



Ministère  
de l'Équipement,  
du Logement,  
des Transports  
et du Tourisme.

---

Direction  
des Routes

---

Le Directeur des Routes

à

Monsieur le Préfet  
Direction Départementale de l'Équipement

Paris la Défense, le 31 octobre 1996

Objet : Viabilité Hivernale  
Réf. : Circulaire DR/DSCR du 29/12/94  
N/Réf. : GM/OB1096  
P.J. : - Précisions sur l'application de  
la méthodologie des objectifs de qualité  
- Viabilité hivernale - Campagne de sensibilisation.

Par la lettre circulaire citée en référence, la Direction des Routes et la Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières vous engageaient à accomplir une démarche de recadrage de la politique du service hivernal sur le réseau routier national visant principalement à une meilleure définition des objectifs, un meilleur suivi des conditions de circulation et une participation accrue des usagers.

La mise en oeuvre d'une telle action conduit à procéder par étapes. En décembre 1995, il vous a été demandé de transmettre les Dossiers d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) déjà suffisamment avancés. 36 dossiers sont revenus et ont été analysés. Ces dossiers, qui représentent les diverses zones climatiques françaises, mettent en évidence le travail de fond qui a été engagé suite à la circulaire de décembre 1994.

Je vous confirme l'objectif d'aboutir à des DOVH opérationnels pour l'hiver 97/98 et d'en présenter certains points essentiels lors d'une campagne de communication à l'automne 1997 : qualité à attendre sur les différentes routes du réseau, limites de nos moyens, sources d'information sur l'état des conditions de circulation, gestion des situations exceptionnelles.

Il est donc important, si vous ne l'avez pas encore fait, d'accentuer vos efforts d'adaptation à cette approche en particulier sur les points suivants :

- la prise en compte effective et complète des nouvelles définitions d'objectifs de qualité ;
- une définition explicite des situations exceptionnelles ;
- une coordination des niveaux de service au niveau régional dans le respect de la cohérence nationale ;
- un système de recueil et de diffusion d'informations sur l'état des routes précisant les conditions de circulation par référence aux conditions types.

L'analyse des DOVH reçus et les contacts assurés par le réseau technique viabilité hivernale ont permis de relever certaines imprécisions concernant l'application des niveaux de services et quelques interrogations quant à leurs interprétations.

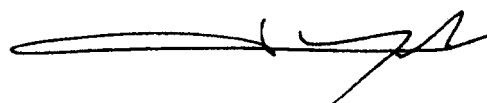
Le document joint vous fournit un certain nombre de dispositions, précisions et commentaires que vous voudrez bien prendre en compte.

La réussite de cette action passe par une application complète de la méthodologie proposée et impose en particulier une véritable appropriation par le personnel. Sa réussite se mesurera à la cohérence d'ensemble du dispositif obtenu et à la maîtrise des résultats.

Cette cohérence ne sera réellement atteinte que si l'utilisateur, qui ne différencie pas les réseaux routiers, dispose de la même information et d'une qualité similaire sur l'ensemble des routes. J'ai demandé aux Directeurs Généraux des Sociétés d'Autoroutes d'établir leur DOVH pour l'automne 97. Nous allons par ailleurs informer l'Assemblée des Présidents des Conseils Généraux de cette action et lui proposer l'aide de vos services pour la mise en oeuvre de ces objectifs de qualité sur les réseaux départementaux.

Par ailleurs, la mise en place sur l'ensemble du territoire de cette nouvelle approche de la politique du service hivernal sera préparée, dès cette année, par une campagne de sensibilisation du public élaborée dans le cadre de la démarche de communication du Ministère sur le thème de « l'amélioration de la vie quotidienne des Français ».

Cette première campagne, à laquelle je vous invite à participer activement le moment venu, devrait être lancée par le Ministre dans le courant du mois de novembre 1996.



Christian LEYRIT



Ministère  
de l'Équipement,  
du Logement,  
des Transports  
et du Tourisme



Service d'Études  
Techniques  
des Routes  
et Autoroutes

# **VIABILITE HIVERNALE RESEAU ROUTIER NATIONAL APPLICATION DE LA METHODOLOGIE PRECISIONS A LA NOTE D'ORIENTATION DU 29-12-1994**

**SEPTEMBRE 1996**

Centre de la Sécurité et des Techniques Routières - Viabilité Hivernale

## SOMMAIRE

### COMMENTAIRES GENERAUX

1.	SUR LA DEFINITION DES SITUATIONS NORMALES ET EXCEPTIONNELLES	2
2.	SUR LES DEFINITIONS DES CONDITIONS DE CIRCULATION	2
3.	SUR LA DEFINITION DES OBJECTIFS DE QUALITE	4
4.	SUR LES OBJECTIFS DE QUALITE EN SITUATION EXCEPTIONNELLE	5
5.	SUR LE NOMBRE ET LE NOM DES NIVEAUX DE SERVICE	5

### APPLICATION DE LA METHODOLOGIE SUR LE RRN

TABLEAU 1 - DEFINITION DES OBJECTIFS DE QUALITE	7
Commentaires	
TABLEAU 2 - DEFINITION DES OBJECTIFS DE QUALITE DE L'INFORMATION	10
Commentaires	
TABLEAU 3 - AFFECTATION DES OBJECTIFS	10
Commentaires	
TABLEAU 4 - DIMENSIONNEMENT DES MOYENS	11
Commentaires	

## COMMENTAIRES GENERAUX

### 1. SUR LA DEFINITION DES SITUATIONS NORMALES ET EXCEPTIONNELLES

Le guide méthodologique définit le critère de base de la situation exceptionnelle à partir de la fréquence d'apparition de phénomènes météorologiques exceptionnels (fréquence inférieure à 1 fois tous les 2 ans). Cette définition est précisée dans le guide pratique DOVH (pages 7, 8 et 9) en combinant notamment l'importance du trafic et du phénomène. Or, la plupart des DOVH reçus font état uniquement d'insuffisances ou d'incapacité de moyens.

Si il est sûr que ce sont les phénomènes météorologiques non exceptionnels qui doivent « dimensionner » le nombre et la nature des moyens d'intervention, nous rappelons néanmoins la nécessité de définir "hors moyens" la situation exceptionnelle.

*A titre d'exception pour les seules zones H1 (exceptionnellement H2 à proximité du H1 et pour raison de continuité), la définition des phénomènes hivernaux exceptionnels pourra se caler sur les phénomènes dont deux traitements consécutifs avec des moyens modernes sur le niveau N1 ne viennent pas à bout.*

Nous rappelons également l'intérêt d'introduire une situation limite non exceptionnelle permettant de gérer par paliers ce genre de situations.

### 2. SUR LES DEFINITIONS DES CONDITIONS DE CIRCULATION

Il est nécessaire d'organiser le service hivernal plus directement en fonction des besoins des usagers de la route, et de mieux leur faire connaître ce qu'est ce service pour leur permettre de se comporter en véritable "partenaires". **Ceci impose d'adopter, comme définition première des conditions de circulation C1 à C4, leur signification pour l'usager**, considérée comme principal facteur de cohérence globale.

Parmi les définitions "optique usagers" qui figurent dans le guide méthodologique [tableau A, colonne "définition générale" (page 22) et au tableau C (page 23)], il est apparu que celles fournies pour les conditions C2 et C3 demandaient à être précisées afin de faciliter leur compréhension et lever certaines difficultés d'interprétation.

Ces définitions sont précisées comme suit :

### Condition de circulation C2

- Le niveau de sécurité offert à l'usager est dégradé ou incertain, du fait d'une réduction d'adhérence effective ou possible (par exemple : risque de verglas localisé).
- L'usager doit adopter une attitude de prudence renforcée, en réduisant volontairement sa vitesse et en étant particulièrement attentif à l'état de la chaussée.
- Les déplacements restent possibles sans équipements hivernaux, y compris en rampe, pour tous les types de véhicules (\*).
- Hors période de trafic soutenu, la circulation générale n'est pas sensiblement ralentie au delà de la baisse qui résulte de la réduction volontaire de vitesse que doit s'imposer chaque usager.

*(\*) Dans les secteurs d'altitude, l'obtention en rampe d'une condition de circulation minimale C2 pendant une chute de neige devient vite irréaliste. De ce fait, la condition C3 (cf ci-dessous) pourra être considéré sur un itinéraire caractérisé dans son ensemble par C2, à condition que les sections de route C3 soient repérées par des panneaux B26 activés.*

*Cette conjonction possible C2-C3 devra apparaître explicitement dans la définition de l'objectif de qualité de l'itinéraire.*

### Condition de circulation C3

- La praticabilité de la route devient incertaine, en particulier en rampe.
- Les équipements hivernaux des véhicules deviennent nécessaires voire indispensables en montagne. Ils sont obligatoires dans les secteurs protégés par un panneau B26 ouvert (panonceau M9 « pneus neige admis » fermé).
- La vitesse de progression est de fait nettement réduite.
- Des blocages plus ou moins durables du trafic peuvent survenir, en particulier si le trafic est soutenu.

*Nota : les éléments de définition fournis ci-dessus pour C2 et C3 s'entendent hors cas d'interruption du trafic résultant d'une mise en travers de véhicule qui bloquerait la voie.*

**Il vous appartient de caractériser, à partir de ces indications, les états limites de chaussée en dessous desquels il convient de ne pas descendre pour assurer la condition de circulation correspondante. Lors de ce travail, il faudra intégrer les contraintes spécifiques liées au profil en long de la voie, au trafic supporté et, si cela apparaît nécessaire, à la typologie des usagers, aussi bien pour la condition minimale que pour la condition de référence.**

*Pour vous aider, le guide méthodologique fournit au tableau A des états représentatifs de la chaussée. Mais les références qui sont proposées ne peuvent être considérées que comme indicatives. Elles sont à adapter au contexte propre de chaque région (équipements hivernaux habituels, comportement et expérience des usagers).*

### 3. SUR LA DEFINITION DES OBJECTIFS DE QUALITE

#### **Point de départ pour la durée de retour à la condition de référence**

Le guide méthodologique définit, comme point de départ pour la durée de retour (cf page 13) :

1 - pour la neige et les précipitations verglaçantes : **la fin de la précipitation** ou la fin du phénomène de formation de congères

2 - pour le verglas : **l'alerte** au phénomène verglas

La définition adoptée dans le cas de la neige apparaît satisfaisante.

Il n'en est pas de même dans le cas du verglas. En effet, elle ne permet pas d'intégrer l'apport de la surveillance de l'état du réseau et de l'évaluation des risques de formation de verglas. Cet apport permet de réduire le délai entre apparition du verglas et alerte. Il est même possible, par un **salage précuratif** décidé en temps opportun, d'empêcher une formation de verglas et donc d'éviter une dégradation de la condition de circulation.

Cet objectif paraît accessible au moins pour les cas de formation de verglas sans précipitation (par exemple : gel en surface de chaussée restée mouillée après une pluie, condensation de l'humidité de l'air en surface de chaussée puis gel, condensation solide).

L'enjeu est important puisqu'il s'agit d'éviter des situations à risque d'accident élevé.

Les routes de niveau N1, et si possible, les routes de niveau N2 feront l'objet d'une anticipation des risques et d'une surveillance particulière permettant de réaliser des traitements précuratifs verglas.

#### **4. SUR LES OBJECTIFS DE QUALITE EN SITUATION EXCEPTIONNELLE**

Les retours de DOVH mettent en évidence :

- un certain nombre de non réponses sur ces définitions,
- des écarts importants dans les définitions,
- et souvent une expression peu significative (C4 sans durée de retour).

Ils mettent bien en évidence la difficulté d'un affichage clair de la maîtrise réelle qu'on a d'une situation non ordinaire.

En conséquence, nous proposons :

- de ne pas afficher pour l'instant ce type d'objectif,
- de vous fixer, en interne, des objectifs de ce type pour mesurer l'efficacité réelle du service,
- de vérifier, durant les hivers à venir, la validité de vos objectifs avant d'envisager une communication vers le public.

#### **5. SUR LE NOMBRE ET LE NOM DES NIVEAUX DE SERVICE**

Malgré quelques propositions contraires, il nous apparaît que la lisibilité des DOVH impose de limiter à 3 (exceptionnellement 4) le nombre de niveaux de service sur l'ensemble d'un réseau routier géré par une DDE.

Par contre, dans les cas d'approche groupée RN-RD la numérotation peut poser problème dans la mesure où un (voire deux) niveau de service « départemental » intermédiaire entre le N2 et le N3 défini par l'Etat peut être nécessaire.

Nous pensons que la dénomination "N3" doit être revue. Nous vous demandons dans votre approche provisoire de l'appeler "N-", si vous menez une démarche uniquement sur RN et "Ni" conforme à son rang si vous menez une démarche sur les deux réseaux.



**TABLEAU N° 1 - DEFINITION DES OBJECTIFS DE QUALITE (modifié juillet 96)**

(tableau B du guide méthodologique)

OBJECTIFS DE QUALITE		N1	N2		N- (2)
Période de validité		0/24 h	6/20 h (3)	20/6 h (3)	0/24 h
Conditions de référence		C1	C1	C1	C1
VERGLAS	Condition minimale	C2	C2	C3	C3
	Durée de retour à la condition de référence	2 h (4)	3 h	4 h (5)	-
NEIGE (6)	Condition minimale	C2	C2	C3	C3
	Durée de retour à la condition de référence	3 h	4 h	-	-

--- objectif non affiché

**Rappel fondamental**

Compte tenu de la cohérence nationale indispensable, il convient de ne pas transiger sur le respect de ces objectifs.

En particulier, si les moyens mis en place ne permettent pas, localement ou pour certaines intempéries normales, l'obtention des objectifs d'un niveau  $N_i$ , c'est le niveau  $N_{i+1}$  qui doit être affiché sur l'itinéraire correspondant (même si le plus souvent les résultats réels seront supérieurs aux objectifs minimaux affichés).

## COMMENTAIRES AU TABLEAU N° 1

Définition des objectifs de qualité (modifié juillet 96)

### Suppression des lignes "situations exceptionnelles"

Dans l'état actuel des travaux, il apparaît très difficile de fixer les objectifs de qualité en situations exceptionnelles.

Nous vous demandons de travailler en interne sur ces objectifs, sans en faire état pour le moment vers l'extérieur.

### (2) Changement du terme N3 en N- et modification de sa définition

Dans les départements cléments, le manque de moyens rend difficile une véritable affectation d'unités d'intervention sur l'ensemble des RN (voir tableau 4).

Ce sont donc les moyens du N1 et du N2 qui souvent se reportent sur le N3 (N-) après objectif atteint sur les niveaux supérieurs.

En conséquence, la définition de l'objectif N- se limitera à l'affichage d'une condition minimale en situation normale, aucun affichage de durée de retour à la condition normale n'étant possible.

De même, la distinction de périodes de validité n'a plus lieu d'être.

### (3) Période de validité du niveau 2

Nous proposons de modifier la plage horaire de validité du N2 le soir en la ramenant à 20 h au lieu de 22 h. **En effet, tous les comptages montrent la baisse sensible du trafic après 20 h.** En outre, le maintien en condition minimale C2 par chute de neige oblige à une mobilisation importante du personnel. Une plage plus courte permet de "tenir" avec une seule équipe.

### (4) A propos des durées de retour « verglas »

Les incertitudes techniques qui demeurent ne permettent pas actuellement d'afficher des objectifs de résultats qui aillent au delà de ceux définis dans la circulaire DR-DSCR du 29 décembre 1994.

Il est, part contre, hautement souhaitable que toute réflexion relative à la surveillance du réseau et à l'appréciation des risques de formation de verglas soit menée en visant comme objectif pour le niveau N1 et, si possible, pour le niveau N2 la réalisation effective de **salages précuratifs** destinés à éviter les formations de verglas en l'absence de précipitation.

Les différences des dispositifs opérationnels mis en place (proximité des moyens, rapidité de mise en route, nombre et performance des épanduses) conduit à différencier la durée de retour verglas du N1 et du N2. La faiblesse du trafic nocturne nuit en outre à l'efficacité des traitements et de nombreux DOVH font état d'une durée de retour nocturne plus près de 4 heures que de 3 heures. C'est pourquoi nous retenons également cette différence jour/nuit sur le N2.

## (6) Définitions des opérations de déneigement

La circulaire DR-DSCR du 29/12/94 fixait (tableau 1 de la note d'orientation) une condition minimale et une durée de retour à la condition de référence pour chacun des objectifs de qualité N1 à N3, en précisant que les états ainsi définis doivent être assurés sur au moins une voie de circulation par sens.

Il apparaît nécessaire de mieux caractériser les différences qui doivent marquer le niveau N1 par rapport aux autres niveaux en période de neige, compte tenu des caractéristiques et des conditions d'exploitation propres aux autoroutes et routes qui relèvent du niveau N1. Ces différences concernent principalement le raclage de la neige.

En niveau N1, il convient de rechercher l'élimination rapide de la gêne créée. Par contre, pour les autres niveaux, on peut admettre que la gêne subsiste pendant une période plus ou moins longue.

Plusieurs précisions sont fournies ci-après. Elles se rapportent aux largeurs à considérer par voie déneigée et aux parties annexes de la route telles que tourne-à-gauche en intersection, toutes surlargeurs circulées, voies d'insertion et de décélération et les bretelles d'échangeurs. Elles ne concernent pas les bandes d'arrêt d'urgence.

Par contre, elles ne concernent pas, pendant la chute de neige pour les autoroutes ou routes à plusieurs voies par sens, le nombre de voies à déneiger qui doit être fixé en fonction de l'importance de la chute et du trafic du moment.

### Pendant la chute de neige

La largeur de voie déneigée est limitée à celle autorisée par l'outil de raclage utilisé. Elle n'est pas augmentée par un décalage des passages successifs dans le profil en travers, sauf si cela est rendu nécessaire pour repousser le bourrelet formé.

En niveau N1, il convient de disposer d'un outil (lame avec ou sans aileron élargisseur) qui assure une trace déneigée d'au moins 3,20 m. Cette largeur peut être inférieure pour les autres niveaux.

En niveau N1, la condition de circulation minimale doit être assurée également sur les parties annexes à la voie principale, y compris bretelles d'échangeurs entrées et sorties. Ces parties doivent donc être déneigées de façon comparable, normalement avec du matériel spécifique. Pour les autres niveaux, ces parties annexes peuvent être traitées avec le même matériel, en fonction des possibilités, donc sans condition minimale de circulation explicitement affichée.

### Après la chute de neige

En niveau N1 la condition de référence (C1) est rétablie **sur l'ensemble des parties circulées** (voies principales et parties annexes) dans la limite de la durée de retour fixée. S'il y a lieu, le déneigement est poursuivi pour éliminer la neige sur l'ensemble des parties revêtues de la route (surlargeurs en rive, parties en zébra, BAU, .) pour rétablir un niveau de sécurité normal et éviter, en particulier, les formations de verglas dues au regel d'eau de fonte de la neige qui ruisselle sur la chaussée.

