Ministère
de l´Equipement,
des Transports
et du Tourisme

Dirction
des Routes

Direction
de la Sécurité et de
la Circutation
Routières

Paris-La Défense, le 29 décembre 1994

Le Directeur des Routes
Le Directeur de la Sécurité et de la Circulation Routières

à

Monsieur le Préfet
Direction Départementale de l'Equipement

Objet : Viabilité hivernale.

Réf : Circulaire DR/DSCR 17479 du 7 janvier 1993.
Affaire suivie par : G. Monlucq et O. Bergeron / REG.E - Téléphone (16-1) 40 81 88 87
D. Bascoul/SRR 3 - Téléphone (16-1) 40 81 80 89
PJ : -1 note d'orientation sur les objectifs de qualité viabitité hivernale sur le Réseau Routier national,
- 1 guide pratique «DOVH».
- 1 annexe calendrier de l'action
- 1 annexe liste des correspondants VH des CETE

La lettre circulaire citée en référence rappelait les textes qui régissent l'organisation du service hivernal (niveau de service, mise au S1, établissement des PIVH,...). Elle diffusait le guide méthodologique des objectifs de qualité ainsi qu'une version provisoiré du guide pratique d'aide à l'élaboration d'un DOVH.

Les travaux de ces dernières années ont mis en évidence la nécessité de redéfinir les bases des niveaux de service et les principes de leur affectation sur le réseau. En particulier, les travaux des DDE pilotes ont permis un premier calage de la nouvelle procédure proposée et un recensement des problèmes juridiques liés au service hivernal.

Par ailleurs, il s'agit de prendre en compte le classement en niveau d'exploitation établi par le schéma directeur d'exploitation de la route (SDER) et plus particulièrement d'intégrer les problèmes de trafic et de perturbation dans l'élaboration du DOVH.

Aussi l'Etat, maître d'ouvrage du Réseau Routier National, vous demande de réaliser un recadrage des objectifs de qualité de la viabilité hivernale vus à travers la nouvelle méthodologie et de poursuivre vos efforts d'adaptation et de modernisation des organisations existantes.

.../...

92055 Paris-La Défense Cedex 04 - Téléphone (1) 40 81 21 22 - Télex 610825 F - Fax DR (1) 40 81 19 30 - Fax DSCR (1) 40 81 81 99

Ressaisie DTRF

Ces recadrages impliquent de prendre en compte un certain nombre de considérations concernant les problèmes juridiques et sociaux liés à l'exécution du service hivernal en cours d'examen par un groupe de travail DR/DSCR. Ces travaux concernent : les problèmes de circulation des unités d'interventions du service hivernal (surlargeur, surcharges, signalisation, vitesse, règles de circulation...), la signalisation verticale spécifique (verglas fréquent, section de route non traitée, chaînes à neige obligatoires sur au moins deux roues motrices,...), le cas des traverses d'agglomération, les questions liées à la gestion du personnel (durée du travail, astreinte, nombre d'agents,...) et quelques questions particulières (remorquage des usagers, évolutions de la réglementation des équipements spéciaux, avalanches,...).

Toutes ces questions ne seront pas tranchées à court terme mais les premiers résultats de ce groupe vous seront communiqués au cours du 1er trimestre 1995. Vous aurez à les prendre en compte dans l'élaboration de votre nouvelle organisation.

La note d'orientation des objectifs de qualité en viabilité hivernale sur le Réseau Routier National, ci-jointe, vous fournit les principes généraux adoptés ainsi que les bases de définition et de classement que vous voudrez bien appliquer.

Ces nouveaux éléments de l'organisation de la viabilité hivernale sont à formaliser dans les Dossiers d'Organisation (DOVH) dont vous trouverez ci-joint le guide pratique définitif pour l'aide à son élaboration.

Nous sommes conscients que cette démarche d'ajustement des niveaux de service de viabilité hivernale est lourde. Elle sera une bonne occasion de réexaminer le fonctionnement du service hivernal, souvent plus de 15 ans après la mise en place du service Sl. Elle vise aussi un effort de cohérence interdépartementale qui ne peut qu'être bénéfique aux usagers et à leur sécurité.
Cette cohérence devra bien sûr, aussi, être recherchée au niveau local, notamment avec le réseau départemental; il vous appartiendra d'encourager les collectivités territoriales à s'associer à la démarche.

