
DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE (DOVH) DE LA COMMUNAUTE URBAINE GRAND PARIS SEINE & OISE

Préambule

L'organisation et la mise en œuvre de la viabilité hivernale relève tant de la compétence voirie de la Communauté urbaine au titre de ses compétences obligatoires, conformément à l'article L. 5215-20 du code général des collectivités territoriales (CGCT), que des pouvoirs de police du Maire en application de l'article L. 2212-2 du CGCT.

Cette prestation revêt un **caractère saisonnier et aléatoire**.

Cette compétence est exercée dans son intégralité par la Communauté urbaine, conformément à ses statuts, sur les voies relevant du domaine public routier communautaire, situées aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur de l'agglomération et sur les accessoires indissociables de ces voies. La définition de la consistance du domaine public routier communautaire a fait l'objet d'une délibération prise par le Conseil communautaire le 20 mai 2021.

Pour les besoins de cette prestation, il est nécessaire de mobiliser, outre les moyens de la Communauté urbaine, ceux de certaines Communes membres volontaires, qui signent avec la Communauté urbaine une convention de coopération, en termes de personnels, véhicules et engins.

Le présent dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH) entend prévoir les modalités générales mises en place par la Communauté urbaines et les Communes membres ayant signé une convention de coopération qu'il convient de respecter au titre des activités menées pour la viabilité hivernale.

Table des matières

Préambule.....	1
Article 1. Objet et définition du DOVH et du service hivernal.....	3
Article 2. Le réseau concerné	4
Article 3. Hiérarchisation des voies	5
Article 4. Niveaux de service.....	5
Article 4.01 Période d'activation de la viabilité hivernale (VH)	5
Article 4.02 Définition des niveaux de service	5
Article 4.03 Identification des niveaux de services selon la hiérarchie des voies	7
Article 4.04 Traitements différenciés entre les différentes zones de la voie	7
Article 4.05 Les conditions de conduite en hiver.....	7
Article 5. Organisation du travail	8
Article 5.01 Conditions de travail.....	8
Article 5.02 Temps de travail.....	9
Article 5.03 Equipement des agents.....	10
Article 5.04 Formation des agents.....	10
Article 6. Préconisations générales	10
Article 6.01 Préconisations environnementales.....	10
Article 6.02 Préconisations relatives aux caractéristiques des engins	11
Article 7. Communication	11
Article 8. Actions individuelles des usagers.....	12

Article 1. Objet et définition du DOVH et du service hivernal.

La viabilité hivernale a pour objectifs de **prévenir et limiter les conséquences sur la circulation des intempéries hivernales**, essentiellement le verglas et la neige.

Elle regroupe les diverses actions et dispositions prises par tous les acteurs pour s'adapter ou combattre les conséquences directes ou indirectes des phénomènes hivernaux sur le réseau routier.

L'organisation portant sur la viabilité hivernale est déclinée à travers deux documents cadres dénommés :

- Dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH), élaboré par la Communauté urbaine ;
- Plan d'intervention de la viabilité hivernale (PIVH) élaboré par la Communauté urbaine en coopération avec ses communes membres et remis à jour à l'issue de chaque saison hivernale.

Définition du DOVH : Le présent DOVH est un document de portée générale destiné à établir les degrés d'intervention attendus, les principes de déclenchement de l'intervention, les principes de sécurité et de formation des agents, les préconisations environnementales à respecter.

Définition du PIVH : Le PIVH est un document de proximité destiné à établir le mode opératoire portant sur :

- l'identification des circuits de passage ;
- l'identification des voies structurantes, secondaires et de desserte fine ;
- les date de commencement et de fin de la période d'astreinte hivernale ;
- la désignation des contacts des services communaux sous astreinte hivernale ;
- lorsqu'une convention de coopération de viabilité hivernale est signée avec les Communes volontaires, le PIVH prévoit en complément :
 - o l'identification des portions de voies convenues sous gestion communale et des portions de voie convenues sous gestion communautaire.

Le service hivernal peut être défini comme l'ensemble des actions mises en place durant l'hiver avec pour objectif principal d'assurer la continuité des déplacements routiers, en limitant l'impact de la neige, de la glace et du verglas sur la conduite des véhicules et le cheminement de piétons.

Pour ce faire, les actions doivent être développées sur plusieurs axes :

- la formation du personnel de la Communauté urbaine et des partenaires aux interventions de viabilité hivernale et à l'utilisation des outils, des matériels et des fondants. Il s'agit notamment :
 - o du repérage des nouveaux circuits par les conducteurs de véhicules,
 - o d'un compagnonnage pour les agents récemment recrutés.
- la viabilité du réseau (maintenir et rétablir les niveaux de service) qui comprend l'organisation de la surveillance du réseau (patrouille) et des interventions pré-curatives et curatives (circuits).
- disposer d'un parc de matériels entretenu préventivement. Pour ce faire tous les matériels, engins et véhicules doivent être révisés avant la période hivernale.

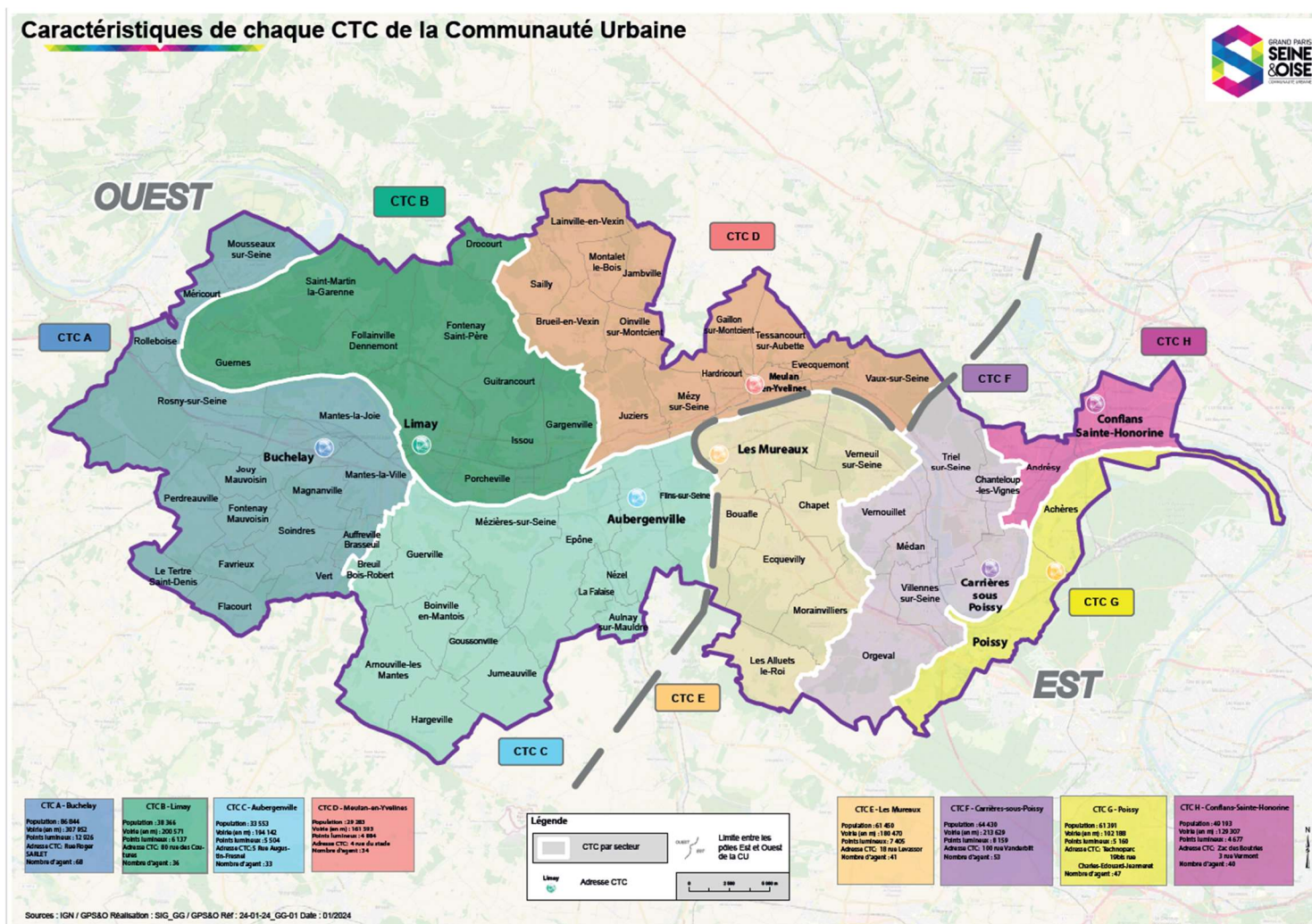
Cependant, selon l'intensité et la durée des phénomènes hivernaux, il n'est pas toujours possible de garantir des conditions de circulation normales. En tout état de cause, durant les mois d'hiver, **la prudence et la vigilance** restent recommandées en permanence.

