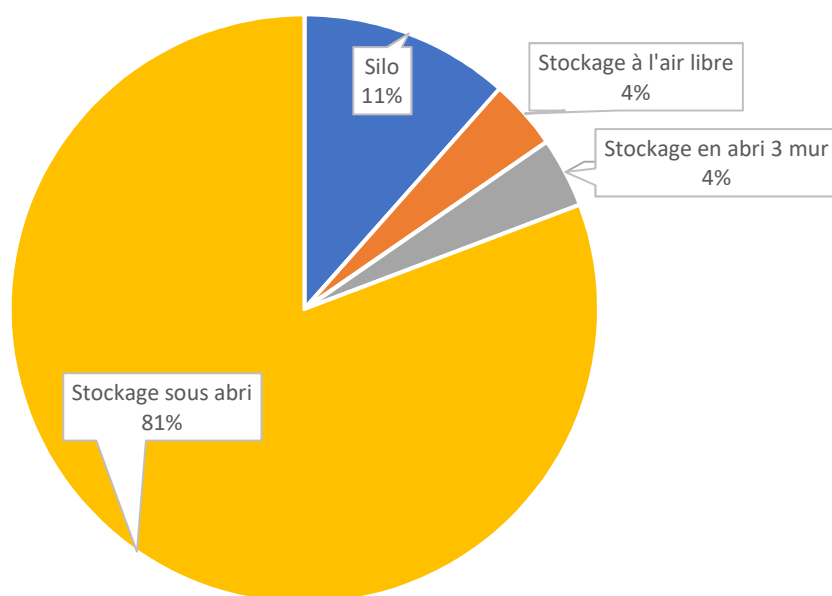
ANNEXE 5

Liste des centrales à saumure et stockage de sel

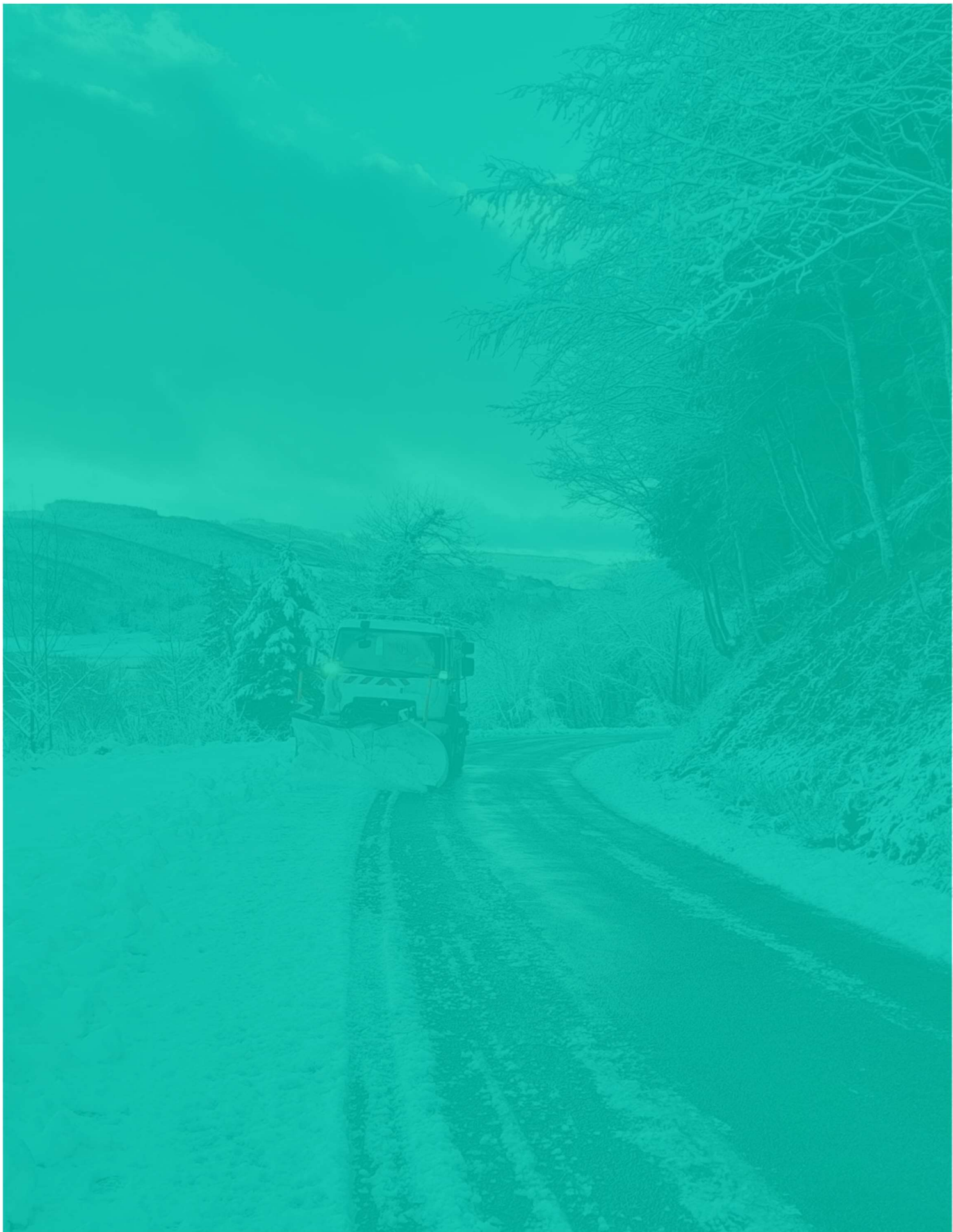
Type	Intitulé	Débit-m3/h	Marque	Modèle
Centrale à Saumure	Centrale à saumure DIRMC Le Caylar	3	FRANCE NEIGE - ES	ES30
Centrale à Saumure	Centrale à saumure Bédarieux	3	FRANCE NEIGE - ES	ES30 S100
Centrale à Saumure	Centrale à Saumure St Pons	3	FRANCE NEIGE - ES	ES30