La rationalisation des objectifs conduit à une évolution des organisations. Le développement de nouveaux métiers est l'occasion d'efforts de formation à traiter dans le cadre général de l'exploitation de la route.

C'est dans ce contexte que nous vous demandons d'engager, dès à présent des réflexions approfondies en vue d'aboutir à court terme à un projet global qui dèvra notamment traiter les points suivants :

.../...

Ressaisie DTRF

- assurer une appropriation interne de la démarche,
- informer et associer les différents partenaires,
- vérifier l'adéquation moyens/objectifs,
- s'assurer des cohérences par rapport aux usagers,
- préparer une campagne de communication,
- continuer l'amélioration du service hivernal (modernisation des moyens et évolution des procédures).

Cette démarche DOVH est lourde et ne peut raisonnablement aboutir et se traduire dans les faits qu'après au moins deux saisons hivernales d'application. Cest pourquoi nous vous demandons d'engager sa mise en oeuvre dès 1995.

Elle nécessite aussi un appui suffisant du réseau des correspondants viabilité hivernale des CETE (voir en annexe) qui sont spécialement préparés pour vous aider dans cette action.

La Direction des Routes (bureau R/EG.E) est chargée de la coordination de cette action et du suivi des DOVH.

LE DIRECTEUR DES ROUTES

C. LEYRIT

LE DIRECTEUR DE LA SECURITE
ET DE LA CIRCULATION ROUTIERES

JM. BERARD

Ressaisie DTRF

ANNEXE 1

CALENDRIER DE L'ACTION

1) Période hivernale 94-95

Etude de la note d'orientation et de ses implications

La DDE pourra en particulier:

- assurer une analyse de l'existant à l'aide du guide méthodologique proposé,
- mesurer les écarts entre l'existant et les objectifs proposés,
- étudier la proposition d'affectation des objectifs de qualité sur son réseau,

En cas de besoin d'appui, les DDE prendront l'initiative de la demande auprès des correspondants VH des CETE.

2) 1er Trimestre 95

- Réunions régionales de présentation de la démarche en Janvier
- Information aux DDE des premiers résultats du groupe de travail sur les problèmes juridiques liés au service hivernal.

3) Juin 95

Mise au point des principes du DOVH et propositions concrètes de classement.

4) Eté 95

Calage régional, si nécessaire, et négociation avec la maîtrise d'ouvrage sur les propositions de classement .

Prévalidation du DOVH.

.../...

Ressaisie DTRF

5) Automne 95

Campagne lourde de formation des différents intervenants.

6) Hiver 95/96

Mise en oeuvre du DOVH prévalidé et suivi des résultats.

7) Printemps 96

Analyse des résultats et calage définitif des objectifs et de leur affectation. Etude des problèmes éventuels non résolus.

8) Eté 96

Validation définitive du DOVH.

9) Hiver 96/97

Mise en oeuvre opérationnelle du DOVH.

10) Automne 97

Campagne de communication nationale tournée vers l'explication des niveaux (affichage national d'une carte des niveaux de service d'hiver) mais aussi vers les devoirs des usagers et les limites du service d'hiver.

11) Année 98

Réalisation d'un thème d'inspection générale sur la Viabilité Hivernale pour mesurer les résultats généraux ainsi que les progrès obtenus sur des thèmes particuliers (fondants, matériels, traitements, processus de décision...) depuis une douzaine d'années (dernier thème d'inspection de 1984).

Ressaisie DTRF

ANNEXE 2

CORRESPONDANTS VIABILITE HIVERNALE DES CETE

au 1/10/1994

Nord-Picardie	M. Luc DURIEZ CETE NORD-PICARDIE Département Infrastructures/TCA 2 rue de Bruxelles B.P. 275 59019 LILLE CEDEX	Tel : 20.49.62.28. Télécopie : 20.53.15.25.
Est	Mme. Pascale HENNE CETE del'EST Département Structures 1 boulevard Solidarité B.P. 5230 57076 METZ CEDEX 03	Tel : 87.20.46.35. Télécopie : 87.20.46.99.
Lyon	M. Jacques BUSIGNY CETE de LYON DES 109 avenue Salvador Allende Case n 1 69674 BRON CEDEX	Tel : 78.41.81.25. Télécopie: 78.26.99.64.
Méditerranée	M. Daniel GRAFFOULIERE CETE MEDITERRANEE DCPH B.P. 37000 13791 AIX en PROVENCE CEDEX 3	Tel : 42.24.76.75. Télécopie : 42.24.79.96.
Sud-Ouest	M. Bernard BOURLAND CETE du SUD-OUEST CRICR de BORDEAUX Impasse de la Remonte 33700 MERIGNAC	Tel : 56.99.31.01. Télécopie : 56.93.07.68
Ouest	M. Robert ABADIE CETE del'OUEST DSTR M.A.N. - rue René Viviani 44062 NANTES CEDEX 02	Tel : 40.12.85.02. Télécopie : 40.12.84.44.
Normandie-Centre	M. Didier GILOPPE CETE de NORMANDE-CENTRE DESGI B.P. 245 76121 GRAND-QUEVILLY Cédex	Tel : 35.68.82.34. Télécopie : 35.68.82.19.
Ile-de-France	Mme. Marie ROS SETRA - CSTR 46 avenue Aristide Briand BP 100 92223 BAGNEUX CEDEX	Tel : 16 (1) 46.11.34 44. Télécopie : 16 (1) 46.11.34.00.

Ressaisie DTRF

NOTE D'ORIENTATION
SUR LES OBJECTIFS DE QUALITE
EN VIABILITE HIVERNALE
SUR LE RESEAU ROUTIER NATIONAL

1 - CONSTAT

Le service hivernal fonctionne sur les définitions de niveaux de services données dans la directive de septembre 1978 (trois niveaux S1, S2, S3 différenciés selon la disponibilité des moyens, la permanence des traitements et la rapidité de mise en oeuvre des interventions).

Cette directive confirmait la politique de la DRCR lancée en 1971 et qui visait à équiper progressivement en moyens spécifiques les RN au fur et à mesure de leurs renforcements coordonnés.

La politique d'équipement en S1, poursuivie jusqu'en 1989, aboutit aujourd'hui à environ 20 000 km équipés au titre de ce programme. Les 6 500 km restant sont souvent traités à un niveau assez proche de celui du S1.

En parallèle, la plupart des Conseils Généraux ont mis en place des politiques similaires.

Le thème d'inspection de 1984 et l'analyse des Plans d'Intervention de Viabilité Hivernale (PIVH) en 1992 ont mis en évidence un certain nombre de problèmes liés à l'organisation ou à l'exécution du service hivernal.

La définition des niveaux de service constitue souvent le coeur de ces problèmes :

- Apparition de niveaux de service différents (S1', pseudo S1, S4...) de ceux de la directive de 1978.

- Difficultés à réaliser véritablement les objectifs des S1 et S2 (en particulier, les délais indiqués sont la plupart du temps incompatibles avec les organisations et les moyens existants).

- Durant les hivers doux, la mise en oeuvre de la totalité des moyens disponibles conduit à un haut niveau de service sur un réseau très large ; par contre, le retour d'un hiver plus rigoureux met tout de suite en évidence l'impossibilité de tenir une qualité sur un réseau étendu.

- Difficultés à mesurer le résultat réel du service rendu et, par delà, difficultés à assurer une bonne information sur l'état de viabilité du réseau routier.

.../...

Ressaisie DTRF

- Hétérogénéité totale des PIVH, rendant impossible une lecture simple des organisations mises en place, surtout pour les partenaires extérieurs.

L'ensemble de ces problèmes a conduit à l'élaboration d'une nouvelle définition des niveaux de service concrétisée dans le guide méthodologique "Viabilité Hivernale - Définition des objectifs de qualité" - SETRA juillet 1992.

En parallèle, des réflexions similaires dans le domaine général de l'exploitation de la route se sont concrétisées dans le Schéma Directeur d'Exploitation de la Route (SDER) qui se met progressivement en place depuis 1992.

La viabilité hivernale, tâche déjà ancienne et bien rodée des services, doit être complètement intégrée dans la démarche du SDER. Elle est en effet l'une des missions privilégiées du domaine "maintien de la viabilité". Elle implique, en particulier, une diffusion de l'information routière aux usagers dans l'esprit du SDER.

2 - APPLICATION DE LA METHODOLOGIE SUR LE RRN

L'application au réseau national de la démarche du guide conduit à :

1 - définir des niveaux d'objectifs de qualité nettement différenciés. Nous retenons trois niveaux (N1, N2, N3) pour lesquels des conditions minimales de circulation et des durées maximales de retour à la condition de référence C1 sont affichées en situation normale (cf. tableau n° 1). En revanche, il apparaît difficile de définir au niveau national des objectifs de qualité en situation exceptionnelle : aussi nous vous demandons, à partir des réalités et contraintes locales, de définir ce qu'est une situation exceptionnelle et de compléter le tableau n° 1 pour chacun des trois niveaux.

Pour certaines sections très particulières de routes nationales (route non déneigée régulièrement comme un col d'altitude, route doublée par un tunnel, inexistance de moyens specifiques...), vous pouvez être amené à introduire un niveau N4.

2 - définir des objectifs de qualité associés en matière d'information routière (cf. tableau n° 2). Nous vous demandons de tout mettre en oeuvre pour atteindre ces objectifs dès l'hiver 95/96 en cas de situation exceptionnelle.

3 - affecter ces objectifs sur le réseau, en croisant les hiérarchisations existantes (investissement, entretien et surtout exploitation) et une composante climatique (classement Hi) qui intègre la fréquence moyenne des perturbations causées par les phénomènes hivernaux (cf. tableau n° 3).

.../...

Ressaisie DTRF

Nous attirons cependant votre attention sur les risques d'incohérences d'une application brutale des seuils (trafic et climat) définis dans ce tableau. Pour les traiter, la logique d'itinéraire sera privilégiée.

4 - réfléchir au dimensionnement des moyens correspondants et aux consignes types d'intervention pour atteindre les objectifs visés (cf. propositions faites pour les moyens dans le tableau n° 4).

3 - UN PROJET GLOBAL D'AMELIORATION

L'application de la démarche développée dans le guide méthodologique de "définition des objectifs de qualité en viabilité hivernale" repose sur deux idées fondamentales.

Première idée :

Une nette différenciation entre le service hivernal (assuré par les exploitants routiers) et la viabilité hivernale qui est le résultat des efforts de tous les acteurs (en particulier des usagers) à la bonne utilisation de la route lors des conditions hivernales dégradées.

Cette différenciation doit être un des fils conducteurs de votre analyse.

Deuxième idée :

La distinction des quatre groupes d'acteurs principaux de la viabilité hivernale (usagers, maître d'ouvrage, maître d'oeuvre, intervenants) est une clé de l'analyse des objectifs de qualité.

C'est pourquoi, le projet global d'amélioration doit toucher distinctement ces 4 groupes d'acteurs :

- les usagers de la route à travers

- une évolution de la réglementation sur les équipements hivernaux des véhicules,
- quelques mesures complémentaires de police de la circulation,
- une communication et une information routière basées sur les nouvelles définitions.

.../...

Ressaisie DTRF

- les maîtres d'ouvrages. L'Etat prend l'itinitative de définir avec plus de clarté les objectifs à atteindre et les moyens correspondants. Il vous encourage à informer les collectivités locales et à leur proposer de s'associer à cette démarche en vue d'atteindre une cohérence maximale pour les usagers.

- les maîtres d'oeuvre. Vous mettez en place l'organisation et les moyens pour atteindre les objectifs du service hivernal et de l'information routière. Aujourd'hui, des améliorations en particulier en matière de prises de décision, d'utilisation des fondants et de traitement des situations à caractère exceptionnel sont à rechercher.

