

Patrouilleur en période de viabilité hivernale • DE MI-NOVEMBRE À MI-MARS, QUINZE PATROUILLEURS EFFECTUENT, DE JOUR COMME DE NUIT, LA SURVEILLANCE DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL PRIORITAIRE AFIN D'ASSURER AUX USAGERS LES MEILLEURES CONDITIONS DE CIRCULATION POSSIBLES.

Relever les données du terrain

Certifiée Iso 9001 depuis juin 2009, l'activité de viabilité hivernale s'inscrit dans une démarche d'amélioration continue. Pendant quatre mois, du 13 novembre au 12 mars, les agents du pôle Aménagement du territoire du Conseil Général sont mobilisés afin de fournir au public les meilleures conditions de circulation possibles sur le réseau départemental, et de dispenser l'information en temps réel (carte «Yonne routes» accessible sur le site www.lyonne.com).

« Dès le début de la viabilité hivernale, mi-novembre, nous plaçons des panneaux aux endroits sensibles pour inciter les gens à adapter leur conduite. »

CHRISTIAN PICHON,
PATROUILLEUR

Dans les six Agences territoriales routières (Sens, Auxerre, Toucy, Joigny, Avallon et Tonnerre), les chefs d'opération scrutent les informations fournies par un site professionnel et cinq stations météorologiques⁽¹⁾. À partir de ces données, se pose la question récurrente de l'hiver : faut-il ou non envoyer des patrouilles, et sur quel segment de routes, afin de vérifier l'état du réseau ? Et selon leurs observations, faut-il envoyer des équipes de traitement (raclage, salage) ?

« Le département compte quinze patrouilleurs qui assurent le suivi des conditions de viabilité hivernale sur le réseau prioritaire (niveau 1



LA SAISON 2008-2009

traité 24h/24) en journée ou en période nocturne (l'astreinte commence le vendredi soir et s'achève le lundi matin), indique Francis Arnoult, chef du Bureau de l'exploitation de la route. Les patrouilles se décident vers 16h45 pour la soirée et la nuit suivante, et sont effectuées selon des circuits prédéfinis ou à la demande sur des points sensibles identifiés. Peuvent également être mises en place des patrouilles de contrôle suite à des traitements déjà réalisés. »

11 jours de neige

28 jours de verglas

15 patrouilleurs

35 circuits de traitement

720 patrouilles nocturnes effectuées (600 en 2007-2008)

150 000 kilomètres parcourus

35 unités de traitement

5 400 tonnes de sel répandues

Chiffres 2008-2009.

Le reste de l'année

En dehors de la période de viabilité hivernale, le Conseil Général intervient en cas de besoin. Une organisation reposant sur deux agents par Agence territoriale routière et un chef d'opération pour le département (qui réceptionne les appels des forces de police), permet de faire face à des événements naturels et accidentologiques. Une « surveillance diffuse du réseau » est également active : dès l'instant où un agent constate un désordre sur la chaussée, les accotements, la signalisation, il le signale à son Agence territoriale routière afin de le traiter dans les meilleurs délais.

2 À 3 HEURES POUR PARCOURIR L'ENSEMBLE DE L'ITINÉRAIRE.

Les patrouilleurs, rattachés aux Agences territoriales routières, surveillent trente-cinq circuits de traitement (un itinéraire correspond à une longueur de 150 à 200 km, ce qui représente une durée de deux à trois heures, selon les circuits et les difficultés rencontrées). Durant la saison de viabilité hivernale 2008-2009, 720 patrouilles nocturnes ont été effectuées (en journée, les patrouilleurs peuvent aussi parcourir les niveaux 2 et 3 lorsque le niveau 1 est traité), soit 150 000 km parcourus.

Le patrouilleur, au fur et à mesure de son circuit, renseigne une « fiche d'observation » et transmet si besoin, par téléphone portable ou radio, les données relevées au chef d'opération à qui revient la décision finale de la sortie des équipes de traitement : état de la chaussée (sèche, humide ou mouillée ; présence de givre ou de verglas, de neige...), temps local (dégagé, couvert, visibilité supérieure ou inférieure à 50 m, bruine, pluie, neige), température de l'air, de la surface de la chaussée...

À QUEL MOMENT FAIRE INTERVENIR ?

Christian Pichon, patrouilleur dans le nord-est sénonais et adjoint au chef d'exploitation, a réalisé treize patrouilles entre le 3 janvier et le 16 février 2009. Il avoue « une forme d'angoisse » lorsqu'il est d'astreinte : est-ce que le chef d'opération va l'appeler ou pas ? Est-ce que la décision prise de faire ou de ne pas faire sortir les équipes de traitement est bonne ? « Parce que si la température descend très vite, elle remonte très vite aussi, et parfois on fait sortir les gars pour rien. Il faut également savoir que si on fait saler une route pour une plaque de givre localisée, le lendemain toute cette route va être humide car le sel fait remonter l'humidité ; donc s'il fait à nouveau froid, elle va entièrement geler. »

Pour effectuer ses relevés de température, Christian Pichon utilise « des capteurs » et

« un pistolet à laser permettant de mesurer les données sur les points sensibles de la chaussée ». Autres outils indispensables : la connaissance du terrain et l'expérience, qui permettent de savoir que le rayonnement lunaire rafraîchit la chaussée, qu'une route qui a déjà été salée est plus froide, que sur un enrobé neuf les huiles lourdes ne sont pas intégralement évaporées et rendent la chaussée plus glissante...



ESSAYER D'ANTICIPER LES ÉVÉNEMENTS.

Données en main et regard braqué vers le ciel, patrouilleurs et chefs d'opération tentent de lire l'avenir : « Il faut anticiper le phénomène météo, le temps de préparation des équipes et le temps de traitement d'un circuit (environ deux heures) », remarque Francis Arnoult. A contrario, « sortir trop tôt ne sert à rien, car l'incident risque de se dérouler derrière. » Mais les patrouilleurs, eux, n'ont-ils jamais peur la nuit sur des routes potentiellement dangereuses ? « Nous avons des pneus contact et nous savons que cela va glisser, donc nous adaptons notre conduite, explique Christian Pichon. Ce n'est pas à nous que nous pensons, c'est à la personne lambda qui passe là tous les matins. Dès le début de la viabilité hivernale, mi-novembre, nous plaçons des panneaux aux endroits sensibles pour inciter les gens à adapter leur conduite. Ce que je crains, c'est de manquer quelque chose, de commencer un circuit par un sens alors que l'événement commence par l'autre. Mais on ne peut pas être partout à la fois... »

NATHALIE HADRBOLEC
contact@nathalie-hadrbolec.com

⁽¹⁾ Le Conseil Général est doté de cinq stations météorologiques consultables à distance, qui relèvent en permanence la température de la chaussée, de l'air, son humidité, le point de rosée, la profondeur de gel et l'état général de la chaussée.

L'appréhension du chef d'opération

Sylvie Duchamp est chef d'opération sur le secteur de Joigny. Chaque fin d'après-midi, elle consulte la météo, les températures, le taux d'hygrométrie, le point de rosée (lorsque la courbe de température et la courbe d'hygrométrie se rencontrent en dessous de 3°, il y a risque de formation de phénomènes glissants), la direction du vent...

« En général, les problèmes surviennent vers 5-6 h du matin, donc nous faisons partir les patrouilleurs pour qu'ils soient sur site à cette heure-là », précise-t-elle. Les nuits d'astreinte, elle avoue avoir un sommeil agité : « Quand je ne suis pas très sûre de moi, à 2 ou 3 h du matin je me lève pour voir ce qui se passe dehors. On ne peut pas prendre le risque de ne pas faire sortir le patrouilleur alors que c'est nécessaire. »