

MARCHE PUBLIC DE SERVICES

CAHIER DES CLAUSES TECHNIQUES PARTICULIÈRES (CCTP) Commun à tous les lots

Acheteur

État – Ministère des transports
Direction Interdépartementale des Routes Nord

Représentant de l'acheteur (RA)

Madame la Directrice Interdépartementale des Routes Nord, par arrêté du
Préfet coordonnateur des itinéraires routiers, Préfet de la région Préfet de la
Région Hauts-de-France, Préfet du Nord, du 28 mars 2024.

Objet du marché

Prestation de salage et de déneigement du réseau routier national

I. PRESCRIPTIONS GÉNÉRALES.....	4
I.1. GÉNÉRALITÉS.....	4
I.2. PÉRIODE DE MOBILISATION DES MOYENS.....	4
I.3. DESCRIPTION DES PRESTATIONS.....	4
I.4. RÉALISATION DES PRESTATIONS.....	5
I.5. LES NIVEAUX DE SERVICE ATTENDUS.....	5
I.6. DOCUMENTS DE RÉFÉRENCES :.....	6
I.7. DOCUMENTS INFORMATIFS.....	6
I.8. ALLOTISSEMENT DU MARCHÉ.....	6
1) Lot 1 – Salage et déneigement du district de Lille.....	6
2) Lot 2 – Salage et déneigement du district Littoral.....	7
3) Lot 3 – Salage et déneigement du district Amiens-Valenciennes.....	7
4) Lot 4 – Salage et déneigement du district de Laon.....	8
5) Lot 5 – Salage et déneigement du district Reims-Ardenne.....	8
II. MATÉRIELS ET MATÉRIAUX.....	9
II.1. MATÉRIELS MIS À DISPOSITION PAR LE TITULAIRE.....	9
1) Engin porteur.....	9
2) Saleuse.....	10
3) Outils de déneigement.....	10
4) Signalisation de l'ESH.....	10
5) Stationnement des véhicules.....	10
6) Entretien du matériel.....	11
7) Disponibilité du matériel.....	11
8) Délai de remplacement du matériel.....	11
II.2. FONDANTS ET ABRASIFS.....	11
1) Stockage.....	11
2) Chargement.....	11
III. PERSONNEL DE CONDUITE.....	12
III.1. LISTE DES CONDUCTEURS AFFECTÉS À LA RÉALISATION DU MARCHÉ.....	12
III.2. CAPACITÉ PROFESSIONNELLE DES CONDUCTEURS.....	12
III.3. AUTORISATION DE CONDUITE DES CHARGEUSES.....	12
III.4. ÉQUIPEMENT FOURNI PAR LE TITULAIRE.....	13
III.5. FORMATION DU PERSONNEL.....	13
III.6. ASTREINTES.....	13
IV. PRÉPARATION ET ORGANISATION DU TITULAIRE DU MARCHÉ.....	13
IV.1. PÉRIODE DE PRÉPARATION ANNUELLE.....	13
IV.2. ÉLÉMENTS NÉCESSAIRES À L'EXÉCUTION DU MARCHÉ.....	14
V. MODE D'EXÉCUTION DES PRESTATIONS.....	15
V.1. PRINCIPES GÉNÉRAUX.....	15
V.2. SYNOPTIQUE DE L'INTERVENTION.....	15
V.3. DÉFINITION D'UNE INTERVENTION.....	15
V.4. DÉCLENCHEMENT DES INTERVENTIONS.....	16
V.5. DÉBUT D'INTERVENTION.....	17
V.6. EXÉCUTION DE LA PRESTATION DE SALAGE ET/OU DÉNEIGEMENT – DÉLAI.....	17
V.7. VALIDATION ET CONTRÔLE DE L'INTERVENTION.....	17
V.8. CHANGEMENT INTERNE À L'ENTREPRISE TITULAIRE.....	18

V.9. ASSURANCES – RESPONSABILITÉ DU TITULAIRE.....	18
VI. ANNEXES.....	18

Les prescriptions définies au présent CCTP sont communes à l'ensemble des lots.

I. Prescriptions générales

Le présent Cahier des Clauses Techniques Particulières (CCTP) définit les spécifications et les conditions de réalisation du salage et du déneigement sur autoroutes et routes nationales gérées par la Direction Interdépartementale des Routes Nord (DIR Nord).

Le réseau géré par la DIR Nord représente 1 063 km de routes et autoroutes et environ 330 km de bretelles.

Le réseau de la DIR se situe dans trois zones climatiques différentes :

- H2 : hiver peu rigoureux pour la partie nord du Nord – Pas-de-Calais, l'Oise, la Somme et les deux tiers sud de l'Aisne, la Marne et l'extrême sud des Ardennes ;
- H3 : hiver assez rigoureux pour la partie sud du Nord – Pas-de-Calais, le nord de l'Aisne, le centre des Ardennes et le nord-est de la Somme ;
- H4 : hiver rigoureux pour le nord des Ardennes.

Les cartes des circuits de la DIR Nord et des zones climatiques se trouvent en annexes 1 et 2.

1.1. Généralités

Les besoins feront l'objet d'un allotissement géographique sur le périmètre de compétence de la DIR Nord défini à l'article 1-1 du CCAP.

Chaque lot comprend la réalisation d'un ou plusieurs circuits de traitement pré-curatif ou curatif (y compris le déneigement).

1.2. Période de mobilisation des moyens

La période normale du service hivernal s'étend du vendredi le plus proche du 15 novembre au vendredi le plus proche du 15 mars, elle dure 17 semaines.

La période pré-VH débute 3 semaines avant la période normale.

La période post-VH débute à la fin de la période normale et dure 3 semaines.

Des interventions pourront avoir lieu pendant les 23 semaines. La date de début de période sera précisée avant le début de la période hivernale en réunion préparatoire annuelle avec les districts.

1.3. Description des prestations

Les prestations-types à exécuter dans le cadre de ce marché sont :

Les interventions :

On considère deux types d'interventions :

- Traitement pré-curatif : intervention avant l'apparition du phénomène et au plus près de celui-ci. Il s'agit d'épandre de la saumure et/ou du sel sur la chaussée ;
- Traitement curatif : intervention à partir de l'apparition du phénomène. Il s'agit le plus souvent de chutes de neige ; les lames de raclage sont alors utilisées ainsi que l'épandage de saumure en fin de précipitation, parfois en tandem.

Les interventions-types comprennent donc les actions suivantes :

- Épandage des fondants avec un engin de service hivernal (ESH) ;

- Déneigement au moyen d'une lame biaise rigide et orientable montée sur un ESH.

1.4. Réalisation des prestations

Le titulaire assure les prestations de salage et de déneigement sur le ou les circuits qui lui sont confiés. Il dispose le ou les ESH dans les centres d'entretien et d'intervention de la DIR Nord.

Les prestations sont à réaliser sur l'ensemble de la période normale du service hivernal et les périodes pré et post-VH (cf.1.2) pour les circuits entièrement externalisés.

Les prestations sont à réaliser à la semaine pour les circuits dits « de renfort ».

Les ESH de renfort sont réservés pour la durée de la campagne hivernale et comprennent la mise à disposition d'un ESH avec chauffeur. L'ESH de renfort n'est pas affecté à un centre. L'ESH pourra être mobilisé à la semaine pour compléter les moyens de viabilité déployés par l'État .

Dans tous les cas, le nombre d'ESH, dits « de renfort », mobilisés concomitamment avec les ESH externalisés de façon permanente, ne pourra pas excéder 2 par district. Ainsi le titulaire devra dimensionner son parc afin d'assurer la disponibilité de 2 ESH, avec chauffeurs, supplémentaires tout au long de la campagne hivernale, s'ils sont commandés par les districts au cours de la période de préparation définie au chapitre IV.1 du présent CCTP.

La DIR Nord est seule décisionnaire du déclenchement des interventions. Certains circuits externalisés peuvent être confiés à la DIR Nord pour des raisons d'organisation propre. Aucune indemnité ne sera donc versée en ce cas au titulaire pour non-intervention sur des circuits normalement externalisés.

Les prestations sont réalisées dans le respect du présent CCTP et des consignes données par le Responsable d'Intervention Viabilité Hivernale (RIVH) ou son représentant (cf.V).

Le titulaire est garant de la parfaite réalisation de sa prestation. La personne publique se réserve le droit de vérifier par tout moyen qu'elle juge approprié le respect des consignes données.

La consistance des circuits (longueur totale, définition des autoroutes ou routes nationales et des points repères (PR)) pour lesquels le titulaire est chargé des opérations de salage et de déneigement est définie lors de la période de préparation définie au chapitre IV.1 du présent CCTP.

En fonction des impératifs imposés par les conditions climatiques et la circulation, ces itinéraires ou l'enchaînement des interventions pourront néanmoins être modifiés (interventions limitées à une partie du circuit, déneigement en tandem accompagné par un engin de service hivernal (ESH) d'un autre circuit.) sur demande du responsable d'intervention « viabilité hivernale » (RIVH) de la DIR Nord ou de son représentant.

1.5. Les niveaux de service attendus

Les niveaux de service expriment les résultats attendus du service hivernal mis en place sur le réseau de la DIR Nord.

Ils sont définis à partir de conditions de conduite hivernale minimales quand il y a intempérie, et de durées de retour à la situation normale (dite « condition de référence »). Ces objectifs s'appliquent dans des conditions normales de trafic, en dehors de perturbations (bouchons, accidents notamment).

Cela implique une exécution des prestations et un délai de retour à la situation de référence tels que définis dans le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) de la DIR Nord (cf. Annexe 3).

Pour une bonne compréhension de cette organisation, le district DIR Nord concerné par le présent marché assurera annuellement, lors de la réunion de préparation, une présentation du DOVH de la DIR Nord aux responsables de l'entreprise ainsi que de son Plan d'Exécution de la Viabilité Hivernale.

1.6. Documents de références :

- Les conditions de conduite sont définies au chapitre 3.1 du DOVH ;
- Les objectifs différenciés entre les diverses zones constituant la chaussée sont définis au chapitre 3.2 du DOVH ;
- Les niveaux de services sont définis au chapitre 3.3 du DOVH.

Ces références s'appliquent pour la réalisation des prestations. Le DOVH est actualisé chaque année.

1.7. Documents informatifs

- Carte générale des circuits pré-curatifs ;
- Carte des zones climatiques.

1.8. Allotissement du marché

Dans ce paragraphe figurent les descriptifs des cinq lots du présent marché.

1) Lot 1 – Salage et déneigement du district de Lille

Le lot 1 comprend la mise à disposition pour toute la période hivernale d'un ou plusieurs ESH pour le traitement « pré-curatif » ou « curatif » (y compris le déneigement) des circuits de traitement du district de Lille.

Le présent lot concerne la réalisation des traitements de 5 circuits au minimum à 10 circuits au maximum, hors ESH de renfort limités à 2 ESH maximum.

Les voies gérées par le district de Lille sur lesquelles le ou les ESH sont susceptibles d'intervenir sont :

- les autoroutes : A1 (entre A21 et A22), A22 (entre A1 et frontière belge), A23 (entre A27 et A2), A25 (entre N356 et échangeur 10 de l'A25) et A27 (entre A23 et frontière belge) ;
- les routes nationales : N41 entre N47 et A25), N227 (entre A27 et A22) et N356 (entre A25 et A22) ;
- les accès du grand-stade ;
- tous les échangeurs inclus dans ces tronçons, y compris les giratoires.

A titre indicatif, le district de Lille se décompose en 10 circuits pré-curatifs et curatifs.

Les temps de traitement pré-curatifs des différents circuits sont compris entre 1h00 et 1h50. Les surfaces traitées varient de 90 000 à 290 000 m² par circuit pour un linéaire parcouru de 59 à 117 km.

Les ESH sont affectés à un CEI du district dont les adresses sont en annexe n°6 du présent CCTP.

Le district a la possibilité de faire intervenir le titulaire sur le circuit de son choix quel que soit le type de traitement. L'affectation du circuit se fera lors de la réunion préparatoire.

Les sites de chargement sont les CEI du district.

En curatif, les ESH pourront être employés pour intervenir en tandem avec les équipes de la DIR Nord.

2) Lot 2 – Salage et déneigement du district Littoral

Le lot 2 comprend la mise à disposition pour toute la période hivernale d'un ou plusieurs ESH pour le traitement « pré-curatif » ou « curatif » (y compris le déneigement) des circuits de traitement du district Littoral.

Le présent lot concerne la réalisation des traitements de 3 circuits au minimum à 6 circuits au maximum, hors ESH de renfort limités à 2 ESH maximum.

Les voies gérées par le district du Littoral sur lesquelles les ESH sont susceptibles d'intervenir sont :

- l'autoroute A16 entre Boulogne sur mer et la frontière belge ;
- l'autoroute A25 et la N225 entre l'A16 et l'échangeur 9 de cette autoroute ;
- tous les échangeurs inclus dans ces tronçons, y compris les giratoires ;
- la N42 entre l'A16 et l'A26 ;
- la N416 et la N1 ;
- la D625 sous convention CD59.

A titre indicatif, le district du littoral se décompose en 11 circuits pré-curatifs et 13 circuits curatifs, incluant les voies listées ci-dessus.

Les temps de traitement pré-curatifs des différents circuits sont compris entre 1h40 et 2h30. Les surfaces traitées varient de 215 000 à 376 000 m² par circuit pour un linéaire parcouru de 67 à 127 km.

Les ESH sont affectés à un CEI du district dont les adresses sont en annexe n°6 du présent CCTP.

Le district a la possibilité de faire intervenir le titulaire sur le circuit de son choix quel que soit le type de traitement. L'affectation du circuit se fera lors de la réunion préparatoire.

Les sites de chargement sont les CEI du district.

En curatif, les ESH pourront être employés pour intervenir en tandem avec les équipes de la DIR Nord.

3) Lot 3 – Salage et déneigement du district Amiens-Valenciennes

Le lot 3 comprend la mise à disposition pour toute la période hivernale d'un ou plusieurs ESH pour le traitement « pré-curatif » ou « curatif » (y compris le déneigement) des circuits de traitement du district Amiens-Valenciennes.

Le présent lot concerne la réalisation des traitements de 1 circuit au minimum à 6 circuits au maximum, hors ESH de renfort limités à 2 ESH maximum.

Les voies gérées par le district du Amiens Valenciennes sur lesquelles les ESH sont susceptibles d'intervenir sont :

- Les autoroutes : A1, A23, A2, A21 et A211 ;
- Les routes nationales : N17, N25, N47, N49, N421 et N1 ;
- Tous les échangeurs inclus dans ces tronçons, y compris les giratoires.

A titre indicatif, le district Amiens Valenciennes se décompose en 12 circuits pré-curatifs et curatifs, incluant les voies listées ci-dessus. Les temps de traitement pré-curatifs des différents circuits sont compris entre 1h45 et 2h45. Les surfaces traitées varient de 250 000 à 411 000 m² par circuit pour un linéaire parcouru de 85 à 130 km.

Les ESH sont affectés à un CEI du district dont les adresses sont en annexe n°6 du présent CCTP.

Le district a la possibilité de faire intervenir le titulaire sur le circuit de son choix quel

Prestation de salage et de déneigement du réseau routier national – CCTP
que soit le type de traitement. L'affectation du circuit se fera lors de la réunion préparatoire.

Les sites de chargement sont les CEI du district.

En curatif, les ESH pourront être employés pour intervenir en tandem avec les équipes de la DIR Nord.

4) Lot 4 – Salage et déneigement du district de Laon

Le lot 4 comprend la mise à disposition pour toute la période hivernale d'un ou plusieurs ESH pour le traitement « pré-curatif » ou « curatif » (y compris le déneigement) des circuits de traitement du district de Laon.

Le présent lot concerne la réalisation des traitements de 2 circuits au minimum à 8 circuits au maximum, hors ESH de renfort limités à 2 ESH maximum.

Les voies gérées par le district de Laon sur lesquelles les ESH sont susceptibles d'intervenir sont :

- les routes nationales : N2, N31, N49, N324, N330, et tous les échangeurs inclus dans ces tronçons, y compris les giratoires, ainsi que les bretelles et les aires de repos.

A titre indicatif, le district de Laon se décompose en 13 circuits pré-curatifs et curatifs, incluant les voies listées ci-dessus. Les temps de traitement pré-curatifs des différents circuits sont compris entre 2h et 4h30. Les surfaces traitées varient de 74 000 à 481 000 m² par circuit pour un linéaire parcouru de 63 à 148 km.

Les ESH sont affectés à un CEI du district dont les adresses sont en annexe n°6 du présent CCTP.

Le district a la possibilité de faire intervenir le titulaire sur le circuit de son choix quel que soit le type de traitement. L'affectation du circuit se fera lors de la réunion préparatoire.

Les sites de chargement sont les CEI du district et le site de Beauvais.

En curatif, les ESH pourront être employés pour intervenir en tandem avec les équipes de la DIR Nord.

5) Lot 5 – Salage et déneigement du district Reims-Ardenne

Le lot 5 comprend la mise à disposition pour toute la période hivernale d'un ou plusieurs ESH pour le traitement « pré-curatif » ou « curatif » (y compris le déneigement) des circuits de traitement du district de Reims-Ardenne.

Le présent lot concerne la réalisation des traitements de 4 circuits au minimum à 8 circuits au maximum, hors ESH de renfort limités à 2 ESH maximum.

Les voies gérées par le district du Reims Ardennes sur lesquelles les ESH sont susceptibles d'intervenir sont :

- L'itinéraire Belgique – Reims via Sedan : N58, N43, N1043, A34, N51, N 244 ;
- L'itinéraire Belgique – Charleville-Mézières : D986, N51, A304 ;
- L'itinéraire Soissons – Reims : N31 ;
- Tous les échangeurs inclus dans ces tronçons.

A titre indicatif, le district de Reims Ardennes se décompose en 10 circuits pré-curatifs et curatifs, incluant les voies listées ci-dessus. Les temps de traitement pré-curatifs des différents circuits sont compris entre 1h30 et 2h20. Les surfaces traitées varient de 175 000 à 331 000 m² par circuit pour un linéaire parcouru de 61 à 107 km.

Les ESH sont affectés à un CEI du district dont les adresses sont en annexe n°6 du présent CCTP.

Le district a la possibilité de faire intervenir le titulaire sur le circuit de son choix quel que soit le type de traitement. L'affectation du circuit se fera lors de la réunion préparatoire.

Les sites de chargement sont les CEI du district et le dépôt de Rocroi.

Le stationnement de l'ESH de l'entreprise pourra se faire sur le dépôt de Rocroi. Un engin de chargement sera également à disposition du titulaire sur ce site.

En curatif, les ESH pourront être employés pour intervenir en tandem avec les équipes de la DIR Nord.

II. Matériels et matériaux

II.1. Matériels mis à disposition par le titulaire

Le titulaire mettra à la disposition de la personne publique, par lot, un ou plusieurs engins de service hivernal (ESH) avec chauffeur. Les caractéristiques de l'ensemble sont définies ci-après.

L'attention de l'entreprise est attirée sur l'obligation d'une Réception à Titre Isolé (RTI) de l'ensemble routier de viabilité hivernale par les Services de la DREAL, conformément à l'arrêté du 18 novembre 1996 relatif aux poids, dimensions et signalisations des engins de service hivernal et à l'article R321-16 du Code de la route. Cette réception est à la charge complète du titulaire.

Cette homologation contrôle la répartition des charges et surcharges suivant les divers cas d'équipement (salage – déneigement) conformément aux prescriptions du constructeur. Une copie de la RTI est à fournir à la personne publique pendant la période de préparation annuelle.

1) Engin porteur

L'engin de service hivernal (ESH) comprend un camion porteur dont la charge utile doit permettre de recevoir la saleuse, la cuve à saumure et la lame dans le respect des mentions légales citées au II.1.

Ce camion devra être équipé d'un téléphone portable avec kit main-libre dont le numéro sera communiqué au district lors de la période de préparation. Le numéro devra être joignable à tout instant, notamment à proximité des frontières.

Le porteur pourra être un camion à usage non réservé au service hivernal, mais devra disposer des spécifications techniques particulières lui permettant de recevoir des outils de service hivernal et d'assurer les interventions correspondantes. À cet effet, le porteur devra être conforme à la législation en vigueur et notamment aux normes suivantes :

- NF EN 15432 pour la plaque de base de type « SETRA » nécessaire au montage des outils de raclage et d'évacuation ;
- NF EN 15431 pour les organes de puissance ;
- NF P 98-792 pour l'ergonomie des commandes en cabine ;
- NF P 98-795 pour la signalisation, le balisage et l'éclairage du matériel

Un système de géolocalisation est mis à disposition par l'acheteur dans les ESH afin d'optimiser les interventions. Le titulaire s'engage à activer le dispositif lors de chaque intervention pour le compte de la DIR Nord.

Le titulaire sera averti une semaine avant la date de l'installation des postes. Il lui appartiendra d'amener l'engin au lieu et à l'heure qui lui seront indiqués lors de la réunion de préparation.

En cas d'incompatibilité avec le matériel du pouvoir adjudicateur, le titulaire aura une semaine pour modifier son matériel. Les frais inhérents à ces modifications sont inclus dans la série de prix n°2.

2) Saleuse

Le titulaire devra avoir une saleuse portée à bouillie de sel (solide + liquide). Elle devra être conforme à la norme NF EN 13021.

La capacité minimale pour le fondant solide sera de 6 m³ à adapter selon les circuits et celle pour la cuve à saumure de 1500 litres.

L'entreprise devra étalonner son matériel d'épandage au début de la période du service hivernal de manière à respecter, lors de l'épandage, les dosages prescrits par le RIVH pour réaliser les différents traitements. Des contrôles et un nouvel étalonnage en cas de dysfonctionnement constaté lors des traitements pourront être réalisés par l'organisme désigné par la DIR Nord sur demande du chef de district.

3) Outils de déneigement

Le camion porteur susvisé devra être équipé d'une lame braise rigide et orientable selon les spécifications de la norme NF EN 13021.

La lame sera « bi-raclage », c'est-à-dire avec deux bases de raclage (caoutchouc et acier) sélectionnables depuis un boîtier de commande en cabine.

La largeur de lame de déneigement sera de 3,60 mètres ou plus selon les circuits.

La lame doit être démontable.

Les lames non utilisées seront stockées et rangées dans le CEI selon les consignes données par le chef de district ou son représentant.

4) Signalisation de l'ESH

Les véhicules seront conformes aux règles d'homologation et de conformité définies par le Code de la Route et ses annexes, ainsi qu'au Livre 1, 8^{ème} partie portant Instruction interministérielle sur la signalisation temporaire, en signalisation de véhicule de chantier de type 2.

Les équipements lumineux seront dédoublés de façon à être visibles autant de l'avant que de l'arrière. L'adjonction d'une torche électrique autonome de forte puissance est imposée (contrôle de chargement).

Les véhicules seront équipés d'une signalisation à feux à éclats ou gyrophare jaune orangé et un feu à éclat bleu, conformément à la réglementation.

Les consignes d'utilisation des feux spéciaux bleus, de salage et de déneigement et de sécurité sont définies par le DOVH. Elles s'appliquent au titulaire du marché.

5) Stationnement des véhicules

Les engins seront stationnés au plus près du stock de fondant dont dépend le circuit de traitement de façon à ce que l'arrivée au centre intervienne au plus tard 1 heure après l'appel du Responsable d'Intervention VH. Les véhicules pourront ainsi être stationnés dans l'enceinte de l'entreprise ou d'un de ses dépôts, dans un CEI de la DIR, ou tout autre lieu permettant de respecter la condition précitée. Les lieux de stationnement seront proposés par l'entreprise et validés par le district pendant la période de préparation.

Le titulaire pourra disposer de ses camions, à sa demande, sous réserve de l'acceptation du chef de district ou de son représentant. Dans ce cas, le titulaire devra être en mesure de rapatrier ses ESH équipés aux lieux de stationnements précédemment définis dans un délai d'une heure, à la demande du chef de district ou de son représentant.

Les ESH sont affectés à un CEI de référence. Un ESH pourra toutefois être amené à être

Prestation de salage et de déneigement du réseau routier national – CCTP transféré sur plusieurs sites (CEI) d'un même district en cours de VH. La lame devra également être transférée, en étant démontée (respect du Code de la route).

Ces transferts visent à la mutualisation de circuits entre plusieurs CEI.

Par exemple, pour le district Amiens – Valenciennes, un ESH pourra traiter les semaines paires un circuit du CEI d'Arras et les semaines impaires un circuit du CEI d'Amiens.

6) Entretien du matériel

Le matériel servant aux interventions devra toujours être en parfait état de fonctionnement.

Des vérifications pourront être effectuées au maximum une fois par mois par un agent du district de la DIR Nord. À cette fin, le matériel correspondant devra être mis à la disposition de cet agent, au lieu indiqué par le chef de district ou son représentant, le transport éventuel du matériel étant à la charge du titulaire. Si un défaut d'entretien et/ou de fonctionnement est constaté, le chef de district ou son représentant est habilité à demander le remplacement du véhicule ou du matériel mal entretenu.

Le titulaire est responsable de l'état du matériel et devra signaler toute défectuosité dans les meilleurs délais au chef de district ou son représentant.

7) Disponibilité du matériel

Le titulaire devra être en mesure de fournir 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, un équipage complet (porteur, saleuse, saumure, lame), avec chauffeur, tel que défini pour chaque lot, et ce durant toute la période spécifiée au chapitre I.2.

Un délai maximum de 1 heure sera accordé pour la mise à disposition des éléments précités ; au-delà, les pénalités prévues dans le CCAP seront appliquées. Ce délai pourra être allongé pour les ESH de renfort en fonction du district ; ce délai sera défini lors de la réunion de préparation annuelle.

8) Délai de remplacement du matériel

En cas de panne de l'ESH, le titulaire bénéficie d'un délai d'une demi-heure pour procéder à sa remise en état ou à un constat de non-réutilisation immédiate. Dans ce dernier cas, il devra faire acheminer immédiatement et dans un délai d'une heure un autre véhicule de spécifications identiques qui pourra alors être équipé pour les interventions.

Un délai maximum de 24 heures sera accordé pour la remise en état de l'ESH initialement défaillant.

II.2. Fondants et abrasifs

Les fondants nécessaires à l'exécution du marché seront fournis et approvisionnés par la personne publique. Ils seront en vrac.

Les fondants mis en œuvre sont propriétés de l'État.

L'usage à d'autres fins que le traitement de la voirie nationale est strictement interdit et donnerait lieu à recouvrement et poursuites.

1) Stockage

Les fondants nécessaires à l'exécution de la prestation seront stockés au CEI ou au lieu de dépôt dont dépend le circuit.

Les matériaux et produits qui seront utilisés pour l'exécution du service hivernal sont du chlorure de sodium sec ou en saumure.

2) Chargement

Le chargement de l'ESH se fait sur un des lieux de stockage du district selon le circuit à traiter. Les lieux de stockage sont définis par circuit lors de la réunion de préparation.

Le changement de dépôt de chargement sera soumis à la demande ou l'agrément du gestionnaire de la viabilité hivernale.

Le chargement des ESH est assuré par un agent de la DIR Nord ou le conducteur de l'ESH s'il en possède l'autorisation, en accord avec le RIVH ou son représentant(cf. III.3).

Le titulaire du marché est responsable de l'utilisation de la chargeuse. En cas de mauvaise utilisation de l'engin, d'incident ou d'accident, il prendra à sa charge les frais de réparation ou de remise en état.

III. Personnel de conduite

III.1. Liste des conducteurs affectés à la réalisation du marché

Le titulaire fournira à la personne publique, pendant la période de préparation annuelle, la liste des conducteurs affectés à la prestation de ce marché, pour approbation. Ces chauffeurs sont tenus d'effectuer la reconnaissance des circuits confiés à l'entreprise avant le début de la période de VH. En cas de modification de l'organisation des chauffeurs pendant la période d'exécution du marché, le titulaire est tenu de le signaler à la DIR Nord.

III.2. Capacité professionnelle des conducteurs

Les conducteurs devront parfaitement maîtriser la langue française.

Les conducteurs de camion seront titulaires du permis de conduire C.

Ils devront avoir une excellente expérience professionnelle certifiée par au moins deux ans de conduite de nuit, quelles que soient les conditions atmosphériques.

Outre la conduite des camions, les conducteurs devront être aptes à effectuer les travaux manuels, tels que :

- Manutention de sel en vrac ;
- Dégagement d'une goulotte de saeuse ;
- Dépannage ou déblaiement en cas d'immobilisation du véhicule qu'ils pilotent ;
- etc.

Les personnels de conduite seront titulaires des autorisations administratives et réglementaires, et couverts par l'assurance de l'entreprise.

Les personnels auront pris connaissance des règles de sécurité en vigueur sur le réseau national (exemples : limitation de vitesse, port des EPI...) et auront reconnu les itinéraires de traitement préalablement à leur première intervention. Ces règles seront présentées lors de la réunion préparatoire annuelle.

III.3. Autorisation de conduite des chargeuses

Une chargeuse sera mise à disposition du titulaire du marché afin d'assurer le chargement des ESH en fondants routiers. La conduite des équipements de travail mobiles automoteurs et des équipements de travail servant au levage est réservée aux travailleurs ayant reçu une formation adéquate par leur employeur.

L'utilisation des chargeuses mises à disposition du titulaire est soumise à autorisation de la DIR Nord. À cette fin, le titulaire remettra au chef de district, pour les chauffeurs concernés, une copie de l'autorisation de conduite (ACES) des chargeuses délivrée par le chef d'entreprise.

III.4. Équipement fourni par le titulaire

Le titulaire fournira à chacun de ses conducteurs, un gilet de sécurité de classe II minimum selon la norme EN 471, en début de campagne. Il est fait obligation à chaque intervenant de revêtir le gilet de sécurité avant toute sortie de la cabine du camion.

En outre, il fournira à ses conducteurs tout équipement nécessaire à l'utilisation du matériel.

III.5. Formation du personnel

L'entreprise organisera pour ses conducteurs d'engins de service hivernal une journée d'information pré-hivernale, chaque année, durant laquelle seront évoqués :

- Le fonctionnement et la prise en main des différents matériels ;
- Le repérage des circuits de traitement, plusieurs circuits pourront être reconnus pour un même ESH mis à disposition ;
- La connaissance des lieux de chargement et des consignes à respecter ;
- La présentation de l'organisation hivernale de la DIR Nord et plus précisément du district concerné par le lot ;
- Les règles de sécurité ;
- Les règles spécifiques pour intervention sur autoroutes ou voies assimilées.

Avant chaque campagne hivernale, l'entreprise transmettra au district concerné par le lot la feuille d'émargement des participants à cette journée.

Seuls les agents formés pourront assurer la réalisation des interventions. Le titulaire devra s'assurer de la disponibilité d'un nombre suffisant de chauffeurs formés pour assurer la VH en cas d'événements longs.

III.6. Astreintes

Le titulaire devra être en mesure de fournir, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, un équipage complet (personnel) tel que défini pour chaque lot et ce durant toute la période spécifiée au I.2.

Le titulaire prendra toutes les dispositions utiles pour assurer un travail en continu si nécessaire, de jour comme de nuit, dimanche et jours fériés inclus. Il prévoira le remplacement de ses conducteurs dans le cadre du respect de la législation du travail ou demandera les dérogations nécessaires.

Le permanent VH ou son représentant se réserve le droit de mobiliser le conducteur de l'ESH sur site (dans un CEI) dans le cas où les agents de la DIR Nord sont eux-mêmes maintenus en alerte dans les CEI.

IV. Préparation et organisation du titulaire du marché

IV.1. Période de préparation annuelle

Une période de préparation est prévue annuellement. Elle sera d'une durée d'un (1) mois à compter de la date de la réunion préparatoire. Pendant cette période, le titulaire communiquera au district les éléments nécessaires à la réalisation des prestations tels que définis au chapitre IV.2.

Le district concerné organisera une réunion préparatoire pour les responsables de l'entreprise où les points suivants seront traités :

- Dates de début et fin de la période de mobilisation des moyens (cf. I.2) ;
- Présentation du DOVH de la DIR Nord et du PEVH du district ;
- Définition du nombre d'ESH nécessaires à l'organisation VH du district ;
- Présentation des circuits à réaliser ;
- Validation des lieux de stationnement des ESH ;
- Validation des distances entre CEI en cas de transfert d'ESH ;
- Rappel de la définition d'une intervention, conformément à la définition du V.3 de ce CCTP, notamment :
 - ✓ heures de début et de fin
 - ✓ prestations incluses
 - ✓ valorisation des temps de retour ;
- Présentation de la fiche « intervention entreprise » ;
- Rappel des règles de sécurité ;
- ...

IV.2. Éléments nécessaires à l'exécution du marché

Pendant la période de préparation, le titulaire communiquera un numéro de téléphone unique sur lequel un responsable du titulaire pourra être joint en permanence. C'est à partir de ce numéro que seront lancées les interventions, charge au responsable de répercuter les consignes au(x) conducteur(s) de son entreprise. C'est aussi à ce numéro que tous les autres appels à destination du titulaire seront envoyés.

Il est rappelé que tous frais afférents à l'utilisation de renvoi d'appel seront à la charge du titulaire.

Le titulaire de plusieurs lots disposera également d'un numéro de téléphone unique. Un seul forfait, quel que soit le nombre de lots, lui sera accordé.

Seront également communiqués les éléments suivants :

1. Les moyens de communication avec les chauffeurs ;
2. Un tableau déterminant le planning de mise à disposition des chauffeurs 24 h/24 ;
3. Une adresse de messagerie électronique sur lequel les commandes pourront être confirmées ;
4. Les copies des permis de conduire des chauffeurs désignés pour la VH ;
5. Les copies des RTI des ESH mis à disposition ;
6. Le certificat d'étalonnage de la saleuse de chaque porteur ;
7. Les attestations individuelles de reconnaissance des circuits de salage par les chauffeurs ;
8. Les attestations individuelles de formation à l'utilisation et l'entretien d'un ESH de chaque chauffeur (exercice montage/démontage lame, consignes nettoyage/entretien ESH, réglage des dosages d'épandage...) ;
9. Les autorisations de conduites d'engins de levage des conducteurs ;
10. La feuille d'émargement des participants à la réunion de présentation du DOVH de la DIR Nord et du PEVH du district, réalisée par un représentant de

11. Les documents relatifs à toute autre demande du district pendant cette période.

V. Mode d'exécution des prestations

V.1. Principes généraux

Le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) fixe les grands principes de l'organisation de l'exploitation hivernale mise en place par les services de la DIR Nord pour faire face aux situations aléatoires et exceptionnelles liées aux événements météorologiques hivernaux.

Il s'applique au Réseau routier National Structurant (RNS) et a pour objectif de définir les principes généraux qui régissent la viabilité hivernale, de fixer les objectifs de qualité sur le RNS ainsi que de décrire l'organisation mise en place pour atteindre ces objectifs.

Chaque district établit ensuite son Plan d'Exécution de la Viabilité Hivernale (PEVH). Ce document, qui est une déclinaison opérationnelle du DOVH, rappelle le réseau géré par le district, précise ses points singuliers, la définition fine des circuits, l'organisation mise en place (astreintes, veille météo...), les moyens affectés...

Le DOVH est actualisé à chaque saison hivernale.

V.2. Synthétique de l'intervention

1. Dès son activation par le RIVH, le prestataire interviendra dès l'appel de ce dernier, dans le délai imparti au chapitre V.5. ;
2. Le titulaire du marché suivra la même organisation que les agents de la DIR Nord. Celle-ci est définie dans le DOVH ;
3. Le titulaire du marché préparera son matériel (y compris la fixation de lame au besoin) et chargera son ESH en fondants (sel et/ou saumure), ou son ESH sera chargé par un agent de la DIR Nord en accord avec le RIVH ou son représentant, en suivant les règles fixées au DOVH ;
4. Il réalisera son intervention en suivant les consignes du RIVH (dosage...) ;
5. Il remontera des informations au patrouilleur ou au RIVH (avancement du circuit, état du réseau ...) ;
6. A l'issue de l'intervention, il rendra compte au patrouilleur ou au RIVH et dépotera le sel à son retour au CEI en suivant les consignes données (y compris démontage de la lame au besoin). Les consignes de dépotage figurent en annexe n°7.

V.3. Définition d'une intervention

Quel que soit son niveau, et afin d'en définir la durée, l'intervention démarre à l'appel du responsable de l'entreprise par le RIVH et comprend les temps de :

- Trajet entre domicile du chauffeur et lieu de stationnement de l'ESH, mais également entre lieu de stationnement et lieu de chargement ;
- Chargement des fondants ;
- Montage de la lame (si besoin) ;
- Traitement des circuits (à partir du départ CEI ou dépôt DIR jusqu'à son retour) ;
- D'attente au CEI ou au dépôt à la demande du permanent VH ou de son représentant ;

- Dépotage des fondants selon les consignes spécifiées en annexe 7 ;
- Nettoyage de la saleuse ;
- Démontage de la lame au besoin ;
- Trajet retour jusqu'au lieu de stationnement (ce temps sera fixé pour toute la période VH lors de la réunion annuelle de préparation VH et ajouté au temps total de l'intervention validé).

Les durées maximales de chargement de fondants, de montage et démontage de lames seront également fixés pour toute la période VH lors de la réunion de préparation. Tout dépassement de ces délais, sans raison valable, ne seront pas pris en compte dans la durée totale d'intervention.

V.4. Déclenchement des interventions

Les interventions seront déclenchées téléphoniquement par le RIVH au numéro unique que le titulaire aura fourni durant la période de préparation annuelle au district et seront confirmées par courrier électronique.

Les consignes générales sur le type (salage/déneigement, dosage...) et le lieu du traitement (circuit à réaliser) seront données à ce moment.

L'heure de cet appel est le point de départ des délais fixés au présent CCTP et dans l'Acte d'Engagement.

Lors du déclenchement de l'intervention, le permanent VH ou son représentant précisera au responsable du titulaire les modalités pratiques d'intervention, c'est-à-dire :

- La nature de l'intervention qui fait l'objet de la commande (salage, déneigement) ;
- Le(s) circuit(s) concerné(s) ;
- Le mode d'exécution des travaux qui pourra être :
 - ✓ soit un traitement en totalité d'un circuit
Dans ce cas, le titulaire devra respecter le sens du parcours prescrit par le permanent VH ou son représentant ;
 - ✓ soit un traitement partiel auquel cas le permanent VH ou son représentant indiquera les sections à traiter et le délai imparti pour la réalisation des prestations ;
 - ✓ soit un traitement « en tandem » accompagné d'un ESH d'un autre circuit ;
- La nature et le dosage du matériau adapté au type d'intervention et à l'état de la chaussée ;
- Toutes indications sur les prestations demandées.

Les instructions ainsi données ne dégagent en rien la responsabilité du personnel du titulaire pour ce qui est de la conduite de son véhicule (respect du Code de la Route notamment).

Le permanent VH ou son représentant se réserve le droit de mobiliser le conducteur de l'ESH sur site (dans un CEI) dans le cas où les agents de la DIR Nord sont eux-mêmes maintenus en alerte dans les CEI.

Malgré l'externalisation, certains circuits pourront être réalisés par la DIR Nord, le titulaire du marché ne sera alors ni déclenché ni indemnisé.

V.5. Début d'intervention

Un délai maximal de **soixante minutes** est fixé entre l'heure de l'appel du permanent et l'heure d'arrivée de l'entreprise (ESH avec chauffeur) au CEI ou dépôt de sel concerné pour chargement des fondants.

Ce délai comprend notamment :

- le temps de trajet du chauffeur pour arriver au lieu d'affectation de l'ESH ;
- le temps de prise des consignes.

Tout dépassement de ce délai, sans raison valable, ne sera pas pris en compte dans la durée totale d'intervention.

V.6. Exécution de la prestation de salage et/ou déneigement – Délai.

Le chauffeur de l'ESH :

- Informe oralement ou par téléphone le RIVH ou son représentant dès que possible, selon les modalités prévues lors de la réunion de préparation :
 - ✓ de l'heure d'appel du chauffeur par le responsable de l'entreprise
 - ✓ de l'heure d'arrivée au CEI pour chargement
 - ✓ de l'heure de départ du CEI pour traitement
 - ✓ de l'heure de début et de fin des opérations de salage ou déneigement
 - ✓ de l'heure de retour au CEI ;
- Assure l'intervention sur son circuit en fonction des consignes. Il rend compte de son intervention au permanent VH ou son représentant dont dépend son circuit ;
- Transmet les conditions de conduite hivernale qu'il a pu constater au permanent VH ou son représentant à chaque demande et à la fin de son intervention ;
- Assure la mise en ordre de marche et de bon fonctionnement de son ESH.

Le chauffeur est tenu de respecter le code de la route et notamment son article R413-11, limitant la vitesse d'un ESH à 50 km/h lorsqu'il déroge au code de la route en poids et/ou dimensions.

Le titulaire fournira une copie du disque du chronotachygraphe à la demande de la personne publique.

Tout dépassement des vitesses spécifiées entraînera l'application d'une pénalité définie au CCAP.

Le contrôle des vitesses pourra être réalisé au travers de la géolocalisation des ESH (dispositif UBIWAN) par le RIVH ou le chef de centre.

Sauf consignes particulières du RIVH ou de son représentant, le cheminement défini au plan schématique du circuit doit être scrupuleusement respecté. Le chauffeur informe le permanent de tout incident rencontré dans l'exécution de l'intervention. Il reçoit alors les instructions lui permettant d'y remédier mais ne peut en aucun cas modifier le circuit de sa propre initiative.

Tout changement de circuit réalisé à initiative du chauffeur entraînera l'application d'une pénalité définie au CCAP.

V.7. Validation et contrôle de l'intervention

Lors de chaque demande d'intervention, le RIVH ou son représentant remplira une fiche (modèle joint au PEVH du district et fourni à l'entreprise lors de la réunion de préparation) sur laquelle figureront :

- L'heure d'appel du responsable de l'entreprise par le RIVH ;
- L'heure d'appel du chauffeur par le responsable de l'entreprise ;
- L'heure d'arrivée au CEI pour chargement et montage de lame (au besoin) ;
- L'heure de départ du CEI pour traitement ;
- L'heure de début et de fin des opérations de salage ou déneigement ;
- L'heure de retour au CEI ;
- L'heure de fin de nettoyage des matériels ;
- L'heure de départ du CEI pour rejoindre le lieu de stationnement ;
- Le temps estimé pour le trajet CEI / lieu de stationnement ;
- Le temps total d'intervention ;
- Le circuit traité (complet ou partiel, pré-curatif ou curatif) ;
- Les consignes de traitement et dosage ;
- Les tonnages de fondants utilisés.

Le chauffeur du titulaire contresignera cette fiche le jour même. Cette pièce servira de base pour l'établissement du bon de commande. Un double sera remis au conducteur.

Les durées prises en compte pour la rémunération sont les temps écoulés entre les horaires de début et les horaires de fin des différentes prestations, exprimés en heures, minutes, sur la fiche de suivi de l'intervention. Les rémunérations seront effectuées sur les temps effectifs. Les temps effectifs seront exprimés dans le système décimal, avec 2 décimales.

V.8. Changement interne à l'entreprise titulaire

Le titulaire devra avertir le chef de district de toute modification dans son fonctionnement ou son organisation qui pourrait affecter le Service Hivernal et ce, au moins huit jours avant sa mise en œuvre, afin que celui-ci puisse prendre les dispositions nécessaires au maintien du service. Cependant, la nouvelle organisation du titulaire devra respecter les clauses du présent marché (CCTP notamment).

V.9. Assurances – Responsabilité du titulaire

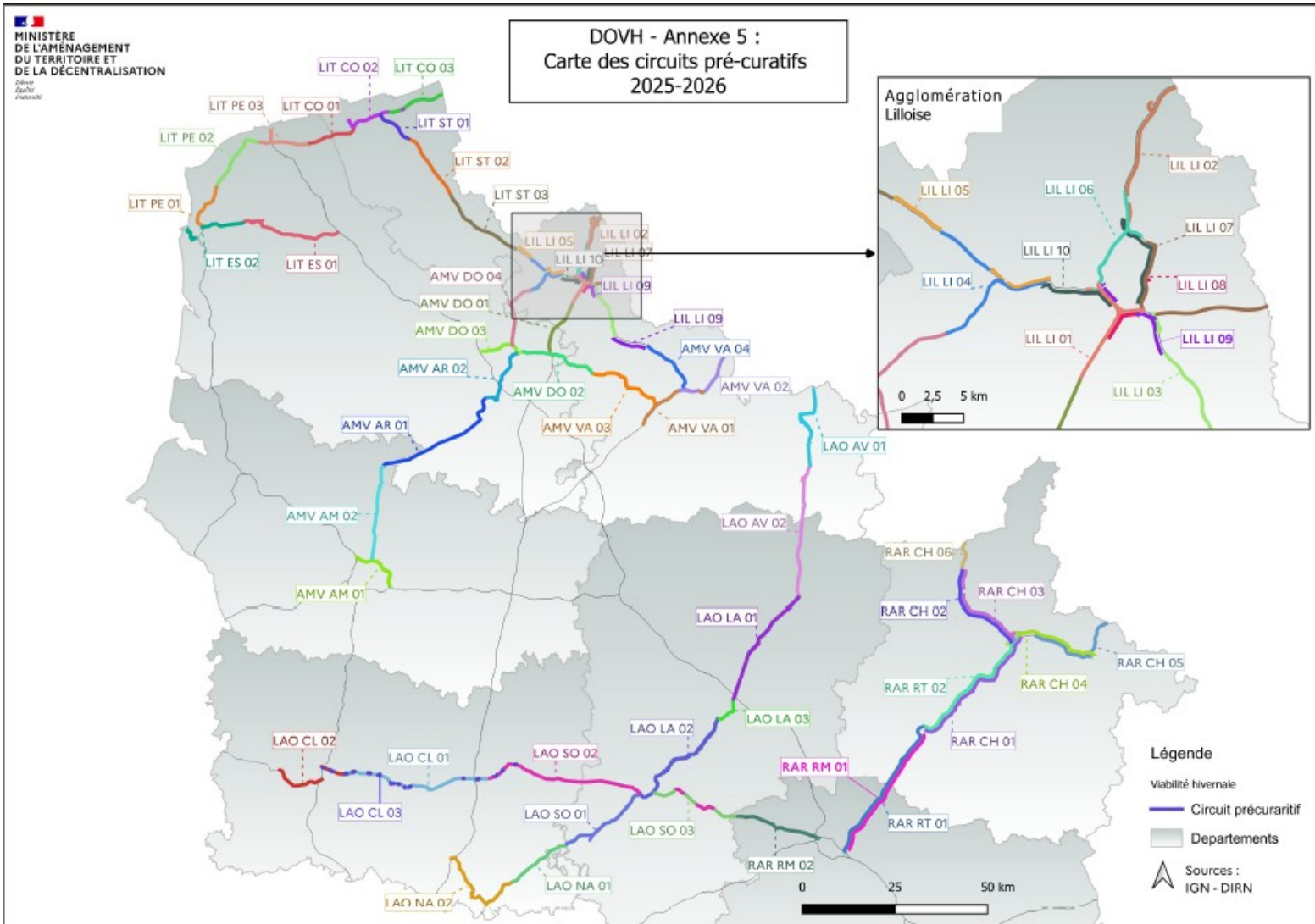
Au cours des interventions, tout dégât au domaine public routier et au domaine privé de l'État entraînera sa réparation et son remplacement aux frais du titulaire.