Type	Intitulé	volume-m3	Marque	Modèle
Cuve de transport Saumure	Cuve de Transport St Pons	3	FRANCE NEIGE - ES	
Cuve de transport Saumure	Cuve de transport Bédarieux	3	FRANCE NEIGE - ES	
Cuve de stockage Saumure	Cuve de stockage La Salvetat	15	FRANCE NEIGE - ES	ES20GD
Cuve de stockage Saumure	Cuve de stockage Olargues	5	FRANCE NEIGE - ES	ES20GD
Cuve de stockage Saumure	Cuve de stockage Lodève	10	FRANCE NEIGE - ES	ES20GD
Cuve de stockage Saumure	Cuve de stockage St Pons	10	FRANCE NEIGE - ES	ES20GD
Cuve de stockage Saumure	Cuve de stockage Bédarieux	10	FRANCE NEIGE - ES	ES20GD
Cuve de stockage Saumure	Cuve de stockage du Bousquet	10	FRANCE NEIGE - ES	ES20GD
Cuve de stockage Saumure	Cuve de stockage DIR MC le Caylar		FRANCE NEIGE - ES	
Cuve de stockage Saumure	Cuve de stockage St Gervais	10	FRANCE NEIGE - ES	ES20GR

Répartition par type d'abri à sel



Stockage de fondant par type de stockage et CE	Capacité en tonne
Silo	117
Brissac	39
Le Bousquet	39
Olargues	39
Stockage à l'air libre	5
Sète	5
Stockage en abri 3 mur	20
St André de Sangonis	20
Stockage sous abri	2920
Bédarieux	60
Brissac	100
Capestang	40
Clermont l'Hérault	250
Florensac	50
La salvetat sur Agout	200
Le Bousquet	50
Le Caylar	400
Lodève	100
Lunel Viel	40
Mèze	50
Olonzac	40
Pézenas	40
St Chinian	50
St Gervais	50
St Mathieu	100
St Pons	100
UER Béziers	600
UER Montpellier	600
Total général	3062



SOLIDARITÉ AU QUOTIDIEN,
ÉCOLOGIE EN ACTIONS

herault.fr



Appli Mon Hérault