La lisibilité des organisations passe par la réalisation, dans chaque DDE, d'un Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) et, par subdivision ou par centre d'exploitation, de Plans d'Exploitation de la Viabilité Hivernale (PEVH). Le guide pratique "Aide à l'élaboration du DOVH" fournit l'essentiel des éléments nécessaires au montage de ces documents.

- les intervenants. La réussite du projet implique l'approbation de la nouvelle démarche par les intervenants : leur sensibilisation devra donc être particulièrement soignée.

Des contraintes à caractère réglementaire et juridique pèsent sur les personnels concernés (code de la route, durée du travail, signalisation...). Des solutions à ces problèmes seront prochainement proposées.

Ressaisie DTRF

TABLEAUX D'APPLICATION DE LA METHODOLOGIE SUR LE RRN

TABLEAU N°1 - DEFINITION DES OBJECTIFS DE QUALITE

(tableau B du guide méthodologique)

OBJECTIFS DE QUALITE		N1	N2		N3	
période de validité		0/24 h	6/22 h	22/6 h	8/18 h jours ouvrés	Autres périodes
condition de référence		C1	C1	C1	C1	C1
VERGLAS	condition minimale	C2	C2	C3	C3	C3
	durée de retour à la condition de référence	2 h	3 h	3 h	4 h	---
	condition exceptionnelle					
	durée de retour à la condition minimale					
NEIGE	condition minimale	C2	C2	C3	C3	C3
	durée de retour à la condition de référence	3 h	4 h	- - -	4 h	- - -
	condition exceptionnelle					
	durée de retour à la condition minimale					

nota : pour la neige ces objectifs s'entendent pour au moins une voie de circulation par sens

- - - : non affiché

TABLEAU N°2 - DEFINITION DES OBJECTIFS DE QUALITE DE L'INFORMATION ROUTIERE

(tableau D du guide méthodologique)

Situation normale

OBJECTIFS DE QUALITE	N1	N2	N3
précision	CI avec secteur	CI par itinéraire	CI généraux par secteur
prévision	à 3 heures	à 6 heures	
période	6/22 h	7/20 h	
périodicité	3 heures	6 heures	
support d'accès à l'usager	CRICR Radio locale	CRICR Radio locale	Radio locale

Situation exceptionnelle

OBJECTIFS DE QUALITE	N1	N2	N3
précision	Ci par secteur	Ci par secteur	Ci par zone
prévision	à 3 h	à 3 h	non
période	0/24 h	6/20 h	6/20 h
périodicité	3 h	3 h	6 h
support d'accès à l'usager	CRIRC Radio locale Répondeur départemental	CRICR Radio locale Répondeur départemental	Radio locale Répondeur départemental

TABLEAU N°3 - AFFECTATION DES OBJECTIFS

(tableau E du guide méthodologique)

	SDER	1, 2, 3A	3B	4	4	
	Schéma Directeur			LACRA GLAT	Autres RN	
	Trafic				MJA > 6000	MJA < 6000
Zone climatique	H1				N2	N3
	H2+H3+H4	N1				N2

TABLEAU N°4 - DIMENSIONNEMENT DES MOYENS

(tableau G du guide méthodologique)

OBJECTIFS DE QUALITE	N1	N2	N3
Moyens	affectés et performants	affectés sauf en situation exceptionnelle	Affectés sauf en situation exceptionnelle
Unités-type d'intervention : porteur épandeuse outil de raclage autres observations	Unité de grande capacité récent et correctement équipé (> 19 tonnes) 4 à 5 m3 solide + liquide lame biaise double lame d'usure sel sous abri ou en silo unité de remplacement rapidement disponible	solide lame biaise	solide rabot
personnel : astreinte : nombre d'équipes : nombre d'agents par unité et par équipe : durée maximale de travail en situation normale	oui 2 1 en général 12 h	oui 1 + renfort éventuel 1 ou 2 12 h	non 1 1 ou 2 10 h
Longueur traitable de route à 2 voies Durée théorique épandage simple : raclage + épandage :	15 à 30 km (fonction des Hi) 1 h 1 h 30	20 à 40 km (fonction du type d'unité) 1 h 30 2 h	20 à 40 km (fonction du type d'unité) 2 h 2 h 30