

**Rapport du Président**

Séance Publique du  
Vendredi 27 juin 2008

**Service instructeur**  
Service Unités Routières

3<sup>ème</sup> Commission - N°CG-2008-3-3-1

**Service consulté**

**Niveaux de service des routes départementales pour la viabilité hivernale**

Résumé : *le présent rapport a pour objet de définir les niveaux de service affectés aux routes départementales pour la viabilité hivernale*

J'ai demandé qu'une réflexion soit engagée sur le dispositif de viabilité hivernale qui fait partie des services essentiels que le Conseil Général apporte à l'utilisateur de la route. En effet, le dispositif existant hérité du transfert des services de l'Etat en 2007 n'a pas évolué d'une manière significative depuis la fin des années 1990.

Il s'agit d'un chantier structurel important qui a pour objet de définir un nouveau cadre pour cette importante mission du Conseil Général pour fixer notamment :

- un niveau de service pour chaque route départementale,
- une nouvelle organisation interne du déneigement et du salage des routes,
- un dispositif de communication à l'attention des usagers.

L'objectif recherché est de proposer le meilleur service aux usagers, notamment en améliorant le traitement des axes principaux par une rationalisation accrue des moyens existants.

La démarche a été initiée depuis 2007 et a fait l'objet de deux débats en troisième Commission Voirie, Infrastructures et Transports des 28 juin 2007 et 4 mars 2008.

Le présent rapport propose de définir les niveaux de service de la viabilité hivernale.

## **I – RAPPELS CONCERNANT LE DISPOSITIF EXISTANT**

Le dispositif actuellement en place est issu d'une proposition faite par la DDE au Conseil Général du Haut-Rhin à la fin des années 1990, qui n'a jamais été formellement validée par le Conseil Général. Il s'articule autour :

- de la définition des niveaux de service en viabilité hivernale,
- d'une carte associant un niveau de service à chaque route départementale.

Les niveaux de service sont aujourd'hui les suivants :

- N1 (service 24h/24),
- N2 (service de jour 5h-20h) avec un traitement de jour prioritaire,
- N3 (service de jour 5h-20h) avec un traitement de jour normal,
- N4 (service de jour 5h-20h) avec un traitement de jour non prioritaire.

Les définitions détaillées de ces niveaux de service sont précisées en annexe 2. Ces niveaux de service ne font pas l'objet d'une norme mais forment un langage commun à l'ensemble des services routiers des collectivités et de l'Etat.

A ces niveaux de service, sont associées des conditions minimales de circulation (cf. annexe 3) que l'utilisateur peut rencontrer, allant d'une situation quasi normale garantie d'une manière permanente pour le niveau de service N1, à des situations de plus en plus dégradées pour les niveaux de service N3 et N4.

Aujourd'hui, seules les RD 83, RD 430, RD 68 et RD 415 entre COLMAR et le Col du Bonhomme connaissent un niveau de traitement N1, 350 km de routes départementales sont classées en N2 et les 4/5èmes du réseau routier départemental relèvent des niveaux N3 et N4.

Cette organisation n'a pas été remise en cause à la suite des décrets de 2002 qui ont notamment fixé des limites au temps de travail quotidien (12 h) et hebdomadaire (60 h). Ces décrets ont très fortement réduit le potentiel d'intervention sur le terrain et induit une baisse de la qualité du service que le recours aux moyens du privé n'a pas permis de compenser.

Le déneigement du réseau départemental est aujourd'hui assuré avec 70 circuits de déneigement dont 25 sont sous-traités à des entreprises privées et 9 réalisés par le Parc de l'Équipement.

Il faut également préciser qu'un circuit de type N1 mobilise 4 agents en plaine et 8 en montagne. Pour les circuits N2 à N4, il s'agit de 2 agents en plaine et 4 en zone de montagne. Avec les patrouilleurs et responsables d'intervention, ce sont aujourd'hui 75 agents qui sont maintenus en permanence en situation d'astreinte hivernale.

## **II – LES PROPOSITIONS D'ÉVOLUTION**

L'objectif global poursuivi par les propositions qui figurent ci-après, consiste à augmenter la qualité du service rendu à l'utilisateur, notamment sur les axes structurants utilisés pour les déplacements domicile-travail.

Cette action renforcée, consommatrice en soi de moyens supplémentaires, doit être accompagnée et équilibrée par un certain nombre de mesures compensatrices qui sont :

- une généralisation de la conduite sans accompagnateur en plaine et en zone de collines,
- un abaissement du niveau de traitement sur certaines routes secondaires pour lesquelles il existe une alternative proche,
- un désengagement du Conseil Général sur certains circuits essentiellement urbains après concertation avec les communes concernées.

