

Hiver
2019-2020

Toulouse Métropole préparé à affronter la saison hivernale sur son réseau routier

Comme chaque année en période hivernale, Toulouse Métropole déploie sur son réseau une organisation permettant de faire face à d'éventuels épisodes de neige sur son territoire.

Dispositif viabilité hivernale de novembre à mars *

La saison hivernale requiert une attention et des modes d'intervention spécifiques, directement liés aux conditions météorologiques. Ainsi, **24h sur 24 et 7 jours sur 7, les agents des Pôles territoriaux et du Service de Gestion des Routes Métropolitaines (SGRM), sont prêts à intervenir sur le réseau routier métropolitain à l'aide de circuits priorités.**

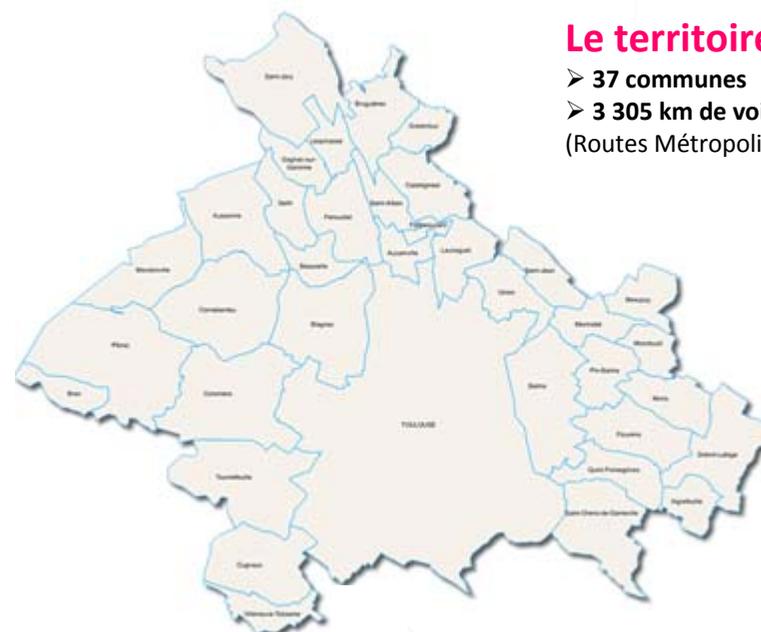
Une action coordonnée entre l'ensemble des acteurs

Le service Sécurité de la Coordination Opérationnelle de Proximité assure une **veille météorologique** et alerte les Pôles territoriaux et le SGRM, lesquels **déclenchent les actions de traitement pré-curatif (sel) ou de déneigement** (passage de lame) prévues au Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH). C'est aussi ce service qui coordonne les remontées d'information auprès de la Préfecture.

* Les dates relatives à la période de viabilité hivernale sont définies annuellement pour l'ensemble des gestionnaires routiers mais les services techniques s'organisent pour pouvoir répondre à un phénomène de neige en dehors de cette période.

Le territoire métropolitain

- 37 communes
- 3 305 km de voirie dont 500km de RM (Routes Métropolitaines ex départementales)



Les impacts des intempéries hivernales sur le réseau routier

Lors d'une intempérie hivernale, la viabilité d'une route se dégrade de façon plus ou moins importante, rapide et durable, avec des effets négatifs sur la sécurité des usagers de la route et l'écoulement du trafic (temps de déplacement allongés, progression difficile voire impossible). De même **le moment auquel se déclenche l'intempérie a un impact direct sur les actions de traitement et le bon déroulement du service hivernal.** Une chute de neige à 03h00 du matin n'aura pas le même impact qu'à 07h00 du matin.

Les conditions de circulation

Quelle que soit l'ampleur des moyens mis en œuvre, l'efficacité des techniques utilisées, la bonne volonté et le sens du Service Public, la Collectivité ne peut pas à elle seule, garantir les conditions de viabilité sur la totalité du domaine Métropolitain emprunté par les usagers.

Par ailleurs, **aucune mesure prise par la Collectivité n'exonère les usagers de satisfaire aux obligations qui s'imposent à eux au regard du code de la route et de l'entretien de leur véhicule** : il s'agit toujours d'adapter son comportement et sa conduite en fonction des conditions météo rencontrées et de l'état de la chaussée.

Le **niveau de qualité de la viabilité hivernale** mise en œuvre est déterminé par la description de la détérioration des conditions de circulation induite par les phénomènes hivernaux.

