A large, light blue circular graphic with a white border. Inside the circle, the text 'DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITE HIVERNALE' is written in a bold, white, sans-serif font. The letters 'D', 'O', 'V', and 'H' are significantly larger than the others, creating a stylized monogram effect.

DOSSIER D'ORGANISATION
DE LA VIABILITE HIVERNALE

2023/2024

Publié sur www.creuse.fr le 21/12/2023

Envoyé en préfecture le 21/12/2023

Reçu en préfecture le 21/12/2023

Publié le



ID : 023-222309627-20231220-CD2023_0122-DE

SOMMAIRE



I - PREAMBULE	3
II - OBJECTIF DU DOVH	4
III - PRINCIPES DE LA VIABILITE HIVERNALE	5
3.1 - DEFINITION DES ACTEURS ET ATTRIBUTIONS.....	5
3.1.1 - L'usager de la route.....	5
3.1.2 - Le Conseil Départemental.....	5
3.1.3 - La Direction des Routes.....	6
3.1.4 - Les intervenants.....	7
3.1.5 - Coordination des interventions / Cadre technique.....	9
3.1.8 - Déneigement des routes départementales en agglomération.....	10
3.2 - DEFINITION DES INDICATEURS : CONDITIONS DE CONDUITE HIVERNALE ET CONDITIONS DE REFERENCE.....	11
3.2.1 - Définition des conditions de conduite.....	11
3.2.2 - Les indicateurs de qualité.....	15
3.2.3 - Le découpage en zones climatiques homogènes.....	15
3.2.4 - La situation courante dite « de référence ».....	16
3.2.5 - Les situations à caractère imprévisible ou exceptionnel.....	17
3.3 - NIVEAUX DE SERVICES - HIERARCHISATION DU RESEAU.....	18
3.3.1 - Les niveaux de service.....	18
3.3.2 - Hiérarchisation du réseau.....	20
IV - ORGANISATION OPERATIONNELLE	24
4.1 - MOBILISATION DES ACTEURS / DISPOSITIFS D'ASTREINTES.....	24
4.2 - LE MATERIEL.....	27
4.2.2 - les moyens de liaison.....	28
4.2.3 - Les appareils de mesures.....	31
4.3 - LES MATERIAUX.....	31
4.4 - LA SIGNALISATION (Panneaux de danger verglas).....	35
4.4.1 - « VERGLAS FREQUENT ».....	35
4.4.2 - « RISQUE DE VERGLAS ».....	36
4.4.3 - « VERGLAS ».....	36
4.5 - PROCESSUS DECISIONNEL.....	36
4.5.1 - L'évaluation du risque.....	36
4.5.2 - Le patrouillage.....	37
4.5.3 - Les interventions.....	40
4.5.4 - Coordination des interventions.....	40
4.5.5 - Les circuits.....	40
4.6 - ORGANISATION ET SECURITE DU TRAVAIL.....	42
4.6.1 - Les garanties minimales et les dérogations.....	42
4.6.2 - Gestion des temps de travail et de repos.....	43
4.6.3 - Mise en place d'une seconde équipe d'astreinte.....	44
4.6.4 - Alternance travail-pause.....	44
4.6.5 - Interruptions du travail.....	44
4.6.6 - Contrôle et suivi des temps de travail et de repos.....	44
4.7 - INFORMATION/COMMUNICATION.....	45
4.7.1 - Communication interne.....	45
4.7.2 - Communication externe.....	45
4.8 - SITUATIONS EXCEPTIONNELLES.....	46
4.8.1 - Critères de définition de la situation exceptionnelle.....	46
4.8.2 - Déclenchement de la situation exceptionnelle.....	47
4.8.3 - Définition et organisation d'une cellule opérationnelle de coordination.....	47
4.8.4 - Rôle de la cellule départementale opérationnelle de coordination.....	48
4.9 - PEVH.....	50
ANNEXES	51

Publié sur www.creuse.fr le 21/12/2023

Envoyé en préfecture le 21/12/2023

Reçu en préfecture le 21/12/2023

Publié le



ID : 023-222309627-20231220-CD2023_0122-DE

I – PREAMBULE

Ce document a pour but de faire connaître aux divers acteurs concernés les dispositions générales et particulières prises pour limiter ou supprimer les conséquences de l'hiver sur le réseau routier, en précisant les objectifs visés et les limites arrêtées.

Il doit permettre par des consignes claires, de minimiser nos délais d'intervention et d'améliorer notre service à l'utilisateur. Il se veut la traduction opérationnelle de la commande du Conseil Départemental dans le domaine de la viabilité hivernale.

Le présent DOVH concerne l'ensemble des routes départementales et ponctuellement, par convention ou protocole, certains tronçons de route. Il ne traite ni des traverses d'agglomérations importantes ni des voies communales pour lesquelles l'organisation de la viabilité hivernale relève de la compétence des communes concernées.

Ce DOVH a été adopté par délibération du Conseil Départemental le 2023.

II – OBJECTIF DU DOVH

Le DOVH est un document général dont l'objectif principal est de faire connaître aux divers acteurs administratifs et aux usagers de la route, les dispositions générales et particulières prises pour limiter ou supprimer les conséquences de l'hiver sur le réseau routier. Il s'agit essentiellement des mesures de prévention et de lutte contre le verglas et l'enneigement.

Il définit les objectifs de qualité du service hivernal et l'organisation opérationnelle mise en place lorsque les phénomènes climatiques dégradent de façon importante, voire durable, les conditions de circulation.

Il est mis en œuvre à partir **du lundi 13 novembre 2023 à 8h00** sur les Unités Territoriales Techniques d'AUBUSSON et de BOURGANEUF, puis à partir du **lundi 27 novembre 2023 à 8h00** sur les Unités Territoriales Techniques d'AUZANCES, BOUSSAC, GUERET et LA SOUTERRAINE, **jusqu'au lundi 11 mars 2024 à 8h00** sur l'ensemble des Unités Territoriales Techniques.

Ces périodes pourront être étendues, avant ou après, en accord avec le Conseil Départemental en fonction des prévisions météorologiques.

Il permet à chaque Unité Territoriale Technique (U.T.T.) d'établir son P.E.V.H. (Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale) qui décrit l'ensemble des moyens et procédures mis en place pour assurer en pratique le service hivernal. La composition type de ce document est donnée au chapitre 4.9.

Il convient de rappeler que les mesures prises par les pouvoirs publics n'excluent pas les obligations des usagers qui doivent, en application du code de la route, adapter leur conduite en fonction des conditions météo rencontrées et de l'état de la chaussée.

III – PRINCIPES DE LA VIABILITE HIVERNALE

3.1 - DEFINITION DES ACTEURS ET ATTRIBUTIONS

3.1.1 - L'utilisateur de la route :

En période hivernale, l'utilisateur doit se prémunir des risques liés à la dégradation des conditions de circulation.

Il dispose pour cela de nombreuses possibilités d'actions :

- Préparer son véhicule : vérifier l'état des circuits électriques, des freins, des balais d'essuie glaces, des pneumatiques. Se munir de chaînes à neige, d'accessoires particuliers tels que raclette, gants, lampe de poche ...)
- Préparer son déplacement : prendre connaissance de la météorologie et des messages diffusés par les radios locales ou nationales, modifier l'horaire de départ, prévoir une durée de trajet plus longue, changer d'itinéraires.

Adapter sa conduite aux conditions constatées ou présumées de l'état de la chaussée : chaque conducteur doit rester maître de son véhicule en réduisant sa vitesse, en augmentant les distances de sécurité par rapport au véhicule qui le précède, en respectant la signalisation et les consignes diffusées, en laissant libre les chaussées pour les engins de service hivernal.

3.1.2 - Le Conseil Départemental :

C'est lui qui définit la politique de la viabilité hivernale sur les routes départementales en se préoccupant :

- de l'impact sécuritaire et des besoins légitimes des usagers de la route afin de les hiérarchiser en dégagant des objectifs bien identifiés,
- des conséquences socio-économiques des phénomènes hivernaux,
- du dimensionnement des moyens à mettre en œuvre (humains, matériels et financiers).

A ce titre il se doit :

- d'afficher cette politique avant la période hivernale par une communication adéquate envers les usagers, les collectivités locales et les différents partenaires de la vie publique (forces de l'ordre, services de secours...),
- de définir une politique de communication aux usagers pendant la période hivernale,
- de s'assurer des résultats de cette politique,
- d'adapter sa politique de viabilité hivernale à l'évolution des besoins et au contexte.

3.1.3 – La Direction de l'Ingénierie Routière

Le Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière (S.E.E.S.R.) de la Direction de l'Ingénierie Routière est le maître d'œuvre en matière de viabilité hivernale pour les routes du département de la Creuse.

Il a pour mission d'organiser et de coordonner la viabilité hivernale selon les niveaux de service définis par le Conseil Départemental.

a - Avant la période hivernale

La Direction de l'Ingénierie Routière reçoit commande du Conseil Départemental, négocie avec lui les moyens nécessaires et élabore le dossier d'organisation de la viabilité hivernale (D.O.V.H.).

Pour ce faire, il lui appartient :

- d'intégrer les préoccupations du Conseil Départemental et de s'assurer des moyens disponibles,
- de définir des consignes opérationnelles de surveillance, de décision, de traitement de suivi et d'information,
- de prendre en compte les aspirations du personnel (sécurité, formation, rémunération...),
- de valider la cohérence des organisations mises en place dans les U.T.T. et figurant dans les plans d'exploitation de la viabilité hivernale (P.E.V.H).

b - Pendant la période d'activation du service hivernal

Le S.E.E.S.R. est chargé de la coordination et du suivi des interventions de viabilité hivernale, de l'information des usagers et du Conseil Départemental et des relations avec les services extérieurs. Une « permanence S.E.E.S.R. » est mise en place, le rôle du permanent est défini en annexe.

⇒ Prévisions météorologiques

Chaque jour le S.E.E.S.R. analyse les prévisions météorologiques et propose si possible avant midi, si besoin avec l'avis des U.T.T., au Directeur des Routes, la mise en place de patrouilles pour le lendemain, les éventuelles adaptations à apporter telles que suspension de patrouilles, mise en astreinte d'équipes supplémentaires (Cf. chapitres 4.1 et 4.6).

⇒ Situation exceptionnelle

Les décisions en matière de temps de travail, possibles dans le cas de situations à caractère exceptionnel, sont prises par le Directeur de l'Ingénierie Routière sur proposition du S.E.E.S.R. pendant les jours ouvrés, et par le D.G.S. les week-ends et jours fériés.

L'activation de la cellule opérationnelle, dirigée par le cadre technique VH, est décidée par le Directeur Général des Services (ou son suppléant) sur proposition de la Direction des Routes (Cf. chapitre 4.8).

Le « permanent S.E.E.S.R. » intégrera automatiquement cette cellule en cas de déclenchement de la situation exceptionnelle, il sera alors à la disposition du cadre (Cf. chapitre 4.8.3 et 4.8.4).

⇒ Communication

Lorsque la patrouille est programmée, le permanent S.E.E.S.R. est chargé de recueillir, avant 6 h 45 dernier délai, les informations d'état des routes fournies par les U.T.T.

Cet agent est chargé d'assurer la communication de ces informations en interne (D.G.S., D.G.A., élus départementaux) et en externe (radios locales, différents partenaires extérieurs...), conformément au chapitre 4.7. du présent document.

c - Après la période hivernale

Le S.E.E.S.R. dresse un bilan du service hivernal et procède à l'évaluation de l'organisation mise en place.

3.1.4 - Les intervenants

Ce sont les Unités Territoriales Technique et le Parc Départemental.

a - les responsables d'U.T.T.

Les responsables d'U.T.T. ont en charge l'application des consignes sur leur secteur géographique en fonction des différents cas de figure. Il leur appartient de prendre les décisions qui s'imposent et d'adapter la mise en œuvre de leurs moyens aux conditions climatiques et de circulation en respectant la hiérarchie des réseaux et niveaux de service.

Ils sont également responsables de l'élaboration du P.E.V.H. de leur territoire et de l'établissement des tableaux d'astreintes de leur personnel.

Ils établissent un bilan dès la fin de l'hiver avec l'ensemble des personnels de leur U.T.T.

b - les responsables d'intervention

Sur les U.T.T. d'AUBUSSON (5 centres d'exploitation, 3 circuits de patrouille), d'AUZANCES (5 centres d'exploitation, 2 circuits de patrouille) et de BOURGANEUF (4 centres d'exploitation, 2 circuits de patrouille), le chef de l'U.T.T. désignera un responsable d'intervention lors des périodes de fortes intempéries continues et en particulier lorsque des chutes de neige importantes sont annoncées.

Cette décision, indispensable pour une communication interne de qualité, effective uniquement pendant les heures ouvrables, sera prise par la Direction de l'Ingénierie Routière lors de la conférence téléphonique entre le S.E.E.S.R. et les U.T.T. Elle pourra même être étendue à l'ensemble des U.T.T. lors de situation de crise concernant tout le département.

Ces responsables d'intervention (chef U.T.T., contrôleur liaison avec les patrouilleurs doivent :

- Coordonner les interventions entre les centres d'exploitation et éventuellement avec les intervenants extérieurs (communes, départements voisins),
- Faire remonter au chef d'U.T.T. et au S.E.E.S.R. l'ensemble des informations de toute l'U.T.T.,
- Veiller au respect de la réglementation, notamment en ce qui concerne les temps de travail et de repos, de chaque intervenant, définis au chapitre 4.6.,
- Gérer les stocks de sel et saumure,

Avec le patrouilleur, il pourra proposer au chef d'U.T.T. le déclenchement des interventions des communes et des prestataires extérieurs dans le cadre des conventions ou contrats préétablis.

c - Les patrouilleurs

Les patrouilleurs sont chargés :

- d'assurer le suivi des prévisions météorologiques,
- de la surveillance du réseau. Il leur appartient de relever, sur les points significatifs de leur secteur, les informations nécessaires (relevé visuel, températures air, chaussées, hygrométrie, etc.) à un déclenchement éventuel des interventions,
- de transmettre les informations au patrouilleur de l'U.T.T. concernée chaque fois que sa patrouille concerne un tronçon traité par une U.T.T. voisine,
- de provoquer si nécessaire le démarrage des interventions et de les adapter aux nécessités de conditions spécifiques,
- de faire remonter au chef d'U.T.T. et au S.E.E.S.R. l'ensemble des informations de son secteur,
- de coordonner avec ses collègues les interventions entre les Centres d'Exploitation et avec les intervenants extérieurs (communes, départements voisins),
- de veiller au respect de la réglementation, notamment le respect des temps de travail et repos définis au chapitre 4.6. du D.O.V.H., il devra anticiper, en liaison avec le cadre technique de permanence, les éventuelles interruptions d'intervention et la mise en place d'une deuxième équipe (pendant les heures non ouvrées si elles n'avaient été prévues préalablement par le S.E.E.S.R.),
- de gérer les stocks de sel et saumure,
- lors d'une demande d'intervention sur accident par la veille qualifiée, il sera le premier contacté pour organiser l'intervention des équipes.

Pendant les heures ouvrables, les patrouilleurs informeront du déclenchement des interventions soit vers le responsable d'intervention, s'il est mis en place, qui prendra alors à sa charge les parties lui incombant soit vers une personne, au siège de l'U.T.T. qui sera le référent en termes de recueil des informations (suivant les effectifs disponibles, cette personne pourra être la secrétaire comptable, un chef d'équipe, un contrôleur voire le chef de l'U.T.T.).

d - Les agents de conduite

Les agents ont à mener à bien les tâches qui sont confiées aux équipes par les responsables d'intervention ou patrouilleurs dans le cadre des consignes particulières du P.E.V.H.

Ils doivent :

- s'attacher à une utilisation optimum des matériels en fonction des conditions d'enneigement,
- assurer les vérifications normales liées au bon entretien, assurer l'entretien courant, des engins de déneigement (niveaux d'huiles, nettoyage...) conformément aux consignes d'entretien du matériel délivrées par le Parc Départemental.

Les conditions d'exécution des tâches en service hivernal génèrent l'activité de deux agents (un chauffeur et un accompagnateur) à bord des engins de viabilité hivernale (sauf tracteurs 4x4).

e - l'agent de liaison

Sa mise en place à l'U.T.T. peut s'avérer nécessaire en cas d'intempéries continues si l'effectif le permet, et lorsque tout le personnel intervient sur le réseau.

Il assure alors la liaison entre les centres, les patrouilleurs et les engins. Il est sous l'autorité directe du chef d'U.T.T. ou du responsable d'intervention.

3.1.5 - Coordination des interventions / Cadre technique

Le rôle du « cadre technique VH » est défini en annexe. Ses attributions sont d'autant plus accrues pendant les périodes d'intempéries prolongées et difficiles, en dehors des heures normales du service dont le week-end, elles visent à :

- réaliser l'interface entre la veille qualifiée et les services de secours, de gendarmerie, de la Préfecture,
- coordonner et appuyer les patrouilleurs dans leur décision en dehors des heures ouvrables,
- la possibilité d'adapter le régime des astreintes,
- alerter si besoin le chef d'U.T.T. de permanence territoriale (événement grave, proposition de déclenchement de la situation exceptionnelle), voire le D.G.A. et le D.G.S.
- intégrer la cellule opérationnelle de coordination voire la cellule de crise en Préfecture lors des périodes de crise.

3.1.6 - Déneigement des routes départementales par les communes

Des interventions de déneigement de routes départementales par les communes sont possibles après l'établissement préalable d'une convention passée avec le gestionnaire de la voie.

Elle pourra être de deux types :

- autorisation du déneigement de portions de routes départementales situées sur l'itinéraire de déneigement du circuit communal. Le déclenchement de ces opérations sera à l'initiative de la commune.
- autorisation du déneigement d'un circuit complet préalablement établi en concertation avec le responsable de l'U.T.T. concernée. Le déclenchement de ces opérations sera à l'initiative du responsable d'intervention ou du patrouilleur sous la responsabilité chef de l'U.T.T.

L'intervenant devra respecter l'ensemble des réglementations afférentes à son activité (Code de la Route, Code du Travail,...) et aux engins de service hivernal. Sa mission sera exécutée dans le cadre du présent D.O.V.H.

L'ensemble des conventions signées est annexé au présent document.

3.1.7 - Déneigement des routes départementales par un prestataire extérieur

Toute intervention par un tiers (par exemple une entreprise privée ou un agriculteur) pour le déneigement de voies publiques nécessite l'établissement préalable d'un contrat passé avec le gestionnaire de la voie. Ces opérations seront essentiellement réservées pour un renfort ponctuel des moyens lors de conditions exceptionnelles (après autorisation de la Direction des Routes).

Néanmoins sur l'U.T.T. d'AUBUSSON, certains contrats sont passés pour renforcer les moyens existants sur les circuits le déneigement dès les conditions normales d'intempéries (puis lors de conditions exceptionnelles). Le déclenchement de ces opérations se fera suivant les mêmes règles que pour les conventions avec les communes.

L'intervenant devra respecter l'ensemble des réglementations afférentes à son activité (Code de la Route, Code du Travail,...) et aux engins de service hivernal (réception à titre isolé). Sa mission sera exécutée dans le cadre du présent D.O.V.H.

3.1.8 - Déneigement des routes départementales en agglomération

A l'intérieur des agglomérations, les opérations de déneigement, de salage ou de sablage des voies, relèvent des pouvoirs de police du maire en vertu de l'article L2212-2 du Code Général des Collectivités Territoriales. Toutefois dans un souci de cohérence et de continuité d'itinéraire, le Conseil Départemental continue à traiter les traversées situées sur les itinéraires d'intervention sauf pour les villes importantes où les services techniques participent au traitement de certaines routes départementales situées dans leur agglomération.

Afin de préserver les intérêts respectifs des collectivités concernées, les modalités d'intervention sont incluses dans les conventions (de répartition des charges d'entretien) régulièrement signées lors des nouveaux aménagements de bourg.

3.2 - DEFINITION DES INDICATEURS : CONDITIONS DE CONDUITE HIVERNALE ET CONDITIONS DE REFERENCE

3.2.1 - Définition des conditions de conduite

Les phénomènes hivernaux induisent une détérioration des conditions de circulation. Celles-ci doivent être codifiées pour permettre une transmission efficace de l'information et sont déclinées suivant le type de phénomène rencontré.

Les conditions de conduite © sont conventionnellement classées en 4 états bien différenciés selon la difficulté à circuler :

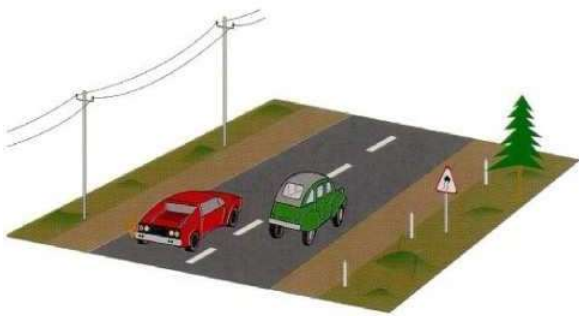
- **C1** = Conduite **normale** ;
- **C2** = Conduite **délicate** avec danger potentiel mais faible risque de blocage ;
- **C3** = Conduite **difficile** avec danger évident et fort risque de blocage ;
- **C4** = Conduite **impossible**, par exemple bloquée par des véhicules en travers de la chaussée.

Le tableau suivant définit ces conditions de conduite hivernale et décrit les états représentatifs de la surface de la chaussée en fonction des phénomènes hivernaux. Les photos et dessins des pages suivantes calent ces différents états avec la réalité des phénomènes.

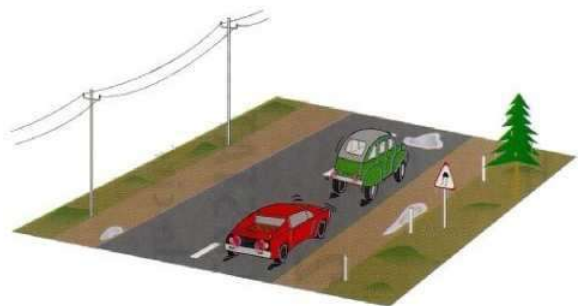
CONDITIONS DE CONDUITE	Définition Générale	Etats représentatifs de la chaussée	
		VERGLAS	NEIGE
C1 Conduite normale	pas de pièges hivernaux particuliers	absence	absence
C2 Conduite délicate	risques localisés mais réels, risques de blocage faibles pour les VL, mais possible pour les PL	Formations localisées en faible épaisseur (par congélation d'humidité existante ou condensation) ou plaques de glace	Fraîche en faible épaisseur (<5cm) ou fondante, ou fondue dans les traces
C3 conduite difficile	dangers évidents, risques de blocage importants	Formations généralisées par congélation d'humidité existante	Fraîche en épaisseur importante (5 à 20 cm) ou tassée et gelée en surface ou congères en formation
C4 conduite impossible	circulation possible uniquement avec des engins spécialisés	Formations généralisées suite à des pluies verglaçantes	Fraîche en très forte épaisseur, ou formation d'ornières glacées profondes ou congères formées

ILLUSTRATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION

Condition C1



Condition C2



Condition C3

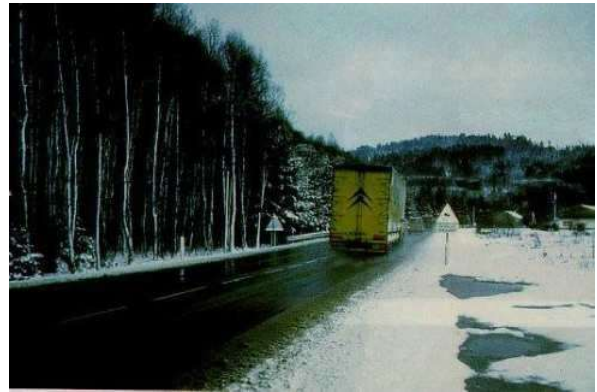
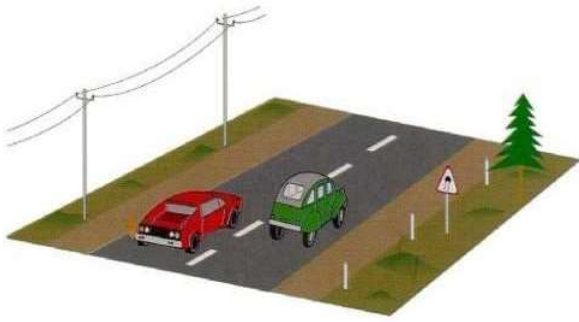


Condition C4

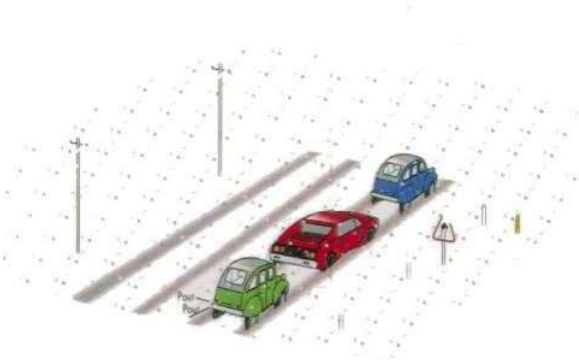


ILLUSTRATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION

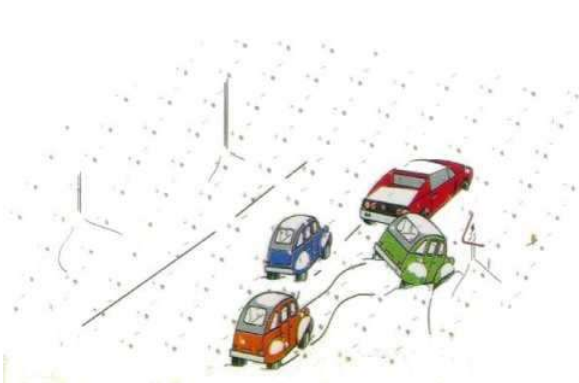
Condition C1



Condition C2



Condition C3



Condition C4



Traduction des conditions de comportement routier :

CONDITION DE CONDUITE	Traduction pour la communication et l'information des usagers		
	Perception du danger	Probabilité d'un blocage	Conseils à diffuser aux usagers
<p>C1</p> <p>NORMALE</p>	Sans objet	Sans objet	Soyez prudents «une route ne peut jamais être considérée sans danger»
<p>C2</p> <p>DELICATE</p>	Faible (présence de verglas peu perceptible; neige localisée)	Faible pour les VL, Possible pour les PL	Réduisez votre vitesse et soyez très vigilants. Augmentez l'inter distance entre les véhicules Pneus hiver conseillés
<p>C3</p> <p>DIFFICILE</p>	Aisée pour la neige Faible pour le verglas	Forte, d'autant plus que le trafic est important	Vitesse très réduite. Conduite particulièrement adaptée Equipements spéciaux recommandés en tous secteurs.
<p>C4</p> <p>IMPOSSIBLE</p>	Evidente	Le blocage est effectif, il peut engendrer des problèmes de sécurité civile	Ne circulez pas

3.2.2 – Les indicateurs de qualité

Les conditions de circulation, ainsi définies, vont servir de base à la définition des trois indicateurs de qualité.

- La condition de référence

Elle correspond à l'état normal de viabilité (conditions de circulation, d'adhérence et prudence normales) servant de référence pour mesurer, par itinéraire, la détérioration des conditions de circulation induite par les phénomènes hivernaux. Dans le département cet état appelé « Condition de référence » est de type C1 pour l'ensemble du réseau.

- La condition minimale

Un état minimal de viabilité appelé « condition minimale de circulation » devra être maintenu durant le phénomène grâce à l'action du service. Il traduit le niveau de détérioration des conditions de circulation admis suivant les itinéraires.

- La durée de retour

La durée de retour à la condition de référence traduit le temps nécessaire pour revenir aux conditions normales de circulation **après la fin du phénomène** (temps donné au service pour traiter les routes et revenir à l'état initial).

Cette durée de retour est calculée de façon différente suivant la nature du phénomène.

Pour le verglas, cette durée est comptée **dès la reconnaissance du phénomène.**

Pour la neige et les précipitations verglaçantes, la durée de retour à la condition de référence part **de la fin de la précipitation.**

Cette durée de retour à la condition de référence comprend :

- ⇒ le délai de mise en route
- ⇒ le temps de transport des moyens à la section
- ⇒ le temps de traitement de la section
- ⇒ le temps d'effet du traitement

3.2.3 – Le découpage en zones climatiques homogènes

La rigueur moyenne de l'hiver sur un territoire donné qui permet de déterminer des zones climatiques homogènes est une grandeur repérable par la somme des trois termes suivants :

- ⇒ J1, le nombre moyen annuel de jours au cours desquels sont constatés une chute de neige suffisante pour blanchir une chaussée;
- ⇒ J2, le nombre moyen annuel de jours au cours desquels sont constatés l'apparition de verglas sous précipitations (pluie sur sol gelé, pluie en surfusion) sauf ceux comptabilisés en J1;
- ⇒ J3, le nombre moyen annuel de jours au cours desquels sont constatés l'apparition de verglas hors précipitations (givre, congélation d'humidité préexistante même consécutive à une précipitation, dépôt de brouillard givrant) sauf ceux comptabilisés en J2.

Les zones climatiques peuvent être définies de la façon suivante :

H1 : zone à hiver clément	$J1 + J2 + J3 < 10$
H2 : zone à hiver peu rigoureux	$10 < J1 + J2 + J3 < 30$
H3 : zone à hiver assez rigoureux	$30 < J1 + J2 + J3 < 50$
H4 : zone à hiver rigoureux	$50 < J1 + J2 + J3 < 90$

Ainsi le département de la Creuse est caractérisé par une hétérogénéité climatique assez prononcée. On distingue trois grandes zones ainsi délimitées :

⇒ zone climatique H2 : secteurs de La Souterraine, Dun le Palestel, Le Grand-Bourg, Bonnat et Châtelus Malvaleix.

⇒ zone climatique H3 : secteurs de Guéret, Chénérailles, Ahun, Boussac, Gouzon, Jarnages, Chambon sur Voueize, Pontarion et Bourganeuf.

⇒ zone climatique H4 : secteurs d'Evau, Auzances, Saint Sulpice les Champs, Royère, Bellegarde, Crocq, Gentioux, Aubusson, Felletin et La Courtine.

3.2.4 - La situation courante dite « de référence »

Elle correspond à des phénomènes hivernaux dont les caractéristiques (durée, périodicité, étendue, intensité) sont prévisibles et requièrent un volume d'intervention compatible avec les niveaux de service définis au chapitre 3.3. Conformément au dictionnaire de l'entretien routier, la situation courante de référence recouvre les 3 cas suivants :

Situation sans risque hivernal : Période sans risque identifié ne nécessitant qu'une procédure de veille météo hivernale.

Situation à risque hivernal : Période durant laquelle un risque identifié nécessite une procédure de surveillance routière hivernale, la préparation des interventions, éventuellement une intervention préventive.

Situation normale d'intervention : Période durant laquelle se déroulent les interventions curatives sans risque identifié de non atteinte des objectifs.

Sur ces bases, la situation « de référence » présente les caractéristiques suivantes pour les phénomènes hivernaux à traiter :

- neige : durée \leq 24 heures (10 cm en zones H2 et H 3, 15 cm en zone H4) ;
- verglas : phénomène dit de « verglas localisé » ;
- pour une température de l'air : supérieure à -5°C , quel que soit le phénomène.

Le suivi météorologique doit permettre de détecter le plus en amont possible l'apparition des phénomènes hivernaux.

En situation à risque hivernal ($T_{\text{air}} \leq 1^{\circ}\text{C}$), le service hivernal doit être prioritaire par rapport à l'ensemble des autres activités d'entretien programmées.

3.2.5 - Les situations à caractère imprévisible ou exceptionnel

Elles correspondent à des phénomènes hivernaux ou à une conjonction d'événements socio-économiques et de phénomènes hivernaux caractérisés par des occurrences particulièrement aléatoires ou des valeurs (intensité, durée, etc...) très fortes allant au-delà de la situation courante de référence. Elles sont rares et ne se présentent que sur une faible partie de la période hivernale et selon des épisodes généralement de courte durée.

Le caractère imprévisible correspond à une situation qui nécessite, en raison de sa soudaineté, une intervention immédiate non intégrable dans l'organisation en place au moment de son apparition. Il s'agit d'un événement ponctuel et peu courant compte tenu de la veille météorologique en place.

Le caractère exceptionnel correspond à des valeurs extrêmes, peu courantes : soit des caractéristiques des phénomènes à traiter (durée, périodicité, étendue, intensité, moment d'apparition) soit d'autres paramètres (épidémie de grippe réduisant de moitié l'effectif disponible, pointe de trafic conjuguée à une intempérie).

En pratique, on peut distinguer les situations possibles :

Situation limite d'intervention : Période durant laquelle un ou des risques identifiés, de non atteinte des objectifs, conduisent à engager des procédures de situation exceptionnelle. Cette situation relève d'une décision du Directeur Général Adjoint chargé du P.A.T.

Situation exceptionnelle : Période durant laquelle les objectifs ne peuvent être atteints, des procédures exceptionnelles (information, intervention) sont mises en place localement. Cette situation relève de la Présidente du Conseil Départemental et du D.G.S.

Situation de crise départementale : Situation dirigée par le Préfet de zone. Les procédures coordonnées d'information, de gestion du trafic et d'interventions hivernales sont mises en place au niveau du département.

Situation de crise interdépartementale : Situation dirigée par le Préfet de zone de défense. Les procédures décrites ci-dessus sont mises en place régionalement.

Dans ces conditions, l'expérience et les statistiques météorologiques ont conduit à retenir les valeurs suivantes pour les seuils de transition entre la situation courante et la situation exceptionnelle :

- phénomène neigeux :
 - épisode continu et durée supérieure à 24 heures,
 - épaisseur de neige sur chaussée supérieure à 10 cm (zones H2 et H3) ou 15 cm (zone H4),
 - épisode suivi de vent provoquant des congères.
- phénomène verglas :
 - pluie verglaçante sur sol gelé ou pluie en surfusion.

3.3 - NIVEAUX DE SERVICES - HIERARCHISATION DU RESEAU

3.3.1 - Les niveaux de service

Les moyens, pourtant importants, mis en œuvre ne permettent pas d'intervenir partout en même temps avec la même efficacité et la même rapidité. Il devient alors indispensable de fixer des priorités pour maintenir la continuité de la circulation de transit sur les grands axes routiers départementaux et assurer la desserte des principaux pôles économiques du département.

Hors conditions exceptionnelles, deux niveaux retenus pour le département de la Creuse :

<p>Niveau de première intervention</p>	<p>Il fixe pour objectif de maintenir des conditions minimales délicates (C2) dans la période 5 heures – 24 heures pendant toute la durée des phénomènes et de rétablir des conditions normales de circulation (C1) dans un délai de 2 heures et demi après détection de verglas et 3 heures et demi après la fin du phénomène pour la neige (service continu et prioritaire entre 5 heures et 24 heures).</p> <p>Dans la période 24 heures - 5 heures, des conditions de circulation difficiles (C3) pourront être admises temporairement, une intervention continue sera nécessaire pour ne pas descendre en dessous de cette condition (délai de retour à C1 : 4 heures en verglas)</p> <p>Toutefois lors de phénomènes climatiques généralisés, compte tenu de la longueur de certains circuits, il pourra être admis un délai de retour supérieur (des moyens supplémentaires en renfort ne sont d'ailleurs prévus qu'uniquement pour la neige).</p> <p>Le salage si nécessaire, en bouillie de sel ou en grain, est prescrit.</p>
<p>Niveau de deuxième intervention</p>	<p>Il fixe à rétablir des conditions de circulation acceptables dès que possible après traitement du niveau de première intervention <u>sans objectif de délai de retour aux conditions de circulation de référence.</u></p> <p>Des priorités sont établies à l'intérieur de ce niveau de service mais restent internes à l'organisation de chaque U.T.T dans le cadre de son P.E.V.H (les interventions sont déclenchées dès disponibilité des moyens ou dès le rétablissement des conditions de circulation minimales sur le niveau de première intervention).</p> <p>Dans la période 7 heures – 21 heures les conditions de circulation sur ce réseau pourront être difficiles (C3) voire impossibles (C4) dans la période 21 heures – 7heures.</p> <p>Sur le réseau correspondant :</p> <ul style="list-style-type: none"> - Le simple raclage est préconisé sur la neige. - Le traitement par fondants <u>n'est pas autorisé</u>, sauf sur les points singuliers qui sont constitués par : <ul style="list-style-type: none"> • les zones ponctuelles répertoriées dans chaque U.T.T. qui pourront être traitées lors de conditions très exceptionnelles suivant les directives hiérarchiques (Cf. définition des points singuliers), • certains itinéraires particuliers définis au paragraphe suivant. <p>l'épandage d'un mélange pouzzolane/sel sera également possible.</p>

Hors situation exceptionnelle, l'ensemble des objectifs schématisé par le tableau suivant :

		Première intervention		Deuxième intervention	
Période de validité		5/24H	24/5H	7/21H	21/7H
Condition de référence		C1	C1	C1	C1
VERGLAS	Condition minimale	C2	C3	C3	C4
	Durée de retour à la condition de référence	2H30	4H	Non fixée	Non fixée
NEIGE	condition minimale	C2	C3	C3	C4
	Durée de retour à la condition de référence (à partir de la fin de la chute)	3H30	Non fixée	Non fixée	Non fixée

3.3.2 - Hierarchisation du réseau

Le croisement des diverses données de trafics et des paramètres socio-économiques a permis de classer par ordre d'importance les routes du département.

Depuis le 1^{er} septembre 2017, en application de la loi N.O.T.R.E. les transports scolaires sont désormais gérés par la Région Nouvelle Aquitaine.

A l'initiative de la Région Nouvelle Aquitaine, dans le cas d'intempéries exceptionnelles, des plans d'intervention pourront être spécialement établis pour prendre en compte les circuits de ramassage des bassins de collège ; également, une organisation visant à privilégier des itinéraires passant par des points de ramassage redéfinis pour l'occasion pourra être établie.

La mise en œuvre de cette organisation devra être contractualisée par convention entre la Région et le Département.

Pour le département de la Creuse, la hiérarchisation est la suivante :

NIVEAU de première intervention

- La RD 941 de limite Puy de Dôme à limite Haute Vienne qui assure la liaison Clermont-Ferrand / Limoges,
- La RD 942 de Guéret (RN 145 échangeur Est) et la RD 990 qui constitue un axe transversal majeur assurant la liaison entre la RN 145 et la RD 941,
- La RD 940 de limite Indre à la limite de la Haute Vienne en axe nord - sud,
- Les RD 917 de la limite Indre à Chambon sur Voueize, RD 997 de Boussac à Chénérailles puis RD 990 du Poteau de Genouillac à Moutier Rozeille et RD 982 d'Aubusson à limite Corrèze qui représentent l'autre axe nord - sud primordial,
- Les RD 993 de limite Allier à Chambon sur Voueize, RD 915 d'Evaux les Bains à la RD 997 dans Gouzon, RD 996 de Budelière à la RD 941 et RD 4 de Chénérailles à limite Puy de Dôme qui assurent la liaison de l'est de la Creuse vers la RN 145 et vers l'Allier,
- Les RD 988 et RD 941a d'Auzances à Aubusson, RD 996 de la RD 941 à La Courtine, RD 992 de Felletin à limite Haute Vienne, la RD 19 de Croze à la limite de la Corrèze, la RD 8 de Gentioux à la RD 982, qui desservent le sud de la Creuse,
- Les RD 912 de Bourganeuf à la RN 145, la RD 912A1 de Grand Bourg à Aulon via Bénévent, RD 914 de Bénévent à limite Haute - Vienne, la RD 914 et la RD4 de Guéret à La Brionne qui desservent l'ouest de la Creuse,
- Les RD 951 et RD 1 de Saint Pierre de Fursac à la limite de l'Indre via La Souterraine, la RD 5 de Dun le Palestel à RN145, RD 6 de la RD 940 à la limite de l'Indre, qui desservent le nord de la Creuse,

La RD 100 entre la RD 940 (giratoire Jardiland) et la RD 4 (giratoire Intermarché),
la RD 100 entre la RD 66 à Nouhant et la limite du département de l'Allier,
La RD 11 puis la RD 100 entre les giratoires de Villechabut et de Pierre Blanche via Ajain,
La RD 76 entre la RD 942 et la RD 940, desserte du C.M.N.,
Les RD 74 et RD 49 entre la RN 145 et Noth,
La RD 19 de la RD 988 à la RD 941,
La RD 9 de la RD 941 à Crocq ainsi que de la RD 996 à la limite du Puy de Dôme,
La RD 7 de Vallières à la RD 941,
La RD 997 et la RD 916 entre Boussac et la limite de l'Allier,
La RD 66 et la RD 64 de la RD 917 à Viersat via Nouhant,
La RD 17 de Saint Sulpice les Champs à Aubusson,
La RD 16 entre Ahun et la RD 941 via Saint Sulpice les Champs,
La RD 55 de Lavaveix à Chénérailles,
La RD 22 et RD 76 de la RN 145 à Bussière Dunoise.

L'ensemble de ces réseaux représente l'équivalent de **881 kms**.

NIVEAU de deuxième intervention

➔ Le reste du réseau départemental soit l'équivalent de **3529 kms**. Pour cette catégorie les priorités sont établies dans le cadre de l'organisation interne de chaque U.T.T. et sont fonction de l'importance et de la localisation des intempéries ainsi que des paramètres socio-économiques de chaque secteur. Sur ces itinéraires, un simple raclage est préconisé pour la neige, le salage demeure toutefois possible sur certains points singuliers.

➔ Définition du point singulier :

Il est établi dans les deux cas différents suivants ;

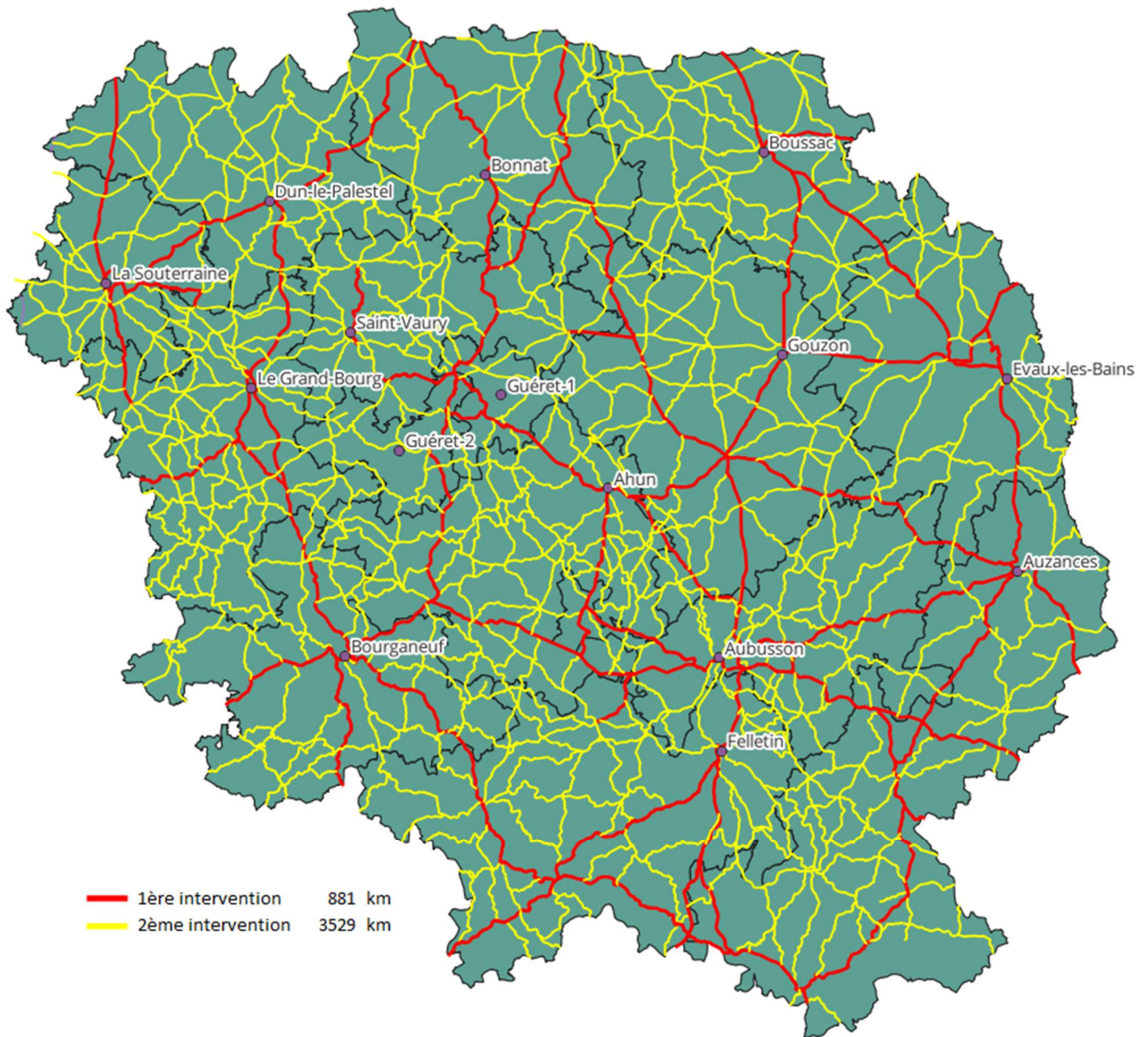
- une section de route de deuxième intervention avec très faible circulation, en rampe et (ou) en virages, de quelques centaines de mètres maximum, ayant un intérêt majeur et sur laquelle se produisent de manière récurrente des situations de blocage ou accidentogènes. **Il s'agit dans ce cas de point singulier ponctuel qui ne représentera pas une section de route de plusieurs kilomètres.**
- un itinéraire spécifique, de par la nature de son trafic (tronçon avec faible circulation mais assurant une continuité d'itinéraire, faible ou forte circulation mais desserte d'une activité socio-économique importante).

Les tronçons de route suivants sont considérés comme **des points singuliers étendus**, ils représentent l'équivalent de **160 kms** ;

La RD 44 de Maison Feyne à Dun le Palestel,
La RD 912 de La Souterraine à la limite de la Haute Vienne,
La RD 72 entre La Souterraine et Saint Agnant de Versillat,
La RD 27 de Mérinchal à la RD 941,
La RD 11 entre Ladapeyre et Boussac,
La RD 65 entre la RD 990 et l'usine ATULAM,
La RD 47 entre la RN 145 (échangeur Ouest) et Saint-Sulpice le Guérétois,
La RD 4 entre la RN 145 (échangeur Est) et Saint Laurent,
La RD 4 entre la RD 1 et la limite du département de la Haute-Vienne,
La RD 915 entre Evaux les Bains et la limite du département de l'Allier,
La RD 100 entre l'échangeur de la RD 917 à la côte d'Auge,
La RD 13 entre Pontarion et Ahun puis entre le Moutier d'Ahun et la RD 990,
Les RD 50 et RD 18 de la RD 942 à Busseau (desserte de la fromagerie),
La RD 7 de la RD 917 à l'accès à la mine de Montebras,
Les RD 36 et RD 34 entre Le Monteil au Vicomte et la RD 941,
La RD 22 desserte de la zone de Langladure à partir de la RD 941,
La RD 9 de Bellegarde en Marche à la RD 993,
La RD 18 de la RD 996 à la limite du Département de la Corrèze,
La RD 16 de Gentioux à Vallières,

La hiérarchisation de l'ensemble du réseau est représentée sur la carte ci- après.

Niveaux d'intervention



ORGANISATION OPERATIONNELLE

4.1 – MOBILISATION DES ACTEURS / DISPOSITIFS D'ASTREINTES

Durant la période d'activation du service hivernal soit 17 semaines soit du 13 novembre 2023 au 11 mars 2024 pour les U.T.T. d'AUBUSSON et BOURGANEUF, 15 semaines soit du 27 novembre 2023 au 11 mars 2024 pour les autres U.T.T., le personnel nécessaire à la surveillance et au traitement des routes, à l'information des usagers, est mis en astreinte avec un délai de prévenance supérieur à 15 jours, l'astreinte sera alors indemnisée dans le cadre de l'astreinte programmée.

Toutefois, une décision de mise en astreinte en dehors de cette période sera proposée par le S.E.E.S.R. au Directeur de l'Ingénierie Routière et au Directeur Général Adjoint en charge du Pôle Cohésion des Territoires au vu de prévisions météorologiques pessimistes. Si le délai de préavis devait être inférieur à 15 jours, l'astreinte sera alors indemnisée dans le cadre de l'astreinte non-programmée.

Lors de sa mise en astreinte, le personnel doit être joignable en dehors des heures de service pour assurer les interventions permettant le respect des durées de retour aux conditions de référence affichées pour chaque niveau de service.

Les personnels mis en astreinte en permanence sont les suivants :

- 12 patrouilleurs (et/ou responsables d'intervention),
- 56 agents d'intervention (agents titulaires, vacataires, agents du Parc) situés dans les différentes U.T.T.,
- 1 agent au S.E.E.S.R. pour le recueil et la diffusion des informations,
- 1 cadre technique.

Un tableau d'astreinte est établi dans chacun des services concernés (U.T.T, Parc Départemental, S.E.E.S.R.) pour l'ensemble de la période d'activation du service hivernal. Ces tableaux sont inclus dans le P.E.V.H. de chaque U.T.T.

Le tableau d'astreinte est à communiquer aux agents au moins 15 jours avant le début de la période d'astreinte programmée. Le non-respect de ce délai de prévenance, donnera lieu à une majoration de 50% de l'indemnité d'astreinte.

Cette majoration s'appliquera lors du remplacement d'un agent d'astreinte en deçà du délai de prévenance de 15 jours uniquement en cas de force majeure (maladie, événement familial grave, etc...). Ce remplacement sera systématique et quel que soit les prévisions météorologiques.

Elle ne s'appliquera pas lorsque le remplacement interviendra à la demande de l'agent pour convenance personnelle.

Afin de respecter d'une part les dispositions dérogatoires pour interventions aléatoires, en particulier le temps de travail hebdomadaire et le repos hebdomadaire continu, et d'autre part la nécessité de disposer d'au moins un dimanche de repos sur deux dimanches consécutifs, la semaine d'astreinte est décomposée en 2 périodes :

- Une période dite « astreinte de week-end » du vendredi 16h30 au lundi 8 h 00.
- Une période dite « astreinte de semaine » du lundi 8 h 00 au vendredi 16 h 30.

Si l'on considère une organisation théorique basée sur un taux de retour d'astreinte d'une semaine sur trois, soit trois équipes mobilisées en trois semaines, le schéma de principe est le suivant /

Période	Astreinte week-end (vendredi 16 h 30 - lundi 8 h)	Astreinte semaine (lundi 8 h - vendredi 16 h 30)
Semaine 1	Equipe 1	Equipe 2
Semaine 2	Equipe 3	Equipe 1
Semaine 3	Equipe 2	Equipe 3

Sur trois semaines, chaque équipe sera en astreinte pendant sept jours en deux périodes.

Si sur certains centres, le rythme d'une période sur trois n'arrivait pas à être tenu, il faudrait reconsidérer le dispositif en s'efforçant d'utiliser au mieux l'ensemble de l'effectif disponible.

L'astreinte est un mode d'organisation qui permet d'assurer une mobilisation rapide des personnels pour pouvoir réaliser, dans les plus brefs délais, le service hivernal ou d'autres interventions.

L'exécution d'un service efficace nécessite des délais d'intervention réduits, et par conséquent la mise en astreinte d'un personnel suffisant pour exécuter les interventions de service hivernal de faible ampleur, et tous les travaux liés à la sécurité routière.

Pour des raisons de sécurité, en cas d'intempéries importantes prévues par le prestataire de fourniture de données météorologiques, une seconde équipe (responsable, patrouilleurs et agents d'intervention) pourra être mise en astreinte pour remplacer la première équipe dans les conditions mentionnées dans les articles 4.6.3. et 4.6.4. afin que les agents puissent bénéficier de leur repos quotidien.

L'astreinte n'a de sens que pour viser une réactivité réduite. Dans un souci de qualité de service, il est préconisé un délai d'intervention de **quarante minutes maximum** entre l'alerte et le départ en intervention.

Les astreintes seront indemnisées selon les textes en vigueur et le principe de comptabilité des heures supplémentaires sera le suivant :

- Pour les agents soumis aux horaires fixes :

Il sera appliqué le règlement particulier du temps de travail en vigueur voté par le Conseil Départemental (les personnels concernés étant les agents de maîtrise et les agents des centres d'exploitation (adjoints techniques)).

Toutes les heures réalisées en dehors des plages de travail 8h00-12h00, 13h30-17h30 (16h30 le vendredi, 17h00 le jeudi) seront comptabilisées en HS.

Les heures à récupérer pourront être cumulées dans la limite, en fin de mois, de 24H effectuées les mois précédents, et 62,5 h en ajoutant les heures effectuées dans le mois concerné. En situation exceptionnelle, ces plafonds pourront être relevés de 62,5 h à 101 h, pendant un ou plusieurs mois, avec un mois de transition ou les deux plafonds seront de 62,5 h avant le retour à la règle normale. Il y aura toutefois, sur justificatif du chef d'U.T.T. la possibilité de déroger à ces plafonds.

- Pour les agents soumis au système de pointage (horaires variables), sont concernés, les chefs d'U.T.T., les contrôleurs et les permanents S.E.E.S.R. :

Toutes les heures réalisées en dehors de la plage horaire globale (avant 7h45 et après 19h15) seront comptabilisées en H.S. Ces agents continueront de pointer même en dehors de ces plages et lorsque le lieu d'embauche ou de débauche ne sera pas le siège de l'U.T.T. (ou le P.A.T.) la fiche habituelle de rectification sera remplie.

Les heures supplémentaires à payer seront indemnisées selon le décret n°2002-60.

Les heures supplémentaires à récupérer seront bonifiées suivant le principe suivant :

- H.S. réalisées le samedi 1 h 30 pour 1 heure effectuée.
- H.S. réalisées les nuits (22h00- 7h00)
les dimanche et jours fériés 2 h 00 pour 1 heure effectuée.

A noter que les agents de catégorie C et B rémunérés par le Conseil Départemental dont l'indice brut de rémunération est supérieur à 380 et occupant un des emplois suivants pourront avoir droit à l'indemnisation des heures supplémentaires effectuées dans le cadre du décret n° 2002-60 (la liste des métiers ouvrant droit à cet avantage sera à définir).

- Technicien chargé de l'entretien routier.
- Technicien chargé de la gestion et de l'entretien routier.
- Technicien chargé d'études au S.T.N.O.A.
- Technicien du S.E.T.P.
- Responsable d'U.T.T.
- Contrôleur d'U.T.T.

En revanche pour les ingénieurs (catégorie A), il n'y a pas d'indemnisation possible, ils devront donc systématiquement récupérer.

Dans tous les cas une feuille de travail sera remplie ou une synthèse fera apparaître les heures ouvrant droit à récupération ou à indemnisation suivant le libre choix des agents et validée selon les nécessités de service (saisie réalisée dans l'outil de comptabilité analytique A.G.T. à compter du 1^{er} janvier 2020).

Il n'y aura pas de plafonnement du cumul d'heures à récupérer, les agents devront néanmoins avoir récupéré ces heures pour le début de la VH suivante.

Ces récupérations devront être accordées par la hiérarchie concernée suivant les nécessités de service.

4.2 – LE MATERIEL

4.2.1 - Le matériel d'intervention

Les moyens mis en œuvre pendant la période d'activation de la viabilité hivernale (Cf. tableau de la page suivante) sont dimensionnés pour lutter contre les intempéries d'un hiver normal :

- Trente camions équipés avec lame bi-raclage et saleuse à épandage de saumure (en noir ou en rouge sur le tableau), sont répartis pendant toute la période hivernale dans les différents centres d'exploitation, optimisés en fonction des longueurs de circuits et des niveaux de service ;

Pour faire face à des conditions ponctuellement plus difficiles (chutes de neige importantes), en qualité de « renforts pousseurs » (en vert sur le tableau):

- Deux tracteurs avec lame et/ou étrave (U.T.T. LA SOUTERRAINE, U.T.T. AUBUSSON), stationnés respectivement dans les centres de BENEVENT et CROCQ ;

- Trois camions équipés de lame ou étrave sur les U.T.T. d'AUBUSSON, AUZANCES et BOURGANEUF sont également mobilisables en une demi-journée maximum. Ils pourront également palier en urgence aux pannes des matériels affectés.

L'utilisation de ces moyens de renfort sera conditionnée par l'autorisation préalable de la Direction de l'Ingénierie Routière (ou du cadre technique VH en dehors des horaires normaux de service), particulièrement pour la validation de la mise en astreinte non programmée des chauffeurs et accompagnateurs, agents des centres ou du Parc Départemental, **pour des interventions de nuit ou le week-end.**

D'autres camions 13T ou 19T équipés de lame et saleuse sont en réserve au Parc Départemental. Ils devront être opérationnels dans les mêmes conditions que le matériel affecté.

A l'occasion de conditions hivernales précoces (hors période de la viabilité hivernale), des interventions pourront s'avérer nécessaires. Il s'agira alors de faire face à la situation avec les matériels affectés à demeure en U.T.T., les camions 13 tonnes et 16 tonnes, à l'exception des U.T.T. d'AUBUSSON et de GUERET pour lesquelles des véhicules du Parc Départemental seront mis à disposition de manière anticipée, à compter du début de la semaine 45, à savoir :

- U.T.T. d'AUBUSSON, centre de GENTIOUX : 1 camion 19 tonnes ;
- U.T.T. d'AUBUSSON, centre de LA COURTINE : 1 camion 19 tonnes ;
- U.T.T. de GUERET ; 1 camion 26 tonnes.

Il en va de même pour des phénomènes climatiques tardifs (hors période d'activation officielle de la viabilité hivernale) : les matériels supplémentaires du Parc Départemental pourront faire l'objet d'un prolongement de mise à disposition.

Les engins de déneigement sont équipés de feux à éclats bleus qui ne sont utilisés que pendant les opérations de salage ou de déneigement.

Il convient de préciser que ces feux indiquent à l'utilisateur qu'il doit faciliter le passage mais ils ne rendent pas pour autant l'engin prioritaire. L'usage simultané de deux types de feux (bleu et orange) est interdit.

Les feux à éclats bleus sont amovibles pour être retirés ou masqués hors période hivernale.

En cas de situation exceptionnelle (Cf. paragraphe 4.8.1), les moyens des S.I.V.O.M. et des entreprises privées du secteur des bâtiments et des travaux publics pourront également être mis en œuvre, dans le cadre d'un conventionnement. La liste et le coût de location de ces matériels doivent figurer dans les P.E.V.H.

Les moyens utilisés par les communes pourront être utilisés, sous convention (payante ou non payante) sur les routes départementales. La liste des conventions sera annexée dans chaque P.E.V.H.

4.2.2 - les moyens de liaison

L'état actuel du réseau de radiotéléphones mis à disposition des U.T.T., des centres d'exploitation, du S.E.E.S.R. ainsi que dans chaque véhicule d'intervention ou de patrouille ne permet plus une diffusion rapide et complète de l'information. Depuis la fin de l'année 2016, chaque centre d'exploitation a donc été équipé d'un téléphone portable de service.

Chaque patrouilleur est également équipé d'un téléphone portable de service.

Moyens en matériels VH 2023-2024

UTT	centres	Moyens en matériel						
		Camion/Tracteur		Saleuse		Lame/Etrave		Oservations
		n°	type	n°	type	n°	type	
AUBUSSON	Aubusson	CA 223	19 T	SP 128	saumure	LBR 12	bi-raclage	matériel Parc
		CA 331	13 T	SP 355	saumure	LBL 20	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Crocq	Location	19 T 4x4	saleuse location	saumure	LBR 04	bi-raclage	matériel location VH
		CA235	19 T 4x4	SP 139	saumure	LBR 01/CNE 03	bi-raclage	matériel Parc
		TS210	tracteur			LBL06		matériel Parc
	Felletin	CA 232	19 T	SP 136	saumure	LBR 19	bi-raclage	location Parc
		CA 409	16 T	SP 370	saumure	LBL 36	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Gentioux	CA 227	19 T 4x4	SP 130	saumure	LBR 06	bi-raclage	matériel Parc
		CA	19 T	saleuse location	saumure	LBR 08/CNE 06	bi-raclage	matériel Parc
	La Courtine	Location	19 T 4x4	saleuse location	saumure	LBR 07/CNE 04	bi-raclage	matériel Parc + location
		CA 234	19 T	SP 138	saumure	LBR 21	bi-raclage	matériel Parc
		Location	19 T			Location	bi-raclage	matériel location VH
	total	12						
AUZANCES	Auzances	CA 405	16 T	SP 366	saumure	LBL 32	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Bellegarde	CA 330	13 T	SP 354	saumure	LBL 19	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Evaux	CA 404	16 T	SP 365	saumure	LBL 31	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Chambon	CA 327	13 T	SP 351	saumure	LBL 17	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Chénérailles	CA 402	16 T	saleuse location	saumure	LBL 29	bi-raclage	matériel affecté + location
		CA 233	19 T	SP 137	saumure	LBR 20	bi-raclage	matériel Parc
	total	6						
BOUSSAC	Gouzou	CA 335	13 T	SP 359	saumure	LBL 24	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Boussac	CA 408	16 T	SP 369	saumure	LBL 35	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Chatelus	CA 401	16 T	SP 362	saumure	LBL 28	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Bonnat	CA 407	16 T	SP 368	saumure	LBL 34	bi-raclage	matériel affecté UTT
	total	4						
LA SOUTERRAINE	La Souterraine	CA 221	19 T	SP 126	saumure	LBR 10	bi-raclage	matériel Parc
	Dun le Palestel	CA 332	13 T	SP 356	saumure	LBL 21	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Grand Bourg	CA 406	16 T	SP 367	saumure	LBL 33	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Bénévent	CA 410	16 T	SP 371	saumure	LBL 38	bi-raclage	matériel affecté UTT
		TS 209	tracteur			LBL 07/CNE 05		matériel Parc
total	5							
GUERET	Guéret	Location	19 T ou 26 T	Saleuse location	saumure	LBR 14	bi-raclage	matériel Parc + location
		CA 226	26 T	SP 132	saumure	LBR 15	bi-raclage	matériel Parc
		CA 403	16 T	SP 364	saumure	LBL 30	bi-raclage	matériel affecté UTT
	total	3						
BOURGANEUF	Bourganeuf	CA 326	13 T	SP 347	saumure	LBL 16	bi-raclage	matériel Parc
		CA 411	16 T	SP 372	saumure	LBL 38	bi-raclage	matériel affecté UTT
	Royère	CA 400	16 T	SP 361	saumure	LBR 05	bi-raclage	Matériel affecté UTT
		CA236	19 T 4x4			LAB 06	lame simple	matériel Parc
	Pontarion	CA 333	13 T	SP 357	saumure	LBL 08	bi-raclage	matériel affecté UTT
		CA 237	19 T	Saleuse location	saumure	LBR 08	bi-raclage	matériel Parc + location
	Saint Sulpice	CA 328	13 T	SP 352	saumure	LBL 15	bi-raclage	matériel affecté UTT
	total	7						

en noir : matériels affectés à demeure

en rouge : matériels supplémentaires du Parc en renfort pour la Viabilité Hivernale

en vert : matériels supplémentaire loués par le Parc

UTT	centres	stockage du sel		fabrication		
		Aire	Abris			
AUBUSSON	Aubusson	oui	non	non	non	Felletin
	Crocq	oui	oui	non	non	Felletin
	Felletin	oui	oui	oui	oui	
	Gentioux	oui	non	non	non	Felletin
	La Courtine	oui	non	non	non	Felletin
AUZANCES	Auzances	oui	oui	non	oui	
	Bellegarde	oui	non	non	non	Felletin
	Evaux	oui	non	non	non	Auzances Gouzon
	Chambon	Evaux	non	non	non	Gouzon
	Chénérailles	oui	oui	non	non	Gueret Gouzon
BOUSSAC	Gouzon	oui	non	non	oui	
	Boussac	oui	non	non	non	Gouzon
	Chatelus	oui	non	non	non	Gueret
	Bonnat	oui	non	non	non	Gueret
LA SOUTERRAINE	La Souterraine	oui	non	non	non	Grand Bourg
	Dun le Palestel	oui	oui	non	non	Grand Bourg
	Grand Bourg	oui	non	non	oui	
	Bénévent	oui	non	non	non	Grand Bourg
GUERET	Guéret	oui	non	oui	oui	
BOURGANEUF	Bourganeuf	oui	oui	non	non	Pontarion
	Royère	oui	oui	non	non	Pontarion/Felletin
	Pontarion	oui	oui	non	oui	
	Saint Sulpice	oui	oui	non	non	Pontarion

4.2.3 - Les appareils de mesures

- Les thermo-hygromètres

Des thermo-hygromètres sont à disposition des patrouilleurs, ils permettent, en des points représentatifs du réseau désignés dans les P.E.V.H. de chaque U.T.T., de relever les températures de l'air et des chaussées, l'humidité de l'air et le calcul du point de rosée.

- Les Indicateurs de Profondeur de Gel (I.P.G. ou cryopédomètres)

19 appareils (chimiques ou électroniques) sont implantés sur le réseau départemental sur des sections représentatives (Cf. le tableau en annexe).

Le relevé quotidien, en période de gel important, permet de suivre l'évolution de la profondeur du gel et dégel dans les chaussées afin d'anticiper l'éventuelle mise en place de barrières de dégel.

Chaque appareil fait l'objet d'une vérification annuelle par le laboratoire du Parc Départemental.

4.3 – LES MATERIAUX

Le fondant employé sera le chlorure de sodium (sel) de classe A (marché de fourniture au Parc Départemental) et la bouillie de sel (saumure + sel en grains). Pour pallier à une rupture d'approvisionnement en sel, lors de conditions exceptionnelles, il a été prévu, dans le cadre d'un marché à commandes, la possibilité d'approvisionnement de sel de classe B.

L'utilisation d'abrasifs (pouzzolane essentiellement) sera privilégiée en mélange avec du sel et limitée aux points singuliers étendus ou ponctuels connus sur chaque territoire d'U.T.T. Ce type de mélange pourra occasionnellement être utilisé sur le réseau de première intervention lorsque les conditions de circulation l'exigeront ou pour des raisons d'ordre pratique.

L'utilisation étendue des fondants sur le réseau secondaire pourra être envisagée en cas de situation exceptionnelle suivant des critères bien définis mais relèvera d'une décision du Conseil Départemental.

Il est rappelé que la limite d'efficacité du chlorure de sodium se situe aux alentours de -7°C . De plus, il n'agit qu'au bout de 20 à 30 minutes en présence d'eau liquide dans le phénomène combattu ou avec une humidité de l'air supérieure à 75 %. Il est donc inefficace pour traiter certains phénomènes tels que la pluie en surfusion ou la neige sèche.

La bouillie de sel allie les avantages de la rapidité d'action de la saumure à l'action plus durable du sel en grains. La limite d'utilisation de la bouillie de sel se situe aux alentours de -12°C .

Le sel n'agit efficacement que s'il y a brassage par les véhicules empruntant la voie. Le sablage par abrasifs (100 à 200 g/m²) conserve donc un intérêt pour les routes départementales peu fréquentées.

Il est bon de rappeler qu'il ne faut pas chercher à éliminer la neige par fusion, mais à la décoller de la chaussée en associant les raclages et les salages.

Rappel sur les techniques de traitement :

On distingue 3 types de traitement répondant à des objectifs différents :

- Le **traitement préventif** qui consiste à empêcher la formation du verglas et rendre la neige humide afin qu'elle n'adhère pas à la chaussée.
- Le **traitement pré-curatif** qui consiste à empêcher la formation du verglas et rendre la neige humide afin qu'elle n'adhère pas à la chaussée, plus efficace que le traitement préventif dans la mesure où le délai entre le phénomène et son traitement est le plus court possible.
- Le **traitement curatif** qui est destiné à éliminer la cause de la glissance de la chaussée ; ce peut être un raclage ou un salage.

A noter que tout salage préventif systématique doit être abandonné au profit d'un traitement pré-curatif reposant sur :

- Une surveillance efficace des risques d'intempéries à l'aide des prévisions météo, des observations in situ, des mesures de températures de l'air et d'humidité relative ;
- Une exécution dans le délai le plus court possible précédant l'apparition du phénomène ;
- Un dosage approprié, de l'ordre de 10 à 20 g/m².

Les traitements préventifs et pré-curatifs sont déconseillés sur chaussée sèche et quand l'humidité relative de l'air est inférieure à 75%. Toutefois, les interventions systématiques en fonction de schémas décisionnels prédéfinis peuvent se justifier sur les sections à fort trafic ou fortes pointes de trafic.

Afin de se répandre convenablement sur toute la largeur de la chaussée, le sel a besoin d'un minimum de trafic, mais ce dernier ne doit pas être trop important car il est susceptible d'éliminer totalement le sel. Aussi ces traitements n'ont une réelle efficacité qu'après l'heure de pointe du soir.

La pratique du raclage nécessite les recommandations suivantes :

- En cas d'utilisation d'une lame sans caoutchouc, ne pas chercher à mettre la chaussée au noir afin de ne pas détériorer les revêtements.
- Racler avec précautions, ne pas dépasser **50 km/h**.
- Veiller à éviter les projections sur les habitations, les véhicules en stationnement et les piétons.
- Traiter l'itinéraire en continu, sans se préoccuper du dégagement des carrefours rencontrés.
- Pour le traitement des deux voies jumelées des créneaux de dépassement à trois voies ; il s'agit de procéder dans un premier temps au traitement d'une seule voie. Lorsque la voie rapide aura été traitée en priorité, la voie lente pourra être raclée dans la continuité après demi-tour ou ultérieurement. La technique du traitement « en tandem » (deux camions en parallèles) pourra être utilisée pour le raclage simultané des deux voies.

Les choix de traitement, fonction des différents types de neige ou de verglas sont définis dans le manuel fonctionnel de viabilité hivernale. Ils sont résumés dans les tableaux suivants, donnés à titre indicatif dans le contexte de l'application du présent D.O.V.H., ils pourront être à adapter aux situations réelles du terrain.

➤ **Niveau de 1ère intervention**

Traitement du verglas :

Type de verglas	Traitement	Mode de traitement		Traitement optimal
		Pré curatif	Curatif	
Plaque de verglas	Bouillie de sel	10 g/m ² + saumure	15 à 20 g/m ² + saumure	Précuratif
Givre/Gelée blanche	Bouillie de sel	10 g/m ² + saumure	15 à 20 g/m ² + saumure	Précuratif ou curatif précoce
Précipitation de brouillard givrant	Bouillie de sel	10 g/m ² + saumure	15 à 20 g/m ² + saumure	Précuratif tardif
Pluie sur sol gelé	Bouillie de sel (1) ou sel en grains (2)	10 g/m ² + saumure	(1) 15 à 20 g/m ² + saumure ; (2) Sel : 40 g/m ²	Précuratif tardif
Pluie en surfusion	Bouillie de sel	10 g/m ² mini + saumure	20 g/m ² mini + saumure	Précuratif tardif

Traitement de la neige en pré-curatif:

Etat du revêtement	Type de neige		
	Sèche	Humide	Mouillée
Sec et froid < 0°C	Pas d'intervention	10 g/m ² + saumure	10 g/m ² + saumure
Humide	10 g/m ² + saumure	10 g/m ² + saumure	10 g/m ² + saumure
Mouillé	Pas d'intervention	Sel uniquement 10 g/m ²	Pas d'intervention

Traitement de la neige en curatif :

Type de neige	Traitement optimal	Lame d'usure	Nature du fondant et dosage	Remarques
Neige sèche/froide	Raclage ou lame légèrement levée (tourbillon)	Acier de préférence	Sans objet	Ne pas saler sinon risque de collage de la neige
Neige humide	Raclage + salage dans la trace raclée	Douce de préférence (caoutchouc)	20 à 30 g/m ² + saumure	Le trafic peut favoriser le travail du sel sur la neige
Neige mouillée	Raclage uniquement	Douce de préférence (caoutchouc)	Sans objet	Un salage ou un présalage peut augmenter le risque de blocage (refroidissement de la surface)

- Lors du dernier passage le dosage de 10 g/m² pourra être porté à 15 g/m². De même, en situation exceptionnelle, avec des températures très basses (< - 5°C) ou de chute brutale de température après l'évènement neigeux, les dosages pourront être augmentés.

➤ Niveau de 2^{ème} intervention

Traitement de la neige et du verglas en curatif :

Type de neige	Traitement optimal	Lame d'usure	Nature et dosage du fondant	Remarques
Verglas	Curatif	Sans objet	Aucun, sauf points singuliers	Possibilité d'utilisation de pouzzolane en mélange avec le sel
Neige sèche	Raclage	Acier de préférence		
Neige humide	Raclage	Lame caoutchouc de préférence		
Neige mouillée	Raclage uniquement	Lame douce de préférence (caoutchouc)		

4.4 – LA SIGNALISATION (Panneaux de danger verglas)

Le verglas localisé atmosphérique apparaissant sur un point singulier est considéré par la jurisprudence comme un défaut d'entretien susceptible d'engager la responsabilité publique dès lors qu'il n'est pas démontré que le traitement a été effectué ou le risque de verglas signalé.

Lorsqu'il est possible de signaler le verglas, la signalisation s'effectue à l'aide de panneaux A 4 ou AK 4, implantés à 150 mètres de part et d'autre du danger, et complétés par des panonceaux M 9 ou KM 9 d'indications diverses portant l'une des inscriptions suivantes :

4.4.1 - « VERGLAS FREQUENT » :

Sur les sections où il peut se produire en l'absence d'une formation généralisée, c'est-à-dire où son apparition échappe à toute prévision. C'est le cas de courtes sections de routes connues par expérience. Cette signalisation est installée pour le 1^{er} novembre ou avant si cela s'avère localement nécessaire. Ils seront occultés au plus tôt le 1^{er} avril ou plus tard si cela s'avère localement nécessaire. Une carte de ces zones est intégrée à chaque P.E.V.H.

4.4.2 - « RISQUE DE VERGLAS » :

Lorsque celui-ci fait l'objet d'une prévision météorologique. Cette signalisation s'effectue à l'aide de panneaux mis en place pour une durée limitée (occultables ou pliables par exemple).

4.4.3 - « VERGLAS » :

Lorsqu'il est réellement constaté. Cette signalisation s'effectue à l'aide de panneaux mis en place pour une durée limitée (occultables ou pliables par exemple).

- Dans le cas 4.4.1, on emploie des panneaux A4 et panonceaux M9.
- Dans les cas 4.4.2 et 4.4.3, on emploie des panneaux AK 4 et des panonceaux KM 9.

En cas d'appel signalant du verglas sur un axe à un moment où l'U.T.T. n'a pas à intervenir (niveau de service n'autorisant pas le salage ou en dehors de la plage horaire d'intervention liée au niveau retenu par le D.O.V.H. sur cet axe), le patrouilleur ou le responsable devra systématiquement se déplacer pour vérifier la réalité du phénomène constaté.

En cas de verglas avéré, et si la section n'est pas signalée par des panneaux A4 installés depuis le début de l'hiver, une signalisation temporaire sera mise en place (les U.T.T. sont dotées d'une signalisation AK4 et KM9 « verglas » transportable dans les véhicules des patrouilleurs).

Le patrouilleur pourra en parallèle juger de l'opportunité du déclenchement d'une intervention.

4.5 – PROCESSUS DECISIONNEL

4.5.1 - L'évaluation du risque

L'évaluation du risque passe par une bonne connaissance du milieu et du climat local (zones humides, zones d'ombre, zones d'altitudes, microclimats, fréquence et localisation des intempéries importantes) où se déclareront vraisemblablement les premières intempéries et par un suivi quotidien des prévisions fournies par le prestataire.

Ces prévisions peuvent également se consulter de plusieurs manières différentes:

- Les bulletins de Météo France consultables par Internet : Site météofrance.fr
- Tout site Internet d'autres fournisseurs de données météo.

4.5.2 - Le patrouillage

La décision de patrouillage se fait de manière concertée. Le S.E.E.S.R, à l'issue d'une éventuelle conférence téléphonique avec les U.T.T., propose chaque matin au Directeur de l'Ingénierie Routière, ou à son suppléant en cas d'absence, une décision de patrouillage ou de suspension de patrouille pour le lendemain. Cette décision est prise à partir de la consultation des prévisions météorologiques fournies spécifiquement par le prestataire météo. Cette décision est prise par circuit en s'attachant à respecter les cohérences territoriales et météorologiques (Nord de la RN 145, entre RN 145 et RD 941, Sud de la RD 941) et doit parvenir en U.T.T. et au Parc Départemental en début d'après-midi.

Un patrouilleur assure la surveillance d'un secteur pouvant comprendre plusieurs circuits d'intervention y compris sur le territoire d'une U.T.T. voisine.

Si la patrouille est décidée, il revient à chaque responsable d'U.T.T. de décider du niveau de patrouillage (horaire de démarrage, itinéraire de la patrouille ...) nécessaire en fonction des prévisions météorologiques et du risque routier établi :

⇒ Peu de risque : se contenter de vérifier les prévisions sur les points sensibles et représentatifs clairement identifiés dans le P.E.V.H. de chaque U.T.T., il n'est pas nécessaire de procéder à une patrouille de tout l'itinéraire.

Pour le cas présent, sont représentés sur la carte ci-après les itinéraires à patrouiller au minimum.

⇒ Risque prévu : vérifier toutes les zones à risque, effectuer les mesures et éventuellement en cas de doute effectuer une patrouille complète. Penser à contacter les patrouilleurs voisins. Une deuxième phase de mesures/observations peut être réalisée au lever du jour en même temps que le relevé des cryopédomètres.

⇒ Phénomènes hivernaux constatés et généralisés : dès détection des phénomènes (neige, verglas important ...) les interventions sont déclenchées, les patrouilleurs voisins sont contactés, il est inutile d'effectuer une patrouille complète.

Dans tous les cas le patrouilleur remplira une fiche qui servira de compte rendu. Cette fiche traduira :

⇒ Les observations visuelles faites en différents points représentatifs.

⇒ Les mesures sur chaussée qui permettront de mieux connaître le niveau de risque (température de l'air, de surface, humidité de l'air, salinité résiduelle ...).

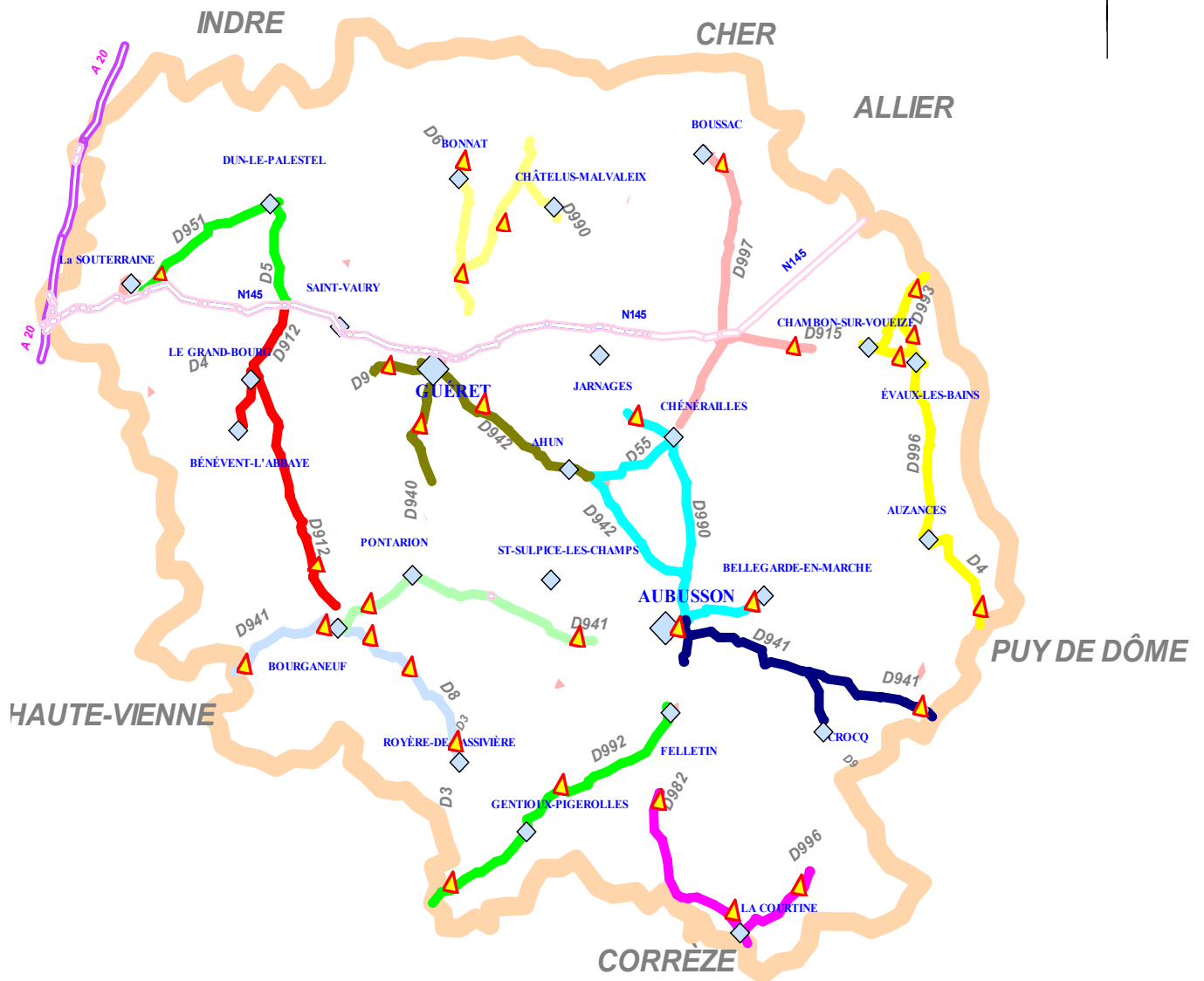
⇒ Les éventuelles informations fournies au patrouilleur voisin lorsque le circuit de patrouille déborde sur un circuit d'intervention d'une U.T.T. voisine.

La communication entre patrouilleurs :

Dans le cas d'un déclenchement de patrouilles généralisé (12), chaque patrouilleur prendra contact téléphoniquement, avec le patrouilleur du secteur voisin pour l'informer de sa décision d'intervention.

Lorsque les patrouilles auront été décidées de manière groupée mais non généralisée, tout patrouilleur qui aura déclenché une intervention sur un itinéraire débouchant sur un secteur non patrouillé voisin devra en informer le(s) patrouilleur(s) concerné(s) soit directement par téléphone à son domicile (la liste des personnels d'astreinte et leurs coordonnées sont diffusées hebdomadairement) soit via la permanence de la veille qualifiée.

Itinéraires de patrouilles prioritaires



BDCARTO-IGN Droits réservés ©

points sensibles aux intempéries hivernales

4.5.3 – Les interventions

Durant la période hivernale, les interventions de service hivernal sont prioritaires par rapport aux autres missions. L'intervention étant décidée, la rapidité est le facteur prépondérant de l'efficacité.

Il est souhaitable de ne pas dépasser un délai de **40 minutes** entre la décision d'intervention et le démarrage des véhicules. Concernant les agents dont le domicile est éloigné des lieux d'intervention, une organisation adaptée sera mise en place par le chef de centre, le contrôleur puis le responsable de l'U.T.T. en son absence, afin de ne pas pénaliser l'ensemble du dispositif.

Il convient donc que le processus de déclenchement des différentes opérations soit connu de l'ensemble des agents. La diffusion par l'U.T.T. d'un bref communiqué sur l'évolution de la météo avec probabilité de formation de verglas ou de chutes de neige est un bon moyen de mobiliser le personnel concerné.

Chaque chauffeur doit disposer par l'intermédiaire du P.E.V.H. des instructions particulières concernant les circuits avec les limites d'intervention et les ordres de priorité par niveaux de service.

Les itinéraires classés dans le niveau de première intervention bénéficient d'une priorité absolue de traitement. Lorsque l'objectif de retour à la condition de référence est atteint sur ces axes, le matériel pourra être utilisé sur le réseau de deuxième intervention, **même si ces conditions sont rétablies entre 0H00 et 7h00 le matin**, après validation du cadre technique.

Les décisions de salage pré curatif devront être concertées et approuvées par le S.E.E.S.R. (ou par le cadre technique en dehors des heures ouvrées) pour garantir une homogénéité de traitement entre les U.T.T. justifié sur un itinéraire complet.

4.5.4 - Coordination des interventions

Une coordination est indispensable entre les U.T.T. afin d'harmoniser les pratiques et garantir une homogénéité de traitement sur les itinéraires principaux.

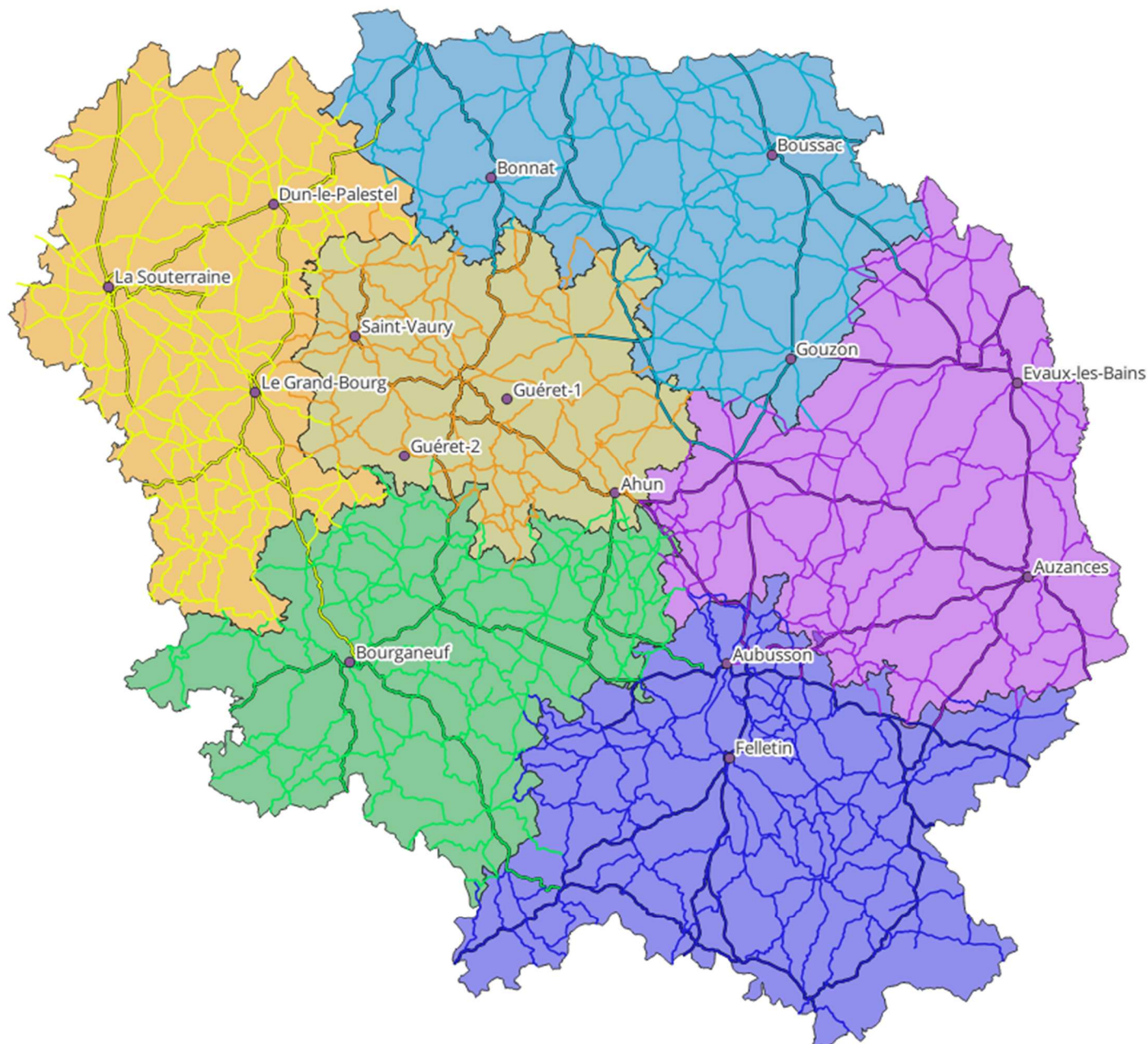
La décision d'intervention doit être immédiatement communiquée aux responsables ou patrouilleurs des U.T.T. voisines voir aux intervenants des départements limitrophes.

4.5.5 - Les circuits

Les circuits d'intervention doivent être clairement définis dans les P.E.V.H.

Les limites d'intervention sur le réseau principal de première intervention associées à chaque circuit figurent sur la carte de la page suivante.

Niveaux de service par U.T.T.



	Aubusson	Auzances	Bourganeuf	Boussac	Guéret	La Souterraine	Total général
1ère intervention	190	194	128	152	76	141	881
2ème intervention	661	510	631	580	428	719	3529

4.6 – ORGANISATION ET SECURITE DU TRAVAIL

L'organisation du travail doit viser à aménager les rythmes de travail et de repos les plus favorables à la résorption de la fatigue et à la santé des agents. Les interventions nécessaires en service hivernal ont un caractère prioritaire sur les autres activités sans que soit remis en cause ni le temps de repos quotidien continu ni les repos sous forme d'interruption de travail.

En particulier, la charge de travail des conducteurs d'engins de viabilité hivernale sera déterminée de telle sorte que les temps de repos nécessaires à la résorption de la fatigue (repos de sécurité, interruption de travail, repos quotidien continu) auxquels s'ajoutent les temps de pause, soient impérativement respectés.

Le décret n° 2007-22 du 5 janvier 2007 rend applicable aux personnels des services ou parties de service transférés aux collectivités territoriales les décrets portant sur l'A.R.T.T. et les dérogations pouvant s'appliquer.

4.6.1 – Les garanties minimales et les dérogations

Le décret n° 200.815 du 25 août 2000 avait mis en place les obligations minimales à respecter en matière de temps de travail et de temps de repos.

Des dérogations ont été rendues possibles par le décret n° 2002-259 du 22 février 2002 à ces obligations minimales particulièrement sur :

- La durée quotidienne de travail effectif portée à 12 heures
- L'amplitude quotidienne de la journée de travail portée à 15 heures.
- Le repos quotidien continu réduit à 9 heures.

Ce dernier décret s'articule autour de trois dispositions possibles :

– Titre I : L'activité programmée

L'activité programmée ne s'applique pas au maintien des voies de circulation routière en période de viabilité hivernale en raison du caractère **aléatoire** donc par nature non programmable des conditions climatiques susceptibles d'affecter l'état des chaussées.

Ces dispositions prévalent aussi bien pour le patrouillage que pour les interventions.

– Titre II : Les interventions aléatoires

L'intervention aléatoire est une action destinée à répondre à un événement incertain ou 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 principe est que les agents interviennent autant que nécessaire, notamment jusqu'à la fin de leur période d'astreinte.

- Titre III : L'action renforcée

Une action renforcée est une intervention non programmée (plan O.R.S.E.C., plan P.A.L.O.M.A.R., tempêtes...) qui, pendant une période limitée dans le temps, nécessite le dépassement des durées habituelles de travail.

Dans le cadre des dispositions concourant à la protection civile, des actions renforcées pouvant donner lieu à des dérogations aux garanties minimales peuvent être mises en place pour maintenir la continuité du service public ou assurer la protection des personnes et des biens.

Le recours à cette dérogation, tout à fait particulière, est limité impérativement à 72 heures.

En ce cas, le repos quotidien continu (R.Q.C.) sera de :

- 7 heures la première tranche de 24 heures,
- 8 heures la deuxième tranche de 24 heures,
- 9 heures la troisième tranche de 24 heures.

Au terme de la période de 72 heures, les agents bénéficieront du repos continu de 35 Heures consécutives si le total des repos pendant 72 heures d'action a été inférieur à 27 heures.

Au Conseil Départemental de la Creuse, l'organisation de l'ensemble des activités pendant la période de Viabilité Hivernale est fondée sur l'application des dérogations pour interventions aléatoires – Titre II et en cas d'action renforcée – Titre III.

4.6.2 – Gestion des temps de travail et de repos

Un « guide pratique pour la gestion des temps de travail et de repos » a été élaboré par le service de la coordination territoriale assisté par le S.E.S.R.

Il a été validé définitivement lors du C.H.S. d'octobre 2010. Il est illustré, en dix-huit cas concrets précisant l'application des règles en matière de temps de travail en période de viabilité hivernale.

A noter que des aménagements sont toujours possibles afin de maximiser les temps de pause.

Une formation à l'utilisation de ce guide a été organisée avant le début de la VH 2011 – 2012 pour l'encadrement des U.T.T. et du Parc Départemental.

4.6.3 – Mise en place d’une seconde équipe d’astreinte

L’analyse des prévisions météorologiques peut conduire à mettre en place, sur proposition du responsable de l’U.T.T, une seconde équipe d’astreinte suivant les prévisions météorologiques (cas n° 14 à n° 18 du guide) :

- Du vendredi pour le week-end, partiellement ou pour l’ensemble des centres.
- Du jour pour le lendemain, partiellement ou pour l’ensemble des centres.
- Cette décision sera prise par le Directeur Général Adjoint du Pôle Aménagement du Territoire avant 12 heures et de préférence en même temps que la décision concernant l’éventuelle suspension ou de maintien de la patrouille.

4.6.4 - Alternance travail-pause :

Pendant les interventions, il serait souhaitable que les séquences travail et pause alternent de la manière la plus régulière possible avec une périodicité de l’ordre de deux heures de travail pour une pause. La durée de la pause ne peut être inférieure à ¼ d’heure.

Ces rythmes et ces durées de pause seront clairement définis dans les P.E.V.H. au regard des circuits et des conditions d’intervention.

Les temps de pause sont inclus dans le temps de travail.

4.6.5 - Interruptions du travail

Des interruptions de travail doivent être prévues pour permettre la prise des repas. Ces interruptions visent à alterner séquences de travail et repos intermédiaires. Leur durée qui ne peut être inférieure à ¾ d’heure, n’est pas comprise dans le temps de travail.

4.6.6 - Contrôle et suivi des temps de travail et de repos

Chaque agent est responsable du suivi et du respect des temps de repos quotidiens et hebdomadaires dans le cadre de l’exécution de sa mission.

Les responsables d’intervention (chefs de centre et patrouilleurs) sont garants du respect des règles édictées par le décret, et devront s’assurer de leur respect pour tous les agents des équipes qu’ils ont à encadrer.

Les chefs d’U.T.T. (dans le cadre de leur P.E.V.H.) et du Parc Départemental, devront faire remonter pour l’ensemble de leurs agents les conditions d’application de la circulaire et des difficultés qui pourraient en découler.

En particulier, les heures définies ci-dessus devront être validées par l’ensemble de la chaîne hiérarchique au-dessus de lui.

4.7 - INFORMATION/COMMUNICATION

4.7.1 - Communication interne

Le Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière est chargée de la centralisation et de la diffusion de l'ensemble des informations

➤ Etat des routes

Si les patrouilles sont maintenues, chaque patrouilleur aura la charge d'adresser au permanent du S.E.E.S.R., tous les jours avant 6h45 dernier délai, les informations sur l'état du réseau de son secteur. Cet état sera actualisé à 11 heures et à 16 heures 30 ainsi qu'à chaque modification des conditions de circulation jusqu'à C1. Chaque patrouilleur est doté d'un SMARTPHONE pour transmettre ses informations.

En cas de panne du réseau ou du matériel, le patrouilleur devra pallier en informant le S.E.E.S.R. par téléphone.

Le permanent du S.E.E.S.R. assure la synthèse départementale et la transmet directement au Directeur Général Adjoint du P.C.T. et au Directeur de l'Ingénierie Routière, avant 7 h 30.

➤ Bulletins d'alerte météo

En cas de diffusion d'un bulletin d'alerte météo (bulletin national de Météo France) il sera rediffusé par le S.E.E.S.R. aux U.T.T. concernées par messagerie.

4.7.2 - Communication externe

➤ Sensibilisation des usagers

Plusieurs actions d'information sont réalisées chaque année avant la période hivernale pour sensibiliser les usagers de la route sur les particularités de la circulation hivernale et les informer sur les moyens mis en œuvre au niveau départemental pour assurer la viabilité du réseau routier. Plusieurs supports destinés au grand public pourront être utilisés dont le magazine départemental « La Creuse » accompagné périodiquement d'un livret d'information spécifique à la viabilité hivernale ou la conférence de presse.

➤ Information sur l'état des routes

Pendant toute la période d'activation du service hivernal, le permanent S.E.E.S.R. transmet par messagerie électronique l'information relative à l'état des routes pour 7h00 aux radios locales, à la Direction Départementale des Territoires, à Mme la Préfète (service de la Protection Civile), au Commandant du Groupement de Gendarmerie.

En cas d'évolution des conditions de circulation un nouveau point doit être effectué à 11h00 puis 16h30 et transmis de manière identique.

Cette procédure sera suspendue en cas d'annulation de patrouille.

En situation normale aucune information ne sera donnée à titre individuel par le S.E.E.S.R.

4.8 – SITUATIONS EXCEPTIONNELLES

4.8.1 - Critères de définition de la situation exceptionnelle

Les intempéries de certains hivers (en moyenne 1 ou 2 hivers tous les 10 ans d'après Météo France) montrent que, dans certaines circonstances, les moyens existants en personnel et en matériel répartis selon l'organisation normale, sont insuffisants pour lutter contre certains phénomènes météorologiques.

La situation pourra alors être déclarée exceptionnelle quand les conditions suivantes sont remplies seules ou cumulées :

- Chute de neige généralisée sur tout le Département d'une durée supérieure à 24 heures ;
- Pannes importantes du matériel dans l'organisation du service hivernal lorsque son absence risque d'entraîner une perturbation grave et prolongée de la circulation ;
- Toutes circonstances dépendant d'intempéries et d'un défaut de matériel risquant d'isoler pour plus de 48 heures un (ou des) groupe(s) d'habitations ;
- Prévision de températures négatives et durables après une chute de neige ;
- Verglas généralisé en forte épaisseur avec des températures au-dessous de - 10° C empêchant toute action du sel ;
- Chute de neige de très forte intensité (épaisseur sur chaussée supérieure à 10 cm en zone H2 et H3 ou 15 cm en zone H4) avec ou sans congère.
- Pluie en surfusion ou pluie verglaçante sur sol gelé.
- Pandémie

L'état de situation exceptionnelle peut être constaté sur l'ensemble du Département de la Creuse ou sur une seule ou plusieurs U.T.T.

4.8.2 – Déclenchement de la situation exceptionnelle

Lorsque l'une ou les conditions visées en 4.8.1 est (sont) réunie(s) et que localement le (ou les) Responsable(s) d'U.T.T. estime(nt) se trouver en situation exceptionnelle, celui-ci (ou ceux-ci) doit (doivent) informer le plus rapidement possible le Directeur de l'Ingénierie Routière.

Le Directeur de l'Ingénierie Routière informe alors le D.G.S. ou à défaut le suppléant, qui peut décider de la mise en place immédiate d'une cellule de crise, ou de la mise en astreinte de certains de ses membres pour permettre son activation rapide.

Comme ci-dessus, pendant les fins de semaine, les jours fériés et les nuits précédentes ou suivantes, le(s) responsable(s) d'intervention en astreinte [ou le(s) chef(s) d'U.T.T.] doit (doivent) contacter le cadre technique de permanence (Directeur de l'Ingénierie Routière, Directeur Technique Territorial ou chef de service) qui est chargé de prendre la décision de mise en place du plan de situation exceptionnelle.

Si la situation n'est que locale, la Direction de l'Ingénierie Routière peut faire envoyer en renfort des moyens d'une autre partie du département.

Si la situation est générale, elle pourra proposer de déclarer la situation exceptionnelle.

4.8.3 - Définition et organisation d'une cellule opérationnelle de coordination

Lorsque la situation exceptionnelle est déclarée, et afin de permettre une intervention adaptée des moyens disponibles, une structure de décision est mise en place. Cette structure, dont le but est l'organisation des moyens, ne se substitue pas au Comité de Crise éventuellement mis en place à l'initiative du Préfet.

Sous l'autorité du Directeur Général des Services, cette structure est appelée Cellule Départementale Opérationnelle de Coordination

Elle sera composée de plusieurs intervenants et dirigée parmi les personnes suivantes :

- Le Directeur Général des Services
- Les Directeurs Généraux Adjoints
- Le Cadre de permanence Territorial (chef d'UTT ou Directeur Technique Territorial)
- Le Cadre technique V.H. (Directeur de l'Ingénierie Routière ou l'un des Chefs de service de permanence)

Ses principaux appuis seront le Cadre technique V.H. et le Chef d'UTT de permanence, l'agent d'astreinte S.E.E.S.R, avec éventuellement un agent supplémentaire qui sera mis en astreinte, ils seront présents dans les mêmes conditions que la cellule opérationnelle.

Cette cellule doit être opérationnelle 24 H sur 24 H. Son siège pourra être situé au S.E.E.S.R. ou au siège du Conseil Départemental.

Les moyens de communication de cette organisation sont les suivants :
téléphone, télécopie, messagerie...

4.8.4 - Rôle de la cellule départementale opérationnelle de coordination

La cellule opérationnelle de coordination doit être en mesure dès son installation de mobiliser, quasi immédiatement, l'ensemble des moyens internes et externes dont dispose le Conseil Départemental pour faire face à cette situation.

Elle soumet au D.G.S, les propositions de décision au niveau départemental et doit donc être en permanence en possession des éléments d'information nécessaires à la prise de décision (météo, état du réseau, relations avec les U.T.T., la préfecture...) et d'en effectuer la synthèse. Les décisions que cette cellule peut être amenée à prendre ou proposer, peuvent être les suivantes :

- Mise en place de mesures ponctuelles visant à faciliter les transports scolaires, en lien avec les services de la Région Nouvelle-Aquitaine.
- Transfert provisoire du matériel et du personnel d'un point à un autre du Département ;
- Actions concertées de plusieurs chefs d'U.T.T. sur un itinéraire ;
- Appel aux entreprises privées (Travaux Publics, Agricoles, Forestiers...) ou (et) S.I.V.O.M. ;
- Appel à des moyens extérieurs au Département

La Cellule Opérationnelle de Coordination doit informer régulièrement :

- Le Préfet par l'intermédiaire de la cellule de crise.
- La Presse (écrite et parlée),
- Les conseils départementaux limitrophes (03, 18, 19, 36, 63, 87),
- Les usagers.

Enfin, un représentant de cette cellule (prioritairement le Cadre technique VH ou le Cadre de permanence Territoriale) pourra participer à toute réunion de coordination entre les Services du Département, organisée par le Préfet.

4.8 5 - Barrières de dégel

Pendant les périodes de dégel, des barrières de dégel sur le réseau départemental pourront être mises en place suivant les conditions générales fixées par un arrêté permanent de la Présidente du Conseil Départemental joint en annexe.

Trois seuils de tonnage ont été définis :

- 1 - Route Libre
- 2 - Route limitée à 12 T + mi-charge
- 3 - Route limitée à 7,5 T

Si l'état de la chaussée le justifie, des restrictions plus importantes peuvent être prises concernant :

- La limitation de tonnage
- La limitation de vitesse

Les dispositions relatives aux barrières de dégel ne sont pas applicables aux véhicules de lutte contre l'incendie, aux véhicules des forces de l'ordre, ni à ceux concernant la viabilité hivernale (neige et verglas).

Mise en place :

Pour permettre une diffusion rapide et fiable de l'information, il convient de respecter les délais et consignes suivantes formulés dans l'Instruction générale sur les Barrières de Dégel :

1 - Prévision de fermeture (Préavis de pose) :

Cette information permet aux transporteurs de profiter du délai qui leur est laissé avant la pose des barrières pour procéder à des « transports de précaution ». Lorsque les avis de pose ne sont pas suivis d'une fermeture effective dans les huit jours, il convient de procéder à une confirmation (tous les huit jours).

2 - Fermeture de barrière :

Les échelons, régional et national, doivent être informés de toute pose **18 HEURES** avant l'entrée en vigueur effective de la mesure, sauf cas exceptionnel d'urgence. Toutes les poses doivent avoir lieu à **8 HEURES DU MATIN**.

Par voie de conséquence, la succession chronologique des actions depuis la veille du jour de pose doit être à peu près la suivante :

Jour J-1 :

- Regroupement des éléments techniques de décision jusqu'à 10 heures
- Décision entre 10 H 00 et 12 H 00.
- Information de l'échelon régional C.R.I.C.R. avant 14 H 00.
- Information de l'échelon national C.N.I.R. entre 14 H 00 et 16 H 00.

Jour J :

- Pose à 8 H00.

3 - Ouverture de barrière :

La procédure est identique à celle de la pose, la levée ayant lieu à 8 H du matin. Il en est de même pour les atténuations ou aggravations de limitation de tonnage.

Une situation transitoire à la mise en place de barrières de dégel pourra être mise en place.

Elle consistera en une surveillance accrue du réseau concerné par l'U.T.T. avec l'appui du laboratoire départemental afin de réaliser des mesures de déflexion et de pouvoir juger de l'évolution des dégradations subies par le corps de chaussée.

Ces données seront remontées quotidiennement à la Direction des Routes qui en informera le Conseil Départemental et proposera la marche à suivre (maintien de la surveillance du dit réseau, mise en place des barrières de dégel).

4.9 – PEVH

Chaque U.T.T. élabore un Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale qui comprend les pièces suivantes et tient compte des éléments figurant au présent D.O.V.H.

- Une carte des réseaux ou s'appliquent chaque niveau de service,
- Des consignes de diffusion et d'exploitation de l'information fournie par les prestataires de service de prévision météo,
- Des consignes relatives à la surveillance du réseau (rôle du patrouilleur, carte des circuits et points de mesures, zones tests, cadre type de relevés),
- Des consignes d'aide à la décision et d'intervention,
- Des consignes d'utilisation des matériaux, de suivi des stocks, de procédure de réapprovisionnement,
- Des consignes sur l'organisation et sécurité du travail (repos, pauses, heures supplémentaires)
- Une carte des différents circuits pour chaque unité d'intervention,
- Un tableau d'astreinte (patrouilleurs, agents d'intervention),
- Une description de l'organisation en situation exceptionnelle (réorganisation des objectifs, des circuits, matériels privés ou S.I.V.O.M. mobilisables),
- Des consignes pré hivernales et post-hivernales,
- Un annuaire de toutes les personnes pouvant être contactées.
- Main courante du suivi des événements.
- Des consignes d'entretien et de maintenance du matériel.
- Les moyens du privé : liste, procédure d'appel, numéros...
- Carte des panneaux A4,
- Fiches descriptives des coordinations aux limites.

Ce document est proposé par le chef d'U.T.T. à la validation du Directeur des Routes. Il est ensuite diffusé à l'ensemble des acteurs ayant à le connaître au sein de l'U.T.T. **Les chefs d'U.T.T. devront réaliser une information auprès des brigades de gendarmerie sur leur P.E.V.H. et les grandes lignes du D.O.V.H.**

ANNEXES

- 1 - Arrêté de Madame la Présidente du Conseil Départemental relatif aux barrières de dégel avec le tableau de classement des routes et les cartes correspondantes.
- 2 - Imprimé de décision pour déclenchement de situation exceptionnelle
- 3 - Tableau d'implantation des I.P.G.
- 4 - Listes des conventions avec les communes
- 5 - Définition du rôle de cadre technique et du permanent de la veille qualifiée



ARRÊTÉ

RELATIF AUX BARRIÈRES DE DÉGEL

HIVER 2023 - 2024



La Présidente du Conseil Départemental de la Creuse ;

VU le Code de la route ;

VU le Code de la voirie routière ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

VU l'arrêté interministériel du 24 novembre 1967 relatif à la signalisation des routes et autoroutes modifié par les arrêtés subséquents ;

VU l'arrêté du 30 octobre 1973 modifié par les arrêtés subséquents relatifs à l'approbation de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de réglementer la circulation routière pendant la période hivernale 2023 - 2024 et de définir le classement des routes départementales de la Creuse relativement au phénomène de dégel, afin d'éviter les dégradations des chaussées ;

SUR proposition de Monsieur le Directeur Général des Services du Département ;

ARRÊTE

ARTICLE 1er

Pour l'hiver 2023-2024 et pendant les périodes de dégel, l'établissement des barrières de dégel sur les routes départementales de la Creuse sera soumis aux conditions générales fixées par le présent arrêté.

ARTICLE 2 – PRINCIPES GENERAUX

Sur les routes départementales vulnérables aux effets de dégel, la circulation peut être soumise à des restrictions portant :

- sur les charges admises,
- sur les catégories des véhicules autorisés à circuler et leurs équipements,
- sur la vitesse.

L'arrêté de la Présidente du Conseil Départemental détermine la nature de ces restrictions, les sections de routes auxquelles elles sont applicables, et le moment de leur entrée en vigueur. Ces restrictions sont levées dans les mêmes formes.

La signalisation à mettre en place, sous la responsabilité du Département, pour porter ces restrictions à la connaissance des usagers est celle définie par l'instruction interministérielle sur la signalisation temporaire des routes.

ARTICLE 3 – TRAIN DE ROULEMENT DES VEHICULES AUTOMOBILES

Entre les barrières de dégel la circulation est interdite aux véhicules automobiles, quel que soit leur poids, dont le train de roulement n'est pas entièrement équipé de pneumatiques.

ARTICLE 4 – UTILISATION DES PNEUS A CRAMPONS, CHAINES OU DISPOSITIFS ANTIPATINANTS

Si la sauvegarde des chaussées le nécessite, l'interdiction d'utilisation de pneus à crampons, chaînes ou dispositifs antipatinants peut être étendue à tous les véhicules. Cette interdiction doit alors être portée à la connaissance des usagers par des panneaux B19 portant la mention « crampons et chaînes interdits ».

ARTICLE 5 – VEHICULES POIDS LOURDS

En hiver courant, les charges admises à circuler sur les routes départementales peuvent, suivant la vulnérabilité de ces routes au dégel, être limitées à deux niveaux :

1 – sont autorisés à circuler sur les routes limitées à 7,5 tonnes signalées par un panneau B 13 « 7,5 T » et un panneau K6 « barrière de dégel »

- a) les véhicules à vide dont le poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation dit « carte grise » est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;
- b) les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur la « carte grise » est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;

- c) les véhicules chargés dont le poids total en charge figurant sur la carte grise dépasse 7,5 tonnes sous réserve que le conducteur puis chargé roulant ne dépasse pas 7,5 tonnes ;
- d) les véhicules assurant des missions de services publics ou pour des raisons économiques vitales :
- ✿ collectes de lait,
 - ✿ transports de denrées périssables,
 - ✿ transports de combustibles ou produits pétroliers,
 - ✿ transports d'aliments pour bétail,
 - ✿ transports de matières premières pour les usines « à feu continu »,
 - ✿ collectes d'ordures ménagères,
 - ✿ collectes de sang, produits pharmaceutiques,
 - ✿ services publics et concessionnaires Télécom, opérateurs, EDF, GDF, Poste, Direction Interdépartementale des Routes nationales Centre Ouest,

Sous réserve : que la charge transportée n'excède pas la moitié de la charge utile et que le poids total autorisé en charge figurant sur la carte grise n'excède pas 20 tonnes et sans condition de PTAC pour les véhicules assurant la collecte des ordures ménagères. Dans ces cas, la vitesse est limitée à 50 km/h.

2 – sont autorisés à circuler sur les routes limitées à 12 tonnes, signalées par un panneau B13, « 12 T », assorti de deux panneaux K6 avec les mentions « barrière de dégel » et « 1/2 charge autorisée » :

- a) les véhicules à vide,
- b) tous les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur la carte grise est inférieur ou égal à 12 tonnes,
- c) les véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 12 tonnes dans la mesure où la charge transportée est inférieure ou égale à la moitié de la charge utile.

Dans ces cas, la vitesse est limitée à 50 km/h.

3 – Dans le cas d'un ensemble de véhicule formé d'un camion tracteur et d'une remorque ou dans le cas d'un train double, la remorque ou la semi-remorque reposant sur un train avant (art. R 311-1, R 312-1 à R 312-4 du nouveau code de la route) est à considérer isolément pour la détermination des charges limites correspondant au niveau de la restriction.

4 – Un tableau de classement et la carte correspondante sont joints au présent arrêté. Les restrictions de circulation qu'il prévoit sont décidées en fonction des conditions de dégel et sont fixées par les arrêtés temporaires du Président du Conseil Général visés à l'article 2.

Toutefois, selon les circonstances des limitations plus sévères peuvent être appliquées aux sections classées et des limitations peuvent être imposées sur des sections libres en hiver courant.

5 – Entre les barrières de dégel, la vitesse des véhicules visée par le présent article peut être limitée à une valeur inférieure à la vitesse réglementaire si la vulnérabilité des chaussées le justifie.

6 – Si l'état des chaussées le justifie, la limitation de vitesse peut être étendue à tous les véhicules automobiles.

ARTICLE 6 - TRACTEURS AGRICOLES

Entre les barrières de dégel, la circulation des tracteurs agricoles tractant ou non une remorque équipée de pneumatiques, est autorisée dans la limite du seuil de tonnage de la barrière.

ARTICLE 7 – AUTRES VEHICULES

Les dispositions du présent arrêté ne sont pas applicables aux véhicules :

- de lutte contre l'incendie,
- de transports des voyageurs sur les lignes express régionales (TER) et sur les lignes départementales,
- de transports scolaires,
- assurant la viabilité hivernale (neige et verglas),

et d'une manière générale à tous les véhicules d'intervention dont la circulation est rendue nécessaire pour une mission de sécurité publique ou à une situation d'urgence.

ARTICLE 8 – MESURES EXCEPTIONNELLES

Si, