



Le bon sel près de chez vous

Le sel de déneigement en 10 questions

1. A quoi sert le sel répandu sur les routes ? Comment agit-il?

Le sel est utilisé pour assurer la sécurité des usagers et la fluidité des transports en période hivernale. En fondant sous l'effet de l'humidité, il abaisse la température à laquelle l'eau va geler.

Il prévient ainsi la formation de verglas jusque vers -8° C. C'est pourquoi il vaut mieux l'utiliser avant la formation de ce dernier ou suite à des chutes de neige (après raclage de la neige).

2. Combien coûte le sel?

Le sel est le produit le moins cher et le plus efficace pour lutter contre le verglas. Son prix dépend pour beaucoup de la distance sur laquelle il est nécessaire de le transporter mais excède rarement 10 centimes d'euros au kg.

Le coût de la totalité du sel épandu sur les routes françaises au cours d'un hiver normal représente moins que la recette journalière des péages autoroutiers lors d'une journée de départ en vacances.

3. Combien de sel utilise t-on en France pour la viabilité hivernale?

Cela dépend beaucoup du climat, de la rigueur de l'hiver, mais aussi des régions. Cette variabilité est d'ailleurs la principale difficulté de notre métier.

En moyenne, il s'utilise actuellement en France un peu plus d'un million de tonnes de sel de déneigement par an, ce qui ne représente que quelques grammes par m^2 de chaussée. Une saleuse épand entre 10 et 30 g/ m^2 selon les conditions.

4. Le réchauffement de la planète ne menace t-il pas votre activité?

Personne ne peut le dire. Que ce soit au niveau mondial ou européen, on ne constate pas de baisse de l'utilisation du sel routier. On peut cependant penser que les variations de consommation, déjà statistiquement très importantes, ne feront que s'accroître, ce qui pose d'énormes problèmes logistiques dont chacun doit être conscient.

L'anticipation est le maître mot de notre métier.

5. Justement, pourquoi certaines routes ne sont pas salées lorsqu'il neige? Pourquoi certaines autoroutes sont bloquées ?

C'est tout à fait normal, pour plusieurs raisons. Il n'est pas possible d'intervenir partout, au même moment. C'est un problème de moyens matériels et humains. C'est pourquoi les services d'entretien ont fixé des priorités, en fonction de l'importance du trafic.

Par ailleurs, la réduction du temps de travail (35 heures) pose des problèmes à tout le monde pour une activité imprévisible (la météo n'est pas une science exacte) qui demande un régime d'astreinte.

Enfin, les phénomènes climatiques sont souvent brutaux et mettent à mal les stocks constitués. Là encore il faut être prévoyant, ce qui n'est pas le cas de tout le monde.

Enfin, il faut pouvoir intervenir très rapidement et très tôt (plutôt de façon préventive) avec des moyens suffisants. Lorsque la neige tombe, il faut que les engins de salage ne soient pas eux-mêmes bloqués dans les embouteillages.

6. Quelle est votre part de marché en France?

Nous sommes leaders sur le marché français car notre groupe est de très loin le principal producteur de sel de déneigement sur le territoire. Nos concurrents sont tous des importateurs. Nos ventes sont extrêmement variables d'une année sur l'autre, en fonction des conditions météorologiques. C'est pourquoi notre activité industrielle est très difficile à gérer et extrêmement coûteuse sur le plan logistique si l'on ne veut pas être défaillant.

7. Qui sont vos clients?

Ce sont pour l'essentiel des collectivités publiques: les DIR pour le réseau routier national et les autoroutes non concédées, les services des routes des Départements pour le réseau départemental, les sociétés d'autoroutes pour le réseau autoroutier concédé, les villes et communauté urbaines. Les autres clients (industriels, distributeurs, grandes surfaces) représentent moins de 10% de nos ventes. Nous ne vendons pas directement aux particuliers.

8. Le sel de déneigement n'est-il pas dangereux pour l'environnement?

Le sel est un produit naturel.

Utilisé en respectant quelques règles qui relèvent du bon sens, le sel de déneigement est très peu impactant sur l'environnement. Ces règles concernent deux aspects :

=> le stockage du sel : s'il n'est pas possible de le stocker dans des hangars, des précautions doivent être prises pour éviter une pollution de la rivière longeant le stockage ou la nappe phréatique sous le stockage.

=> l'épandage proprement dit, doit être effectué à bon escient : toute la dose, mais juste la dose ! Dans ce cas, le sel apporté (10 à 30 g/m² de route lors d'un épandage) est très fortement dilué avant son arrivée dans les rivières où sa concentration n'est quasiment plus mesurable. In fine, le sel retourne à la mer, d'où nous l'avons récolté !

9. Salage ou sablage?

C'est vrai qu'il y a souvent confusion entre ces deux termes. Le sablage désigne normalement l'épandage de sable ou plus généralement ce que l'on désigne sous le terme d'abrasifs (gravillons, pouzzolane, etc.). Ces produits ne provoquent pas la fonte de la glace, ils sont censés simplement améliorer l'adhérence du pneumatique sur la neige. L'utilisation des gravillons ne se justifie plus aujourd'hui, tant la différence d'efficacité avec le sel est grande. De plus, les gravillons devront être ramassés par balayage, ce qui est source de pollution (particules fines), sans parler des risques de bris de pare-brise et des problèmes de bouchage des fossés et autres canalisations. Beaucoup de saleuses (qui épandent du sel !) portent encore aujourd'hui le panneau "danger sablage !".

10. Avez-vous une responsabilité en cas d'accident suite à glissance sur verglas?

Notre responsabilité consiste à être en mesure de fournir nos clients lorsqu'il ont besoin de sel, ce qui n'est pas chose facile compte tenu de la soudaineté des besoins.

Nous pouvons être amenés à expédier 300 000 tonnes en une seule semaine, ce qui est presque la moitié de nos ventes d'un hiver moyen.

En cas d'intempéries, la prudence s'impose aux conducteurs dans tous les cas.

Un organisme en charge de l'entretien routier (viabilité hivernale), qu'il s'agisse d'autoroutes, de collectivités ou de prestataires sont tenus à une obligation de moyen et leur responsabilité peut être engagée en cas de défaillance.