Engagement est pris de rendre les **circuits primaires** circulables (C1) au mieux dans les 5 heures suivant la fin de l'épisode neigeux **pour une situation de référence** (cf page suivante)



toulouse
métropole

Toulouse en grand !

Les **quatre conditions de circulation en période hivernale** différenciées selon la difficulté à circuler et les états représentatifs de la surface de chaussée en fonction des phénomènes hivernaux sont décrites dans le tableau ci-dessous.

Conditions de circulation	Définition générale	Etat représentatif de la chaussée		Conseil aux usagers de la route	
		Sous verglas	Sous neige	Sous Verglas	Sous neige
C1 Circulation normale	Pas de pièges hivernaux particuliers	Absence	Absence sur les voies de circulation sauf éventuellement sur les parties non circulées	Prudence habituelle	Prudence habituelle
C2 Circulation délicate: 40 à 60 Km/h	Risques localisés mais réels. Peu de risque de blocage	Givre localisé plaques de glace possibles	Fraîche en faible épaisseur généralement inférieure à 5 cm ou fondante ou fondue dans les traces ou tassée et non gelée en surface	Grande prudence vitesse réduite équipements recommandés surtout dans les secteurs signalés	Grande prudence vitesse réduite équipements recommandés surtout dans les secteurs signalés
C3 Circulation difficile: 10 à 40 Km/h	Dangers évidents. Risque de blocage important	Verglas généralisé	Fraîche en épaisseur importante ou tassée et gelée en surface ou congères en formation	Equipements indispensables (pneus, accessoires) précautions de conduite: ne pas doubler, ne pas s'arrêter en côte... vitesse très réduite	Equipements indispensables (pneus, accessoires) précautions de conduite: ne pas doubler, ne pas s'arrêter en côte... vitesse très réduite
C4 Circulation impossible	Blocage de la circulation par des véhicules en travers	Verglas généralisé en forte épaisseur	Fraîche en forte épaisseur ou formation d'ornières glacées profondes ou congères formées	Ne pas prendre la route	Ne pas prendre la route

La situation à caractère exceptionnel peut être caractérisée par d'autres facteurs que la neige ou le verglas :

- une indisponibilité non prévisible du personnel (telle une épidémie de grippe par exemple)
- la conjonction de présence de volumes de circulation très importants avec des situations météorologiques courantes ou même exceptionnelles
- toute autre conjonction d'événements créant des conditions d'intervention dégradées

3 - Situation à caractère imprévisible

Elle correspond à des phénomènes hivernaux ou à une conjonction d'événements socio-économiques caractérisés par des **occurrences particulièrement aléatoires ou des valeurs (intensité, durée...) très fortes** allant au-delà de la situation courante dite "de référence".

Un phénomène météorologique à caractère imprévisible nécessite, en raison de sa soudaineté, une intervention immédiate non planifiable au moment de son apparition.

Il peut s'agir de :

- une pluie en surfusion (précipitation de pluie dont la température est < à 0° C). La pluie en surfusion se transforme en glace au moindre choc (quelle que soit la température du sol)
- la concomitance de certains phénomènes météorologiques à caractère exceptionnel ou non exceptionnel en eux-mêmes intervenant en période hivernale (chute de neige faible suivie d'un abaissement brutal de température < à -7° C)
- l'indisponibilité des agents (maladie notamment des chauffeurs) ne permettant plus d'assurer correctement les interventions, y compris en situation courante dite "de référence"
- l'indisponibilité d'une partie du matériel (panne en série, très basses températures...), le délestage de l'autoroute sur le réseau routier métropolitain traité en service hivernal peuvent également conduire à une situation imprévisible

Ces trois situations de viabilité hivernale peuvent concerner **la totalité** de la Métropole ou seulement **une partie** de celle-ci (comme un unique pôle par exemple).

Les différentes situations de viabilité hivernale

1 - Situation courante dite « de référence »

Les prévisions météorologiques permettent de prévoir les intempéries avec un préavis de 24h et d'organiser le travail des agents en conséquence. Il est convenu qu'en situation courante ou dite « de référence » les **intempéries sont de durée brève et d'intensité modérée** (températures supérieures à -7°C pour le verglas, chute de neige inférieure à 3 cm en moins de 3h).