## 1) Les mesures d'évolution positive du service hivernal

### a) Augmentation des niveaux de service sur le réseau structurant

#### Objectif :

Il s'agit, d'une part, de mettre le plus souvent possible le traitement hivernal en cohérence avec la hiérarchisation du réseau et, d'autre part, de se rapprocher sur le réseau structurant d'un service 24h/24h.

#### Propositions :

Les propositions de traitement sont les suivantes :

- Maintien du niveau N1 pour les RD 83, RD 430 et RD 68, soit un objectif de maintenir ces axes « au noir » de jour comme de nuit.
- Création d'un niveau de service « N2 renforcé », appelé N2+, avec un traitement continu entre 3h et 23h. Très proche du niveau N1, ce niveau neutralise les interventions sur une courte période au milieu de la nuit quand le trafic est le plus faible.

Les routes concernées sont :

- RD 415 (Col du Bonhomme/Allemagne)
  - RD 417 (Munster/Colmar)
  - RD 1b (RD 83/A 35)
  - RD 52 (RD415/Biesheim)
  - RD 466 (Masevaux/RD 83)
  - RD 483 (Pont d'Aspach/Territoire de Belfort)
  - RD 419 et RD 105 (Territoire de Belfort/Hésingue/Allemagne)
  - itinéraire Altkirch-Mulhouse
- Traitement entre 5h et 20h (N2) sur le reste du réseau structurant, soit désormais sur 550 km de routes départementales.

### b) Mise en place d'une logique d'itinéraire

#### Objectif :

Développer une logique de traitement par itinéraire au sein du département mais également en assurant la continuité avec les départements voisins.

#### Propositions :

La politique actuelle de hiérarchisation du réseau routier départemental prend en compte cette logique d'itinéraire. Il s'agit donc de caler, dans toute la mesure du possible, les niveaux de service pour la viabilité hivernale sur ceux définis en 2000 par l'Assemblée Départementale dans le cadre de la hiérarchisation du réseau routier.

Pour assurer la continuité des itinéraires avec les trois départements voisins, il conviendra de retenir des niveaux de service identiques. Des échanges nombreux entre les administrations ont permis de rapprocher les positions, qu'il conviendra de traduire ultérieurement par des conventions, notamment avec le Bas-Rhin et les Vosges. Une convention de cette nature a été signée en début d'année avec le Territoire de Belfort. Un rapport complémentaire sera présenté à l'Assemblée en DM2 pour valider les niveaux de service affectés aux routes interdépartementales.

### **c) Desserte des communes « isolées »**

#### Objectif :

Chaque commune du Haut-Rhin doit pouvoir accéder rapidement à un axe traité en niveau N1, N2+ ou N2.

#### Propositions :

La mise en œuvre de ce principe implique une augmentation du niveau de service d'un certain nombre de routes dans les secteurs géographiques où existe une concentration de voies de desserte. Le niveau de service proposé pour ces voies de desserte des communes est N3.

## **2) Mesures d'accompagnement**

### **a) Traitement des itinéraires doublés**

#### Objectifs:

Affecter de manière prioritaire les moyens sur le réseau principal.

#### Propositions :

Lorsque deux routes ou plus desservent un même itinéraire, il est proposé de n'en déneiger qu'une en priorité.

Les axes secondaires, supportant un faible trafic et pour lesquels l'itinéraire alternatif présente un faible allongement de parcours seront traités quand le réseau structurant aura été mis « au noir ». Les interventions sur ce réseau secondaire peuvent être différées de quelques jours dans les cas extrêmes.

Une communication régulière sera proposée aux usagers pour les informer sur ces routes qui feront l'objet d'un déneigement différé.

Il est utile de préciser que ces mesures ne concernent que les opérations de déneigement (raclage et salage de la neige) qui demandent un double passage des engins pour le traitement de chaque demi chaussée, contrairement au verglas pour lequel une seule passe est nécessaire.

Les conséquences de cette mesure pour les usagers sont limitées dès lors que cette disposition ne concerne que les rares épisodes neigeux en plaine.

Pour les situations de verglas, le traitement des axes secondaires, ouverts à la circulation publique, est réalisé dans la continuité des interventions sur le réseau principal. En effet, le verglas représente un danger difficilement perceptible par l'utilisateur que de la neige sur la route.

### **b) Traitement hivernal des routes départementales en agglomération**

#### Constat :

Le traitement hivernal des routes départementales en agglomération est de la responsabilité partagée des communes et du Conseil Général. Le Département assure cependant le déneigement des sections de certaines routes départementales situées en agglomérations dès lors qu'elles s'intègrent dans la continuité d'un itinéraire.

En revanche, quelques circuits de déneigement connaissent une proportion très importante, voire prépondérante, de leur tracé situé « en agglomération » notamment dans tous les grands centres urbains du département.

De même, certaines routes départementales n'assurent qu'une desserte interne propre à la commune.

Ces situations consomment d'importants moyens humains et matériels.

#### Objectif :

Il s'agit, dans toute la mesure du possible, et après concertation au cas par cas et accord des communes, de dégager des moyens utilisés « en agglomération » par une

modification des circuits pour renforcer le traitement des itinéraires structurants, notamment lors d'épisodes neigeux.

Il est rappelé que la majorité des communes du département, qui sont simplement traversées par un circuit de déneigement, ne sont pas concernées.

Propositions :

Les portions de circuit intégralement ou majoritairement situées en agglomération ont été identifiées et des négociations avec les communes concernées seront engagées pour une modification des circuits et diminuer ainsi la part urbaine de ces circuits.

### 3) Conclusion

Le bilan des mesures qui vous sont proposées ci-dessus se traduit de façon synthétique par le linéaire affecté à chaque niveau de service, entre la situation actuelle et celle proposée dès l'hiver prochain.

Niveaux de service	Situation actuelle	Hiver 2008/2009
N1 et N2+	180	310
N2	360	560
N3	550	880
N4	1400	-
Intervention uniquement en situation de verglas (hors agglomération)	5	430
Non traitée ou uniquement salée en agglomération	35	350
routes fermées	70	70

La carte de synthèse des niveaux de service figure en annexe 1.

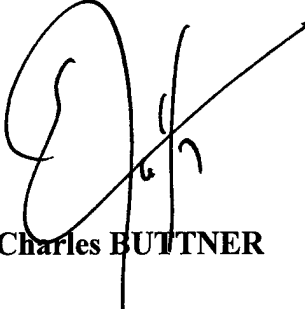
La validation par l'Assemblée des niveaux de service des routes départementales pour la viabilité hivernale permettra la mise au point du Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH), qui sera lui-même ensuite décliné en Plans d'Exploitation de la Viabilité Hivernale. Ces PEVH préciseront le détail des circuits et l'organisation spécifique mise en place dans chacune des 5 Unités Routières.

L'ensemble sera accompagné d'un dispositif communication à l'attention des usagers et des élus locaux.

Un bilan de cette nouvelle organisation de la viabilité hivernale sera dressé au printemps 2009 et, le cas échéant, des mesures correctrices vous seront proposées.

Je vous prie de bien vouloir approuver les niveaux de service de la viabilité hivernale tels que prévus sur la carte jointe dont le principe sera mis en œuvre à partir de l'hiver 2008/2009.

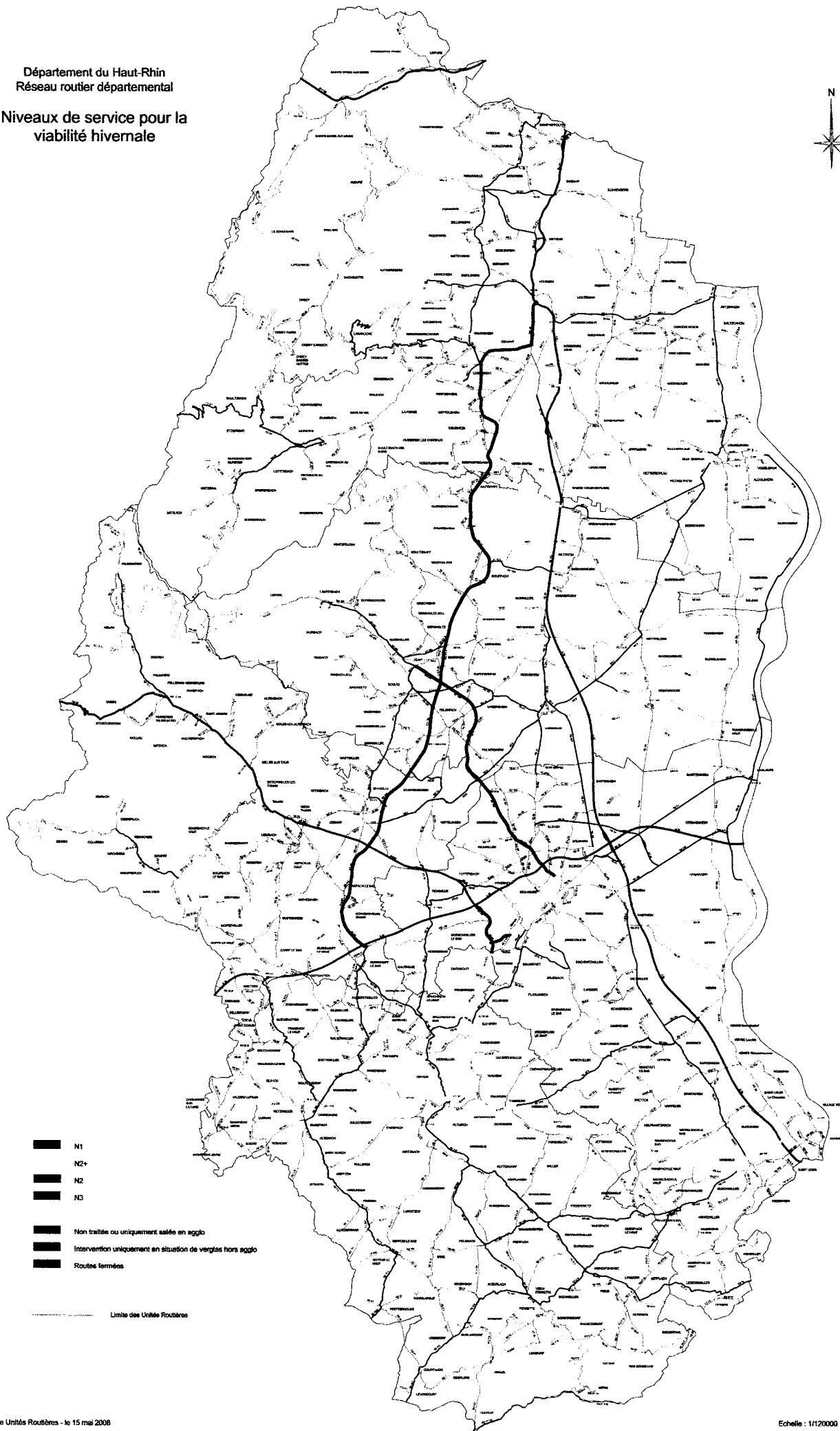
Je vous prie de bien vouloir en délibérer.