Par ailleurs, même si le nombre d'agents et de matériel mobilisés pour la viabilité hivernale est important dans la Communauté urbaine, **il n'est pas possible d'intervenir simultanément sur la totalité de réseau**. Il est donc nécessaire de définir une hiérarchisation des voies et des niveaux de service qui constituent l'objectif que s'assigne le gestionnaire de voirie vis à vis des conditions de conduite.

Article 2. Le réseau concerné

Le DOVH s'applique à l'ensemble du réseau routier communautaire. Il est entendu que les voies privées n'entrent pas dans le périmètre de ce document.

Pour gérer ce réseau, la Communauté urbaine s'appuie sur 8 Centres Techniques (CTC) répartis sur le territoire :



Les coordonnées des contacts communautaires assurant la viabilité hivernale sont précisées dans le PIVH, établi pour chaque Commune.

Article 3. Hiérarchisation des voies

Les voies faisant l'objet d'une intervention seront précisées dans le PIVH.

Elles sont hiérarchisées ainsi :

- **axes structurants dit « artères »** pouvant nécessiter une coordination avec le Département des Yvelines. Ces axes supportent une circulation importante, des lignes de bus régulières, et permettent l'accès à certains équipements publics ainsi que des zones d'activité ;
- **axes secondaires, dit « axes de distribution »** qui concernent les axes urbains de diffusion de la circulation auprès des principales zones de la commune ;
- **axes de desserte fine des quartiers d'habitation** qui correspondent au reste des voies communautaires, à savoir les voies routières peu fréquentées et résidentielles, ou les voies internes aux quartiers d'habitation.

Le traitement des voies complémentaires, s'effectue, dans une moindre mesure, par la Communauté urbaine et/ou les communes membres :

- les axes de circulation douce sont traités par la Communauté urbaine dès lors qu'il s'agit de bandes cyclables jouxtant les voies et à la condition qu'aucune bande de séparation préexiste. Ainsi, les pistes cyclables et les voies vertes sont exclues de l'organisation de la viabilité hivernale ;
- les trottoirs et places, en application de l'article L. 2212-2 du CGCT, relèvent du pouvoir de police du Maire qui l'exerce en vue d'assurer « le bon ordre, la sûreté, la sécurité et la salubrité publiques », notamment en ce qui concerne « la sûreté et la commodité du passage dans les rues, quais, places et les voies publiques, ce qui comprend le nettoyage. En vertu de ses pouvoirs de police, le Maire apprécie, au cas par cas, en fonction des moyens dont dispose la commune, s'il est opportun de faire supporter le nettoyage des trottoirs par les riverains par arrêté.

Article 4. Niveaux de service

Article 4.01 Période d'activation de la viabilité hivernale (VH)

La durée du service hivernal est définie par la communauté urbaine. Elle définit la principale période d'activation de l'organisation de la viabilité hivernale :

- Début : le vendredi le plus près du 15 novembre ;
- Fin : le vendredi le plus proche du 15 mars.

En fonction des conditions climatiques, cette période peut être étendue sur décision du Directeur de la Voirie ou du Directeur adjoint chargé de l'exploitation.

Article 4.02 Définition des niveaux de service

Le réseau routier communautaire est hiérarchisé en 3 niveaux de service N1, N2 et N3 pour lesquels les conditions d'intervention et la période de retour à la normale sont différentes.

Ces niveaux de service résultent de la nécessité de cohérence par itinéraire, des trafics et des particularités de certaines sections.

Ils sont définis comme suit :

- N1 qui se fixe pour objectif de maintenir des conditions de conduite acceptables dans les meilleurs délais (action continue et prioritaire) ;
- N2 qui se fixe comme objectif de maintenir des conditions de conduite acceptables pour une plage horaire prédéfinie (service non permanent et si nécessaire) ;
- N3 qui tend à rétablir des conditions de service acceptables dès que possible.

En fonction du type d'intempérie à traiter, verglas ou neige, les durées de retour à la condition de conduite normale varient suivant les niveaux de service et suivant l'ampleur des phénomènes.

Les moyens mobilisés pour rétablir un usage normal de la voirie est décliné selon la **nature et l'importance des intempéries**, tout en tenant compte de la **hiérarchisation de la voie** (voie structurante, voie secondaire, de desserte) et des conditions de **trafic routier**.

C'est ainsi qu'un phénomène dit « normal » peut conduire à une situation exceptionnelle, s'il intervient à une heure de fort trafic (cas de chutes de neige, même faibles, commençant dans les créneaux 6/8h ou 16/18h, par exemple). En effet, dans de telles conditions, les engins de déneigement subissent, comme tout autre véhicule, des difficultés pour circuler, difficultés encore accrues par l'importance du trafic et par les incidents qui le perturbent (véhicules en travers de la chaussée, côtes bloquées par des poids-lourds, etc....) et les objectifs assignés à la viabilité hivernale peuvent donc ne plus être respectés.

Normal : quand les phénomènes hivernaux sont courants (amplitude normalement constatée au cours des derniers hivers, apparition de nuit, sous faible trafic).

Exceptionnel : quand les phénomènes hivernaux sont eux-mêmes de type exceptionnel, mais aussi quand des phénomènes hivernaux courants interviennent à des heures de fort trafic.

Extrême : correspond à l'épisode de pluie en surfusion ou à la situation météorologique de même nature.

Phénomène	Trafic faible à moyen	Trafic important
Verglas (phénomène « courant »)	Situation normale	Situation normale
Neige (phénomène « courant »)	Situation normale	Situation exceptionnelle
Pluie verglaçante ou Neige (phénomènes exceptionnels)	Situation exceptionnelle	Situation exceptionnelle
Neige abondante + vent fort	Situation extrême	Situation extrême
Pluie en surfusion	Situation extrême	Situation extrême

À noter que les phénomènes dits « exceptionnels » passent en qualification « d'extrême » lorsqu'ils sont continus et persistants.

En situation climatique exceptionnelle ou extrême, ainsi que lors de la présence d'obstacles empêchant la progression normale des engins de traitement ou de déneigement, la durée prévisionnelle du retour à un usage normal de la voirie est indéfinie.

Une astreinte décisionnelle est organisée par la Communauté urbaine et sera en relation étroite avec les services communaux.

Lorsqu'une convention de coopération a été signée, la Communauté urbaine prévient la Commune du déclenchement de l'intervention, selon les modalités définies dans la convention et le PIVH associé.

[Article 4.03 Identification des niveaux de services selon la hiérarchie des voies](#)

Le niveau N1 s'applique aux voies structurantes, le niveau N2 aux voies secondaires et le niveau N3 aux voies non traitées par les niveaux précédents.

Le N2 est réalisé une fois que le niveau N1 est circulaire.

Le N3 est réalisé une fois que le niveau N2 est circulaire et sous réserve de la disponibilité des moyens humains et matériels.

[Article 4.04 Traitements différenciés entre les différentes zones de la voie](#)

On distingue trois types de zone de la chaussée et à chacune est associée un niveau de service :

- **zone 1** : voie(s) affectée(s) à la circulation principale, à raison d'une ou plusieurs par sens, selon les caractéristiques de la voirie
- **zone 2** : zones directement attenantes aux zones de type 1 : stationnement, aménagements cyclables, bandes de rive, ...)
- **zone 3** : zones, normalement non circulées : aires piétonnes, trottoirs, places, ...

Pour la zone 1, le niveau de service est défini selon la hiérarchie des voies. (Voir article 4.03).

Pour les zones 2 et 3, le service est assuré en dehors des périodes d'astreintes et en fonction des moyens humains et techniques non mobilisés par le service hivernal.

Il s'agit d'interventions curatives.

Il est toutefois rappelé que le Maire, peut prendre un arrêté municipal, en application des pouvoirs de police, prévoyant les obligations de déneigement et de salage des trottoirs par les riverains (propriétaires ou locataires), s'il y en a un.

