

**Rapport du Président**

Séance publique du  
vendredi 24 juin 2016

**3<sup>ème</sup> Commission**  
N° CG-2016-3-3-2

**Service instructeur**

DIRT - Direction des routes et des transports

**Service consulté**

**REDEFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE DE LA VIABILITE HIVERNALE**

Résumé : Le présent rapport a pour objet de proposer une réduction des niveaux de service des routes départementales pour la viabilité hivernale afin de contenir la dépense sans dégrader fortement la qualité de l'offre.

Le contexte financier actuel de la collectivité conduit à revisiter les politiques d'entretien, dont la viabilité hivernale. Hors masse salariale, le budget moyen alloué à la viabilité hivernale est de 2,9 M€ ; ce montant oscille entre 2,2 M€ l'hiver dernier et 6 M€ en 2012/2013.

La politique de viabilité hivernale décidée par le Département du Haut-Rhin pour son réseau routier se traduit en termes opérationnels sous la forme d'un Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH). Ce document fixe les **principes de l'organisation** de l'exploitation hivernale des routes départementales dans le Haut-Rhin.

Le travail de refonte de cette politique se traduira par un nouveau document cadre. L'ensemble des thématiques abordées dans le DOVH seront remises en question : niveaux de service, organisation du travail, interventions des différents acteurs, moyens d'interventions.

Le présent rapport vous propose d'arrêter les nouveaux niveaux de service qui s'appliqueront sur les routes départementales dès l'hiver 2016/2017.

**I – LE DISPOSITIF EXISTANT**

Le dispositif actuellement en place est issu de la délibération du Conseil Général du 27 juin 2008 qui fixe les niveaux de service et les principes d'organisation interne du déneigement et du salage des routes.

L'objectif consistait 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, a été accompagnée et équilibrée par un certain nombre de mesures compensatrices :

- généralisation de la conduite sans accompagnateur en plaine, pour les circuits dont l'altitude est inférieure à 500m ;
- abaissement du niveau de traitement sur certaines routes secondaires pour lesquelles il existe une alternative proche ;
- désengagement du Conseil Général sur certains circuits essentiellement urbains (représentant 320 km) après concertation avec les communes concernées.

Il avait notamment été acté que chaque commune du Haut-Rhin puisse accéder rapidement à un axe traité prioritairement.

La mise en œuvre de ce principe a conduit à une augmentation du niveau de service d'un certain nombre de routes dans les secteurs géographiques où il existe une concentration de voies très secondaires. En contrepartie, lorsque deux routes ou plus desservent un même itinéraire, une seule est déneigée en priorité.

Les axes secondaires supportant un faible trafic et pour lesquels l'itinéraire alternatif présente un faible allongement de parcours sont traités après que le réseau structurant a été mis « au noir ». Les interventions de déneigement sur ce réseau peuvent être différées **de quelques jours** dans les cas extrêmes.

Cela représente environ 445 km de routes départementales à très faible trafic pour lesquelles seul le verglas est traité. En pratique, cette mesure **devait** être accompagnée par la mise en place de panneaux « Autres dangers » avec la mention « Déneigement différé » que **la 3ème Commission n'avait pas validée en 2008**. Par conséquent, l'application du déneigement différé n'est pas effective à ce jour.

## II – PROPOSITIONS D'EVOLUTION

Le réchauffement climatique subi par notre région se traduit par des hivers plus cléments avec des effets marqués en plaine notamment. Si le nombre d'interventions reste stable pour les centres routiers qui traitent les routes de montagne (environ 100 jours en moyenne avec interventions sur les 5 mois d'hiver), ce chiffre diminue sensiblement en plaine. Du 15 novembre au 15 mars, moins de 25 jours d'intervention sont recensés en moyenne et moins de 5 pour lesquels l'ensemble des moyens sont mobilisés. Pour un hiver très clément comme l'hiver dernier, aucune intervention généralisée n'a eu lieu en plaine.

L'organisation et les moyens actuels permettent de traiter, par salage ou déneigement, l'ensemble des routes départementales, avec un temps de retour de 2 à 3 heures respectivement pour les axes principaux et secondaires.

Les comptages routiers indiquent par ailleurs que sur les grands axes de circulation formés par le réseau à 2x2 voies, le trafic entre 23h et 3h est inférieur à 3%.

Le contexte des grands cols vosgiens évolue également avec la baisse significative du prix du péage pour les poids lourds au tunnel de Sainte-Marie. Dans ces conditions, les cols de la Schlucht et du Bonhomme ne devraient plus être des axes de transit, a fortiori en hiver. En effet, ces itinéraires sont régulièrement bloqués par des poids lourds insuffisamment équipés lorsque la neige tient sur la chaussée.