Pour le niveau N2 la durée de retour ne s'applique qu'au dégagement autorisé par la largeur de l'outil utilisé. Les autres parties de la route sont déneigées en fonction des possibilités, donc sans durée de retour fixée.

## TABLEAU N° 2 - DEFINITION DES OBJECTIFS DE QUALITE DE INFORMATION

Pas de changement a priori.

### COMMENTAIRES

Peu de DDE ont finalisé ce travail. Il est sûr que la montée en pression des structures locales d'information routières ne pourra être que progressive.

Nous vous proposons la démarche suivante :

- Maintien pour l'instant comme objectif des définitions du tableau n°2.
- Diffusion d'une note d'information du réseau technique à l'automne 96 sur la manière de prendre en compte ces objectifs.
- Application expérimentale au cours de l'hiver 96/97 sur un maximum de DDE.

Décision de conserver et d'afficher ces objectifs lors de la campagne de communication prise au printemps 97.

## TABLEAU N° 3 - AFFECTATION DES OBJECTIFS (modifié juillet 1996)

(Tableau E du guide méthodologique)

	SDER	1, 2, 3A	3B	4	4	
	Schéma Directeur			LACRA GLAT	Autres RN	
	Trafic (1)				> 6000 v/j	< 6000 v/j
Zone climatique	H1			N2 (3)		N-
	H2 + H3 + H4	N1		(2)	N2	

### COMMENTAIRES SUR LE TABLEAU N° 3

(1) Le trafic (en véhicules/jour) à prendre en compte concerne le **trafic hivernal** : le chiffre indiqué est relatif à la moyenne journalière tous véhicules calculée sur la période hivernale (décembre, janvier, février par exemple).

(2) La limite N1/N2 en zone H2, H3 ou H4 est descendue au niveau LACRA GLAT/autres RN.

C'est la rigueur de la définition du N1 qui nous incite à ne l'appliquer que sur les routes perçues par les usagers comme des routes principales. Ceci est en cohérence avec l'ensemble de la démarche "exploitation de la route".

(3) Si les moyens sont insuffisants pour assurer le N2 correspondant à cette commande, la DDE classera des itinéraires entiers en N-.

TABLEAU N° 4 - DIMENSIONNEMENT DES MOYENS (modifié juillet 1996)

(Tableau G du guide méthodologique)

OBJECTIFS DE QUALITE	N1	N2	N-
Moyens	affectés et performants	affectés sauf en situation exceptionnelle	affectés ou non
Unité-type d'intervention : porteur	porteur de PTAC de plus de 15 T récent et correctement équipé		
épandeuse	4 à 5 m3 solide + liquide	solide ou solide + liquide	
outil de raclage	lame biseau double lame d'usure	lame biseau ou rabot	
autres observations	sel sous abri ou en silo unité de remplacement rapidement disponible		
personnel :			
astreinte :	oui	oui	non
nombre d'équipes :	2	1 + renfort éventuel	
nombre d'agents par unité et par équipe :	1 en général	1 ou 2	
durée maximale de travail en situation normale	12 h	12 h	
Longueur traitable de route à 2 voies	15 à 30 km (fonction des N1)	20 à 40 km (fonction du type d'unité)	
Durée théorique			
épandage simple :	1 h	1 h 30	
raclage + épandage :	1 h 30	2 h	

## COMMENTAIRES SUR LE TABLEAU N° 4

Sur le N-, des moyens affectés (même modestes) peuvent être nécessaires sur des itinéraires éloignés des itinéraires N1 et N2 puisqu'on s'engage sur une condition minimale de circulation.

## Viabilité hivernale

### Campagne de sensibilisation du public

### Hiver 1996-97

Dans le cadre de sa démarche de communication sur le thème de *l'amélioration de la vie quotidienne des Français*, et dans la perspective de la mise en place sur l'ensemble du territoire -pour l'hiver 1997-98- d'une nouvelle approche de la politique du service hivernal (avec la généralisation des *dossiers d'organisation de la viabilité hivernale/DOVH*), le Ministère organise, de novembre 1996 à mars 1997, une campagne « viabilité hivernale » de sensibilisation du public.