[Article 4.05 Les conditions de conduite en hiver](#)

Les phénomènes hivernaux induisent une détérioration des conditions de conduite. Celles-ci sont déclinées suivant le type de phénomène rencontré. Quatre niveaux de référence sont définis pour ce critère, permettant de caractériser toute situation de façon simple et suffisamment précise :

- **C1 - conduite normale** : absence, au niveau de la chaussée, de dangers ou de difficultés spécifiques à l'hiver.
- **C2 – conduite délicate** : conditions de conduite dégradées ou incertaines. Pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant, une attitude de prudence particulière s'impose de la part du conducteur, impliquant une réduction volontaire de la vitesse ; la progression des véhicules reste cependant possible sans équipements hivernaux spécifiques.
- **C3 – conduite difficile** : la praticabilité de la voie est incertaine. Des équipements hivernaux appropriés (pneus hiver ou chaînes à neige) sont nécessaires voire indispensables pour progresser. (Ces équipements sont définis, pour les pneus et

crampons à neige, par l'arrêté du 18 juillet 1985 relatif aux dispositifs antidérapants équipant les pneumatiques).

- **C4 – conduite impossible** : progression impossible avec un véhicule courant, même équipé de chaînes à neige.

L'introduction des deux niveaux intermédiaires C2 et C3 permet de différencier les effets d'une dégradation de la viabilité qui, de façon concrète, affectent d'abord la sécurité des usagers, puis la praticabilité de la route (c'est-à-dire la possibilité de se déplacer).

Selon l'importance du trafic et le relief (déclivité de la voie), d'autres difficultés affectant la fluidité de la circulation peuvent également apparaître. Elles se rapportent aux conditions (globales) de circulation et non aux seules conditions de conduite hivernale. C'est alors que des actions spécifiques de gestion du trafic (interdiction de circulation de certaines catégories de véhicules, fermeture de voie, ...) deviennent nécessaires en complément des actions de service hivernal.

Elles supposent une coordination qui peut dépasser largement le champ du réseau routier géré.

Les tableaux suivants définissent ces conditions de conduite hivernale et décrit les états représentatifs de la surface de la chaussée en fonction des phénomènes hivernaux :

Conditions de circulation	États représentatifs de la chaussée	
	Verglas	Neige
C1 circulation normale	absence	absence
C2 circulation délicate	Givre localisé plaques de glace possibles	Fraîche en faible épaisseur ou fondante ou fondue dans les traces ou tassée et non gelée en surface
C3 circulation difficile	Verglas généralisé	Fraîche en épaisseur importante (>5cm) ou tassée et gelée en surface ou congères en formation
C4 circulation impossible	Verglas généralisé en forte épaisseur	Fraîche en forte épaisseur ou formation d'ornières glacées profondes ou congères formées

Article 5. Organisation du travail

Article 5.01 [Conditions de travail](#)

Au-delà du respect du cadre réglementaire, le travail de déneigement expose les agents à des risques importants (intervention le plus souvent dans des conditions de visibilité et d'adhérence difficile, routes parfois isolées et ouvertes à la circulation).

Cette activité présente suffisamment de risques pour qu'une surveillance directe ou indirecte du travail des agents soit mis en place. Il peut s'agir :

- d'un travail d'équipe (au moins deux agents sur le même site à privilégier) ;
- d'un seul agent, pourvu de moyens de communication visant à assurer le bon déroulement du travail, ainsi qu'un contrôle de présence des agents entre eux.

Pour des questions de santé et de sécurité des agents et des riverains, l'organisation mise en place doit permettre aux agents d'être en pleine possession de leurs moyens pendant les heures de travail. Un même agent ne peut donc assurer seul le fonctionnement du service d'astreinte sans qu'aucune limite ou rotation d'agents ne soient proposées.

Article 5.02 Temps de travail

L'organisation de travail des agents de la communauté urbaine en service hivernal repose sur le principe de l'intervention aléatoire.

L'organisation et la sécurité du travail sont définis en application du Décret n°2000- 815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique.

Elle doit respecter les garanties minimales suivantes :

Temps de travail maximum :

(Heures supplémentaires comprises)

Durée quotidienne =	10 heures /jour
Durée hebdomadaire =	48 heures/semaine
Moyenne sur 12 semaines consécutives =	44 heures/semaine
Amplitude maximale de la journée =	12 heures

Temps de repos minimum :

Repos quotidien =	11 heures
Repos hebdomadaire =	35 heures et comprend en principe le dimanche
Pause pour 6 heures consécutives de travail =	20 minutes

Dispositions dérogatoires pour interventions aléatoires

Une intervention aléatoire est une action destinée à répondre à un événement incertain et imprévisible, survenant de façon soudaine, qui requiert une action immédiatement nécessaire pour assurer la continuité du service ou la protection des personnes et des biens.

Le décret n°2002-259 du 22 février 2002 définit les dérogations apportées à l'article 3-I du décret du 25 août 2000.

Titre II articles 8, 9 et 10 du décret 2002-259 du 22 février 2002

Temps de travail maximum (heures supplémentaires comprises)		
Moyenne sur 12 semaines consécutives	44 heures/semaine	
Temps de repos minimum (peut-être interrompu ou réduit)		
Repos quotidien continu (RQC)	RQC ≤ 7h ou si RQC < 9h, 2 fois dans la période d'une semaine.	RQC obligatoire de 11 heures à l'issue de la dernière intervention
	si durée des interventions > à 4 heures par nuit (22 h - 7 h) et pas de RQC de 11h avant	RQC obligatoire de 11 heures à l'issue de la dernière intervention
Repos hebdomadaire continu (RHC)	24 heures minimum	RHC de 35 heures si non respecté, pris après la dernière intervention

Article 5.03 [Équipement des agents](#)

Les agents travaillant sur voirie doivent être équipés de vêtements de protection individuelle haute visibilité de classe II en journée.

Toutefois, il est **fortement conseillé de porter un équipement haute visibilité de classe III** (haut et bas).

Les agents doivent être équipés :

- d'une veste et d'un pantalon ou d'une combinaison de travail de coloris fluorescents et dotés de bandes rétroréfléchissantes, conformes à la norme EN 20471, afin de se prémunir face aux risques routiers ;
- de bottes ou chaussures de sécurité antidérapantes, afin de réduire le risque de chutes. Les chaussures montantes sont à privilégier afin de garantir le maintien de la cheville ;
- de lunettes de protection lors des opérations de transvasement du sel ou saumure, afin de protéger les yeux contre les risques liés à la projection de matières ;
- de gants de protection adaptés à la tâche : norme EN388, qu'ils soient anti-coupure, de manutention, étanches, hivernaux etc.

Les agents doivent mettre en place une signalisation temporaire du chantier adapté, qu'il soit fixe ou mobile.

Article 5.04 [Formation des agents](#)

Au-delà du respect de la réglementation, il convient à la Communauté urbaine et aux communes ayant signé une convention de coopération, en tant qu'employeur, de vérifier que l'agent a la capacité de conduire l'engin de service hivernal.

Il est vivement préconisé de vérifier que les agents mobilisés ont reçu une formation adéquate, notamment dans l'utilisation des matériaux, produits et modalités d'utilisation ainsi que pour favoriser des pratiques professionnelles en matière de respect des consignes de sécurité pour tous.

Par ailleurs, en application de l'article 20 du décret n°85-603 du 10 juin 1985, les agents des collectivités territoriales et les établissements mentionnés à l'article 1^{er} bénéficient d'une visite d'information et de prévention au minimum tous les deux ans.

Enfin, il est recommandé que les agents mobilisés aient une bonne connaissance des lieux et des instructions à respecter sur le site d'intervention.

Article 6. Préconisations générales

Article 6.01 [Préconisations environnementales.](#)

L'usage en grande quantité de fondants routiers constitue un danger pour l'environnement. Les eaux superficielles et souterraines sont affectées chimiquement par les activités de viabilité hivernale. Cette pollution peut constituer une toxicité aiguë ou chronique à l'encontre des organismes aquatiques et entraîner des effets néfastes sur les écosystèmes (flore aquatique, faune aquatique, impact sur le sol et les écosystèmes terrestres).

En outre, les articles L. 216-6 et L. 432-2 du Code de l'Environnement répriment (sanction pénale) le fait de jeter, déverser ou laisser s'écouler dans les eaux superficielles, souterraines, directement ou indirectement, une ou des substances quelconques dont l'action ou les

réactions entraînent, même provisoirement, des effets nuisibles sur la santé ou des dommages à la flore ou à la faune.

Dans la mesure des moyens disponibles, la Communauté urbaine s'engage dans la réduction d'emploi du sel de déneigement en :

- appliquant un salage différencié selon l'intensité de l'événement météorologique ;
- systématisant le raclage avant le salage, en cas de neige forte supérieure à 2 cm ;
- faisant usage de saumure lorsque l'engin de service hivernal est équipé ;
- restant attentif à la préservation des espaces verts.