Le nouvel objectif recherché vise à ne plus sur-dimensionner le service ; il convient de mettre en place une organisation de base du service hivernal répondant aux situations rencontrées la plupart du temps tout en restant en capacité de faire face aux situations exceptionnelles.

Les principales mesures nouvelles consistent à :

- réduire la période de traitement des axes à 2x2 voies à la plage 3h-23h ;
- arrêter le déneigement et le salage des routes en "doublon" tout en maintenant au moins une desserte de chaque commune dans de bonnes conditions ;
- interdire la circulation des poids lourds de plus de 3,5 T sur les cols du Bonhomme et de la Schlucht lors d'un épisode neigeux.

Pour une meilleure compréhension de la politique de traitement des routes en hiver par les usagers, il est proposé de simplifier les niveaux de service de la façon suivante (carte en annexe) :

- S1 : traitement entre 3h et 23h ;
- S2 : traitement entre 3h et 20h ;
- S3 : traitement entre 5h et 20h.

Les autres routes ne seront pas traitées, ni salage, ni déneigement. Les routes sommitales, comme la route des Crêtes, restent fermées.

#### **a) Niveau S1 (101 km)**

Le traitement des routes est opéré entre 3h et 23h, avec un temps de retour à la normale de 2h.

Pour autant, en cas de dépassement de conditions météorologiques limites qui seront définies dans le DOVH (chutes de neiges continues, pluie verglaçante sur une superficie importante, congères significatives...), l'organisation en place permettra d'assurer un traitement 24h/24 sur le réseau à 2X2 voies, si nécessaire, afin de ne pas aboutir à une situation de blocage.

#### **b) Niveau S2 (201 km)**

Le traitement des chaussées sera assuré entre 3h et 20h. Le temps de retour à une situation normale est de 3h.

Le DOVH prendra en compte l'organisation du service par une seule équipe d'intervention. En cas de prévision de dépassement des conditions météorologiques limites, une adaptation des plages d'intervention pourra être envisagée pour prévenir toute situation de blocage du trafic.

#### **c) Niveau S3 (1 519 km)**

Le traitement des chaussées sera assuré entre 5h et 20h avec un temps de retour de 3h.

En cas de prévision de dépassement des conditions météorologiques limites, une adaptation des plages horaires d'intervention pourra être envisagée pour ne pas aboutir à une situation de blocage du trafic.

#### **d) Reste du réseau (665 km de routes dont 351 km hors agglomération)**

Il est proposé de ne plus intervenir du tout, y compris pour les situations de verglas, pour le réseau très secondaire. Ces routes restent ouvertes à la circulation.

L'application de cette décision nécessitera une signalisation adéquate sur le terrain et une campagne de communication très large auprès des usagers.

### **e) Mesures d'accompagnement**

Les modalités d'intervention des équipes seront adaptées à ces niveaux de service. Ces mesures seront reprises dans un nouveau DOVH. Ce document cadre d'organisation interne tiendra compte également des mesures ci-après.

L'interdiction de la circulation des poids lourds de plus de 3,5 T sur les cols du Bonhomme et de la Schlucht lors d'un épisode neigeux.

La conduite sans accompagnateur sera généralisée à l'ensemble du département. Des dérogations liées à la spécificité du circuit ou du matériel utilisé pourront être mises en œuvre.

Le début d'activation de la période de viabilité hivernale sera décalé de 15 jours à savoir mi-novembre en montagne et début décembre en plaine.

L'ensemble de ces propositions conduira à une réorganisation complète des 69 circuits actuels et notamment à une réduction de leur nombre. Les économies porteront ainsi en priorité sur la suppression de circuits opérés actuellement par des entreprises privées, sur une baisse de la quantité de sel répandu et une diminution de la flotte de matériels (saleuses et lames de déneigement).

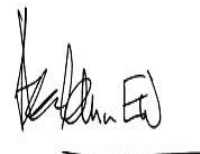
Avec un investissement initial unique estimé à 100 000 € de signalisation (panneaux portant la mention « route non salée, route non déneigée »), des économies substantielles sont attendues et sont de l'ordre de 300 000 € par an pour un hiver moyen.

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

Je vous prie de bien vouloir approuver les niveaux de service des routes départementales pour la viabilité hivernale tels que prévus sur la carte jointe en annexe 1 au présent rapport ainsi que les mesures d'accompagnement y afférentes telles qu'exposées ci-dessus au paragraphe e) et figurant en annexe 2.

Je vous prie de bien vouloir en délibérer.

LE PRESIDENT



Eric STRAUMANN