En situation de référence, les interventions consistent à réaliser une opérations de traitement sur le Réseau Prioritaire / primaire (RP), puis secondaire, la fonte de la neige étant généralement effective quand au tour du traitement du réseau tertiaire.

2 - Situation à caractère exceptionnel

Les prévisions météorologiques prévoient des **intempéries dépassant les seuils fixés** au paragraphe précédent « situation de référence ».

Les situations exceptionnelles peuvent être limitées dans le temps (par exemple : verglas généralisé), ou être continues (exemple de chute de neige pendant plus de 6h). Dans ces derniers cas, la situation est dite « renforcée ».

Des techniques de traitement pouvant être combinées

Raclage : dégagement de routes

Salage : traitement de route afin de faire fondre la neige et/ou le verglas sous certaines conditions techniques et météorologiques

Raclage : à privilégier

Elimination physique du maximum de neige à l'aide de rabet (neige fondante), lame ou étrave (neige dure ou sèche), lame bi-raclage (tout type de neige), balais des balayeuses...

Salage :

Sel, saumure, bouillie de sel, fondants spécifiques pour ouvrages d'arts

Chaque type de fondant est utilisé en fonction des conditions et situations rencontrées du fait de son mode de fonctionnement ou spectre de température d'emploi

Stock de fondants avec capacité stratégique visée : 3 jours

Traitement et priorisation

Du fait de la longueur du réseau routier et de multiplicité des usages, il n'est pas possible d'un point de vue technique et économique de garantir un niveau de service élevé sur l'ensemble du réseau viaire. **Il convient donc de hiérarchiser les voies et prioriser les actions, le linéaire de voirie de la métropole sur les 37 communes avoisinant 3 305 kms.**

Les voies de la Métropole sont réparties en 3 niveaux de priorité en ce qui concerne leur déneigement, du plus prioritaire au moins prioritaire, de la façon suivante :

- circuit primaire
- circuit secondaire
- circuit tertiaire

Ces niveaux de priorisation sont listés et cartographiés par les services techniques de la Métropole et sont mis à jour chaque année au mois de septembre.

Selon l'ampleur du phénomène rencontré et à plus forte raison en cas d'évènement de longue durée, il convient de préciser que **certaines voies ne seront pas traitées en fonction des priorités pour des raisons de rationalisation des stocks de sel.**

Des **voies très pentues** de la Métropole, faisant prendre le risque d'accidents pour les équipes techniques et engins sont barrées à la circulation **avec barrière(s) et signalement du risque par un panneau.**

Les circuits primaires comprennent les voies stratégiques de la Métropole ou desservant des sites spécifiques à savoir hôpitaux, cliniques, écoles... Ils comprennent de même 16 lignes de bus jugées essentielles ainsi que 28 terminus et gares d'échanges.

Les circuits secondaires représentent essentiellement des circuits de jonction entre les voies prioritaires.

Les circuits tertiaires ne présentant pas un caractère stratégique en termes de gestion du trafic, leur traitement vient de fait en dernier, en considérant que dans la plupart des cas, du fait d'épisodes neigeux généralement courts, la fonte des neiges est amorcée lorsque vient leur tour pour traitement. Cela ne signifie pas non plus qu'ils ne sont pas traités si la nécessité est avérée et les stocks de sel suffisants.



Convention de collaboration avec TISSEO en cas de neige

Depuis 2013, Toulouse Métropole **priorise les voies qui permettent la circulation des lignes de bus** en fonction de la liste fournie et mise à jour chaque année par TISSEO :

Priorité 1

16 lignes de bus

Les premières lignes à être déneigées sont la ligne « navette aéroport » et les « Linéo »

Priorité 2

21 lignes de bus

Priorité 3

34 lignes de bus

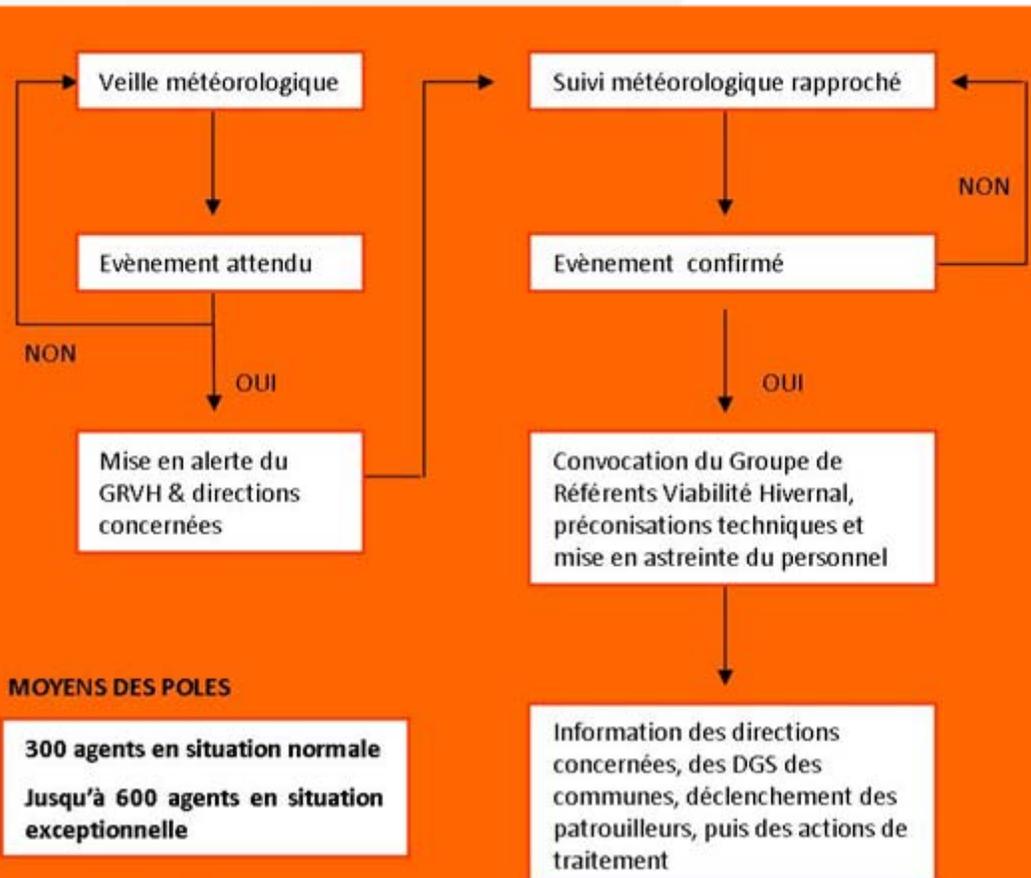


Les terminus et gares d'échanges sont également traités en fonction de cette liste.

IMPORTANT : si les axes de circulation empruntés par les « Linéo » sont traités prioritairement : ce sont les voies de circulation communes aux véhicules qui sont déneigées, les bus devront les utiliser.



Chaîne décisionnelle et moyens humains



MOYENS DES POLES

300 agents en situation normale
Jusqu'à 600 agents en situation exceptionnelle

MOYENS DU SGRM

66 agents dont 53 en équipes, totalement dédiés à l'entretien et l'exploitation de la route

En astreinte :

- 5 équipes de 2 agents avec 5 engins en 24h / 24h et 7j / 7j (situation normale)
- + 2 équipes de 2 agents avec 2 engins supplémentaires (situation exceptionnelle)

Le matériel

Moyens matériels des Pôles

Linéaire 1 192kms (ensemble de tous les circuits)

- 236 véhicules et engins mobilisables dont 128 saleuses et 19 lames de raclage (en fonction des indisponibilités temporaires)

Linéaire de traitement de l'ensemble des circuits (exprimé en kilomètres)	
Pôle Centre	174
Pôle Est	212
Pôle Nord	305
Pôle Ouest	254
Pôle Sud	247
Total	1 192

Précision importante

Il n'existe pas de Service Hivernal (contrairement au SGRM) permanent au sein des Pôles Territoriaux.

Tous les moyens humains et matériels mis en place pour assurer les actions relatives à la viabilité hivernale sont, au quotidien, affectés à d'autres missions (propreté, nettoyage etc.).

Dans le cas d'événements de longue durée, l'organisation des équipes doit prendre en compte la continuité de service de certaines missions essentielles.

Moyens matériels du SGRM

Linéaire : 500km de voirie structurante et 12 ouvrages d'art

- 4 camions Poids lourds équipés VH en situation normale
- véhicules des équipes en astreinte (VL, Fourgons, et fourgonnettes)
- matériels TP (tracteurs chargeurs, remorques)

Renfort : 2 porteurs poids lourds 19T de la Direction des sports avec équipement VH