Dans certaines zones du territoire et en particulier dans les zones de captage d'eau, l'épandage de sel est prohibé.

Article 6.02 [Préconisations relatives aux caractéristiques des engins](#)

Les engins de services hivernaux sont équipés, signalés et testés selon la réglementation en vigueur.





En particulier, les véhicules doivent être équipés d'AK5 tri flash, de warnings fonctionnels et de marquage rouge et blanc.

Article 7. Communication

Les enjeux d'une bonne communication auprès des usagers sur les questions d'intempéries sont multiples :

- préconiser de conduire prudemment (vitesse adaptée, conduite « souple », équipement adapté, prudence renforcée, etc.) ;
- privilégier l'usage des transports en commun ;
- respecter la priorité aux engins de salage ou de déneigement, notamment l'interdiction de les dépasser lorsqu'ils sont en action ;
- faire comprendre aux usagers que « le risque zéro » n'existe pas.

Ces conditions de circulation seront traduites par les conseils de comportement à transmettre aux usagers qui suivent :

Conditions de Circulation	Figuration	Traduction de l'information pour l'utilisateur de la route		
		Perception du danger	Risque de blocage	Conseils à diffuser aux usagers
C1 Normale		Sans objet	Sans objet	Restez prudents
C2 Délicate		Faible présence du verglas peu perceptible, neige localisée	Faible pour les VL, Possible pour les PL	Soyez vigilants, réduisez votre vitesse et conservez une bonne distance entre votre véhicule et celui devant vous
C3 Difficile		Aisée pour la neige Faible pour le verglas	Fort risque, notamment avec trafic important	Montez des équipements hivernaux adaptés sur votre véhicule et réduisez votre vitesse
C4 Impossible		Évidente	Évident, question de sécurité civile	Ne prenez pas la route

En cas d'intempérie, la communication s'établira sur les différents supports de communication à la disposition de la Communauté urbaine et de la Commune (site Internet, panneaux d'affichages électronique, courrier du Maire, bulletin municipal, accueil en mairie, etc.).

Article 8. Actions individuelles des usagers

Verglas, neige, brouillard rendent les routes moins praticables en hiver. En période d'intempéries, si les services de l'entretien des routes sont prêts à intervenir, l'utilisateur doit également être prêt à réagir. Dans tous les cas, l'utilisateur doit apprécier les risques et adapter sa conduite en fonction des conditions hivernales. Il doit être « partenaire » du bon déroulement des interventions et ne pas entraver la progression des engins de traitement. Il doit, en outre, s'assurer de son bon niveau d'équipement par rapport aux conditions de circulation en cours ou prévues, notamment lors des bulletins d'alerte de Météo France.

Les usagers sont tenus de s'informer des conditions de circulation prévues et en cours sur leur itinéraire avant et pendant leur déplacement et ils doivent adapter leur conduite en fonction des conditions.

En condition normale

(Circulation sans difficulté hivernale particulière) – *Rester prudent*

- conduire comme si des pièges pouvaient se présenter à tout moment.

En condition délicate

(Présence de risques souvent localisés) – *Être vigilant*

- rester particulièrement prudent et rouler à vitesse réduite ;
- anticiper pour ne pas avoir à utiliser les freins ;
- il est conseillé de monter des équipements hivernaux adaptés sur votre véhicule.

En condition difficile

(Dangers évidents et généralement étendus – risques de blocage important) – *Préparer son déplacement*

- adopter une vitesse très réduite ;
- il est conseillé de monter les équipements spéciaux recommandés sur votre véhicule ;
- ne doubler un véhicule bloqué que si l'on est sûr de pouvoir dégager la voie utilisée pour dépasser.

En condition « impraticable »

(Situation imprévisible ou exceptionnelle - conditions météo de grande ampleur, accident, blocage de la circulation) – *Ne pas partir.*

Si immobilisation du véhicule :

- dégager la chaussée en se garant le plus possible sur le bas-côté ;
- ne pas abandonner son véhicule sans être sûr de pouvoir atteindre un abri.

Dans son alinéa 2, l'article R 414-17 du code de la route stipule que « le dépassement des engins de service hivernal en action sur la chaussée est interdit à tout véhicule ».



-