Charles BUTTNER

Département du Haut-Rhin  
Réseau routier départemental

### Niveaux de service pour la viabilité hivernale



## ANNEXE 2

### Définition des niveaux de service

Chaque portion de route se voit attribuer un niveau de service qui est fonction de la période d'utilisation (journée ou nuit) et du classement de la voie par le maître d'ouvrage.

Chaque niveau de service est caractérisé par une condition de circulation de référence et une condition de circulation minimale (définitions ci-dessous).

L'objectif assigné aux services du Département est, pour une portion de route donnée, de maintenir les conditions de viabilité entre les deux conditions susvisées qui lui sont assignées en fonction de la période de la journée.

Etre sous la condition de référence et au-dessus de la condition minimale, c'est respecter le niveau de service demandé.

### Définition des conditions hivernales de circulation

Conditions de circulation	Définition générale	Etats représentatifs de la chaussée	
		Verglas	Neige
C1	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulation normale</li> <li>• Pas de piège hivernal particulier</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Absence sauf éventuellement sur les parties non circulées</li> </ul>
C2	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulation délicate</li> <li>• Risques localisés ou de faible ampleur</li> <li>• Peu de risque de blocage</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Givre localisé</li> <li>• Plaques de verglas en très faible épaisseur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraïche en faible épaisseur (&lt; 5 cm) ou fondante ou fondue dans les traces ou en plaques localisées</li> </ul>
C3	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulation difficile</li> <li>• Dangers évidents</li> <li>• Risque de blocage important</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Givre généralisé</li> <li>• Verglas généralisé en faible épaisseur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraïche en épaisseur (5 à 20 cm) ou tassée et gelée en surface ou fondante en ornières</li> <li>• Congères en formation pouvant atteindre 20 à 25 cm</li> </ul>
C4	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Circulation impossible sauf avec des engins spécialisés</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Verglas généralisé en forte épaisseur</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Fraïche en forte épaisseur (&gt;20 cm) ou formation d'ornières glacées profondes</li> <li>• Congères formées en chute exceptionnelle type tourmente</li> </ul>

ANNEXE 3

**Définition des objectifs prévisionnels de viabilité sur le réseau routier départemental**

	Objectifs de viabilité	N1	N2+		N2		N3		N4	
	Période de validité	0h-24h	3h-23h	23h-3h	5h-20h	20h-5h	5h-20h	20h-5h	5h-20h	20h-5h
	Condition de référence	C1	C1	C2	C1	C2	C1 verglas C2 neige	C3	C2	C3
Verglas	Condition minimale	C2	C2	C3	C2	C3	C3	C3	C3	C4
	Durée prévisionnelle de retour à la condition de référence	2h	2h	3h	3h	Non affiché	5h	Non affiché	5h	Non affiché
Neige	Condition minimale	C2	C2	C3	C2	C3	C3	C4	C3	C4
	Durée prévisionnelle de retour à la condition de référence	3h	3h	3h	4h	Non affiché	>6h	Non affiché	>6h	Non affiché