Cette campagne sera pilotée par la direction des Routes (en charge de la politique routière de viabilité hivernale au Ministère) et le service de l'Information et de la Communication du Ministère, en relation avec la DSCR.

**Elle conciliera deux objectifs de communication, indissociables entre eux :**

**. la valorisation de l'Équipement au travers du service hivernal** : à cet égard, l'accent sera mis sur la qualité des hommes, des techniques et des moyens (communication axée sur la disponibilité, l'efficacité et le savoir-faire des agents, la proximité des équipes d'intervention, leur connaissance du terrain et des conditions locales, leur possibilité de s'appuyer sur un réseau technique solide, complet et compétent),

**. l'adaptation du comportement des usagers aux conditions hivernales de circulation** : des messages pédagogiques et concrets devront montrer au public combien son propre comportement est déterminant dans l'efficacité des dispositifs d'intervention du service hivernal (communication axée sur l'information concernant les phénomènes hivernaux et leurs conséquences sur les conditions de circulation, l'appel au bon sens -voire au sens civique- des usagers afin qu'ils modifient leur comportement lorsque c'est nécessaire).

Cette campagne nationale « grand public » vise tous les usagers (professionnels ou non) mais aussi les acteurs et partenaires de la gestion des routes. Elle reposera principalement sur une forte campagne de relations presse, qui devra être **mise sur orbite par le Ministre lui-même**, à l'occasion d'une conférence de presse spécifique organisée au tout début de la période hivernale, soit **à la mi-novembre 1996**.

Les DDE seront invitées à reprendre cette campagne sur le terrain en l'adaptant au contexte local propre à leur département. Pour ce faire -et pour assurer la cohérence du discours au niveau national- elles pourront s'appuyer sur des outils de communication diffusés dans tous les services :

- un dossier d'information de référence, conçu comme un dossier de presse « grand public » avec, cependant, le minimum d'informations pédagogiques -voire techniques- permettant de faire comprendre au public les phénomènes et leurs conséquences aussi bien que les dispositifs et leurs conditions d'intervention ;
- un guide recommandations en relations presse, élaboré par le service de presse spécialement mis en place au SIC pour l'opération, en relation étroite avec la DR ; ce service de presse pourra, en complément, conseiller les DDE à la demande ;

.../...

- une vidéo « *Viabilité hivernale : un langage commun, des difficultés partagées* », destinée à l'usage **interne**, produite par le SETRA dans le but de sensibiliser préalablement le personnel d'exploitation.

Ainsi relayée et déclinée sur le terrain par toutes les DDE, cette campagne de communication nationale visant le plus large public est appelée à se renouveler tous les ans, de mi-novembre à mi-mars.



Ministère  
de l'Équipement,  
du Logement,  
des Transports  
et du Tourisme

**VIABILITE HIVERNALE**  
**DOSSIER D'ORGANISATION**  
**NOUVEAU CALENDRIER DE L'ACTION**

Septembre 96	Circulaire de recadrage - Précisions - Circulaires d'information sur les problèmes juridiques et sociaux.
Fin octobre 96	Etablissement d'une carte provisoire des niveaux de service pour chaque DDE. Cohérence régionale assurée par le réseau technique
Novembre 96	Pour les DDE avancées, sortie du Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH), envoi à la DR pour validation et au C.E.T.E. pour avis. Pour les autres, mise au point de tests opérationnels sur un itinéraire pour valider les propositions de niveaux de service.
Hiver 96/97	Suivi DOVH ou tests
30 avril 97	Bilan de l'application et décision de lancement de la campagne de communication
Automne 97	Campagne de communication
Hiver 97/98	Application effective et généralisée des DOVH