VI. Annexes

- 1 – Carte des circuits de salage et de déneigement de la DIR Nord
- 2 – Zones climatiques sur le réseau de la DIR Nord
- 3 – Niveaux de service
- 4 – Conditions de conduite hivernale
- 5 – Consignes aux conducteurs intervenants
- 6 – Adresses des CEI et districts
- 7 – Consignes de dépotage des ESH

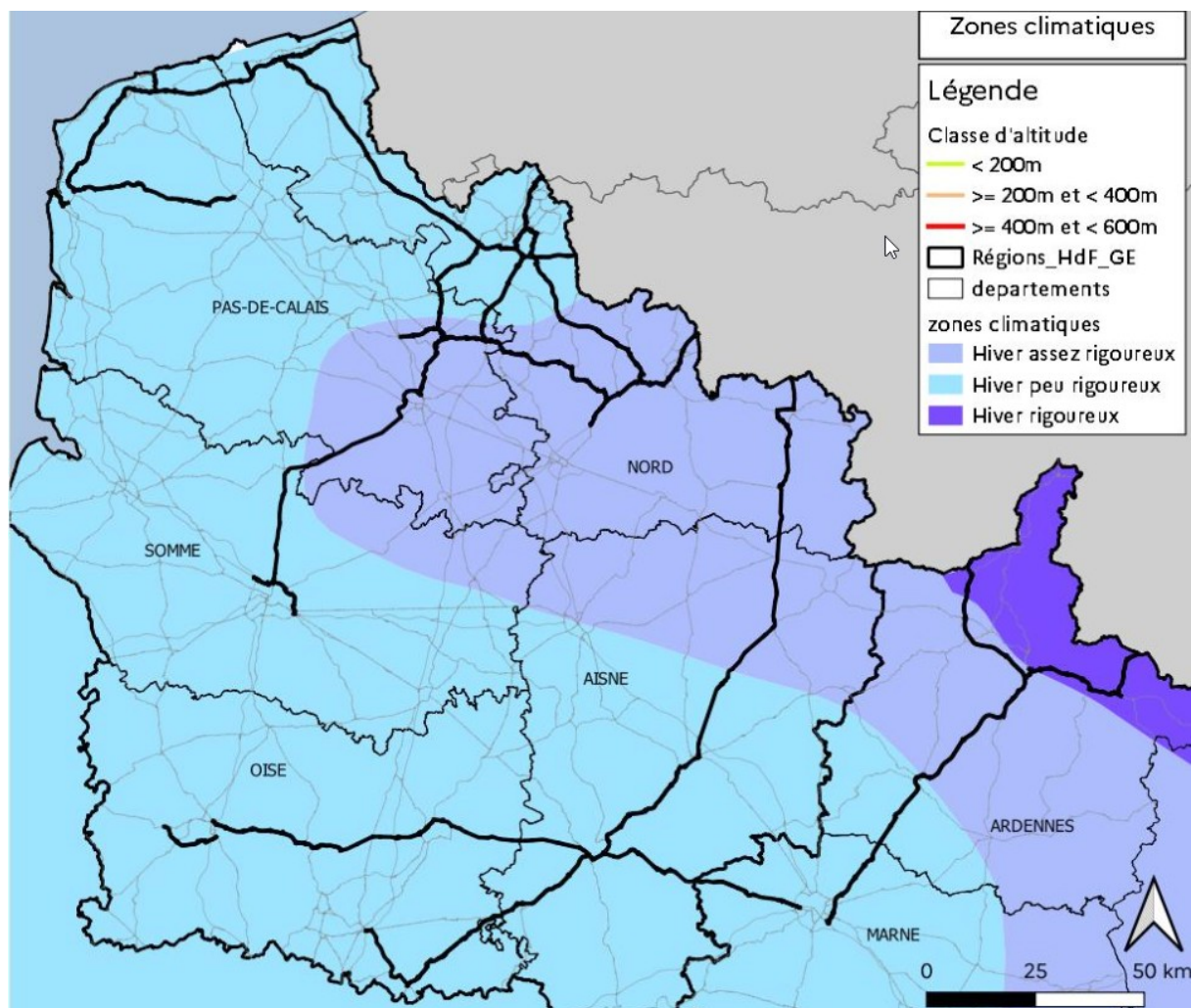
ANNEXE 1

Carte des circuits de salage et de déneigement de la DIR Nord (*non contractuelle*)



ANNEXE 2

Zones climatiques sur le réseau de la DIR Nord



ANNEXE 3**Les Niveaux de service**

L'ensemble des objectifs de traitement et durée de retour sont indiqués dans le tableau ci-après. Sachant que :

- Les niveaux de service valent jusqu'à ce que la crise apparaisse ;
- Tout ce qui n'est pas explicitement défini dans les tableaux doit être considéré comme ne faisant pas l'objet d'objectifs de résultats spécifiés ;
- **Les durées de retour pour le verglas avec précipitation et la neige, qui démarrent à partir de la fin de la précipitation, ont été calculées afin de dimensionner les moyens, sachant que de toute façon les interventions débutent toujours avant la fin de la précipitation.**

NIVEAU N 1				
Période de validité		24/24		
Condition de référence		C1		
Zones de chaussée		Zone 1	Zone 2 (mvts structurants (2))	Zone 2 (mvts secondaires) + Zone 3
Verglas sans précipitation	Condition mini ¹	C2		
	Durée de retour après la prise de connaissance de sa présence	2h	3h	3h
Verglas avec précipitation	Condition mini	C3		
	Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	3h	4h	4h
Neige	Condition mini	C2	C3	C3
Routes bidirectionnelles	Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	4 h	8 h	Pas de délai
Neige	Condition mini	C2 voie de droite C3 en voie de gauche quel que soit le trafic	C3	C3
Routes à chaussées séparées	Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	4h sur voie de droite 8h sur voie de gauche si trafic > 30 000 v/j pas de délai sur voie de gauche si trafic < 30 000 v/j	8 H	Pas de délai

¹ Si l'état de surface de la chaussée conduit à la constatation de la condition de conduite indiquée, un traitement doit être opéré pour revenir à la condition de référence

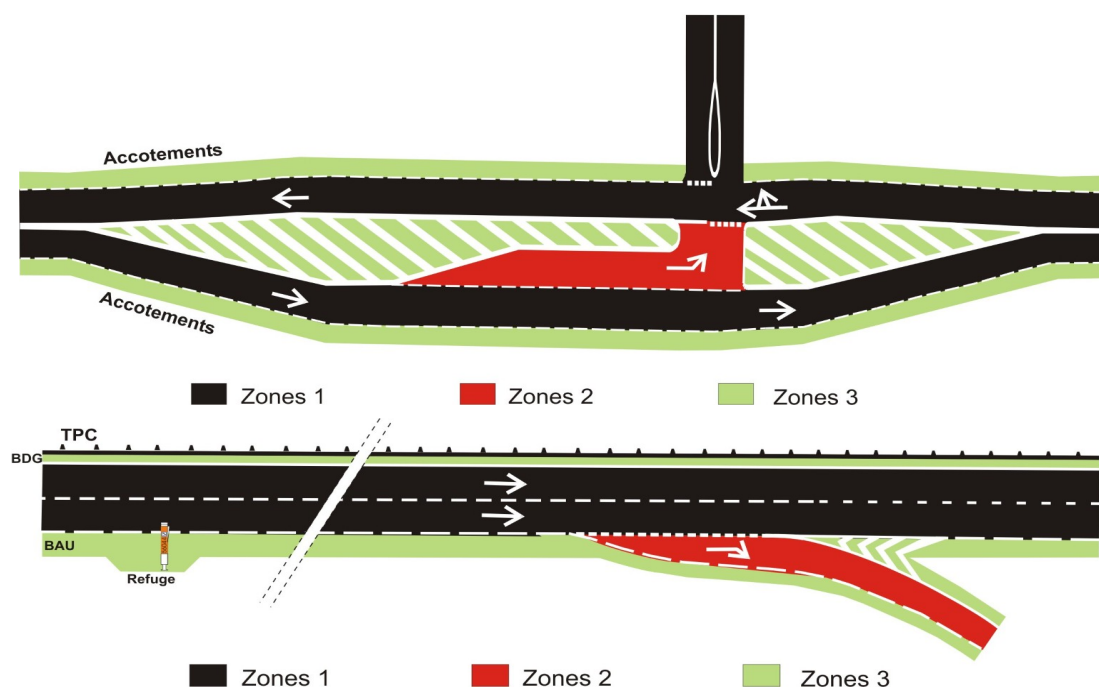
ANNEXE 4

Conditions de conduite Ci pour chaque niveau de service (extrait DOVH DIR Nord)

Le traitement différencié entre les diverses zones constituant la chaussée – définitions.

Le niveau de service distingue les trois types de zones de chaussée ci-après (cf. schéma) :

- **Zones 1** : voie(s) affectée(s) à la circulation principale, à raison d'une ou plusieurs par sens, selon les caractéristiques de la voirie ;
- **Zones 2** : zones affectées à des mouvements particuliers :
 - Zones directement attenantes aux zones de type 1 : tourne à gauche (TAG), tourne à droite (TAD), voie de sortie, voie d'insertion ;
 - Bretelles d'échangeurs ou de desserte d'aires ;
 - Voiries des différentes aires (repos, service, stationnement...) ;
- **Zones 3 – zones revêtues, normalement non circulées** : zébras d'îlots, surlargeur de rive, bande d'arrêt d'urgence (BAU), refuge pour poste d'appel d'urgence (PAU),



Salage : Les surfaces traitées sont uniquement les voies circulées (zone 1 et zone 2) hors BAU et BDG

Déneigement : En premier passage, le raclage est effectué sur la chaussée (zone 1 et zone 2). Les BDG, BAU ou accotement (zone 3) sont raclés en dernier.

ANNEXE 5

Consignes aux conducteurs intervenants

- Un délai maximal de soixante minutes est fixé entre l'heure de l'appel du permanent et l'arrivée au CEI pour charger les ESH en fondants (au-delà, des pénalités seront appliquées) ;
- S'identifier et **prendre les consignes** auprès du permanent VH ou son représentant (itinéraire, programme de l'intervention) ;
- **Au début** de l'intervention, **rendre compte** oralement au permanent VH ou son représentant du début des opérations de salage ou de déneigement ;
- **A mi-parcours, rendre compte** de l'intervention (état du réseau, du trafic, conditions de conduite...) ;
- **Au retour, rendre compte** oralement au permanent VH ou son représentant, et prendre les consignes (nouvelle intervention si besoin, itinéraire, programme de l'intervention) ;
- Signaler immédiatement au permanent VH ou son représentant, tout incident, accident, panne, susceptible de perturber le bon déroulement de l'intervention ;
- En fin d'intervention, **signer la fiche d'intervention.**

ANNEXE 6
Adresses des CEI et districts

Service	Adresse
Service des Politiques et Techniques /Cellule Politiques de la Route	44 Ter rue Jean Bart – CS20275 - 59019 Lille Cedex Tél : 03 20 49 60 12
District Amiens Valenciennes	Rue Albert Carré 62119 DOORGES Tél : 03 21 08 65 20
CEI Douges	Rue Albert Carré 62 119 DOORGES Tél : 03 21 08 65 20
CEI Arras	15 rue des Maçons 62 161 DUISANS Tél : 03 21 55 74 49
CEI Amiens	1869 rue Henri Barbusse 80 450 CAMON Tél : 03 22 72 44 59
CEI Valenciennes	Rue de Maugré 59 121 PROUVY Tél : 03. 27 47 11 76
District Laon	6 bis rue Armand Brimbeuf 02000 LAON Tél : 03 23 80 54 00
CEI Avesnes	54 bis rue d'Etroeungt 59 440 AVESNELLES Tél : 03 27 57 01 87
CEI Laon	102 Avenue Mendès France 02 011 LAON Tél : 03 23 80 86 48
CEI Soissons	1 rue du Vaux Fourché 02 880 BUCY LE LONG Tél : 03 23 55 14 23
CEI Nanteuil	6 Ter allée des Primevères 60440 NANTEUIL LE HAUDOUIN Tél : 03 44 94 17 26
CEI Clermont	600 rue St Aubin 60840 BREUIL LE SEC Tél : 03 44 78 56 92
District Lille	Centre autoroutier des 4 cantons BP 80 324 - 59813 LESQUIN Cedex Localisation : Rue de l'Epine 59650 VILLENEUVE D'ASCQ Tél : 03 20 41 79 00
CEI 4 Cantons	Centre autoroutier des 4 cantons BP 80324 - 59 813 LESQUIN CEDEX Localisation : Rue de l'Epine 59650 VILLENEUVE D'ASCQ Tél : 03 20 41 79 50
CEI Lille Ouest	42 TER rue du Marais 59 320 SEQUEDIN Tél : 03 20 86 89 55
District Littoral	RD243E 62231 PEUPLINGUES Tél : 03 21 46 08 00
CEI Steenvoorde	11 Route de Watou 59 114 STEENVOORDE Tél : 03 28 48 16 70

Prestation de salage et de déneigement du réseau routier national – CCTP

Service	Adresse
CEI Coudekerque	131 route de Furnes 59 210 COUDEKERQUE BRANCHE Tél : 03 28 65 86 50
CEI Peuplingues	RD 243E - Rue Tunnel 62 231 PEUPLINGUES Tél : 03 21 46 08 00
CEI Escoeuilles	RN 42 LD Vaudricourt 62850 ESCOEUILLES Tél. : 03 21 10 94 94
District Reims Ardennes	3 rue des Granges Moulues 08000 CHARLEVILLE- MEZIERES Tél:03 24 57 85 00
CEI Charleville - Mézières (Lumes)	zone d'activité de Lumes - lieu dit « le Pêcher » 08440 LUMES Tél : 06 89 64 56 68
CEI Rethel	ZI de l'étoile Rue Latécoère 08 300 RETHEL Tél : 03 24 29 52 30
CEI Reims	3 rue Pierre Pflimlin 51 100 REIMS Tél : 03 26 40 77 17
Dépôt de sel de Rocroi	A304 - 08 Echangeur Rocroi sud Tél : 06 89 64 56 68 (Charleville)

ANNEXE 7

Consignes de dépotage des ESH

Le dépotage est l'action de décharger un ESH des fondants routiers (sels) qu'il contient.

- Le dépotage des saleuses doit être fait systematiquement après traitement et avant la fin d'activation sur consignes du RIVH ;
- Réaliser le dépotage devant les travées de stockage de sel, afin de ne pas retrouver des monticules de sel partout dans les cours des CEI ;
- Vérifier qu'il n'y ait plus de résidus de sel dans la trémie avant chaque lavage ;
- Nettoyer l'aire de lavage après chaque utilisation et veiller à ne pas obstruer le bac de décantation ;
- Purger les tuyaux d'alimentation en eau ainsi que tout le système d'eau après chaque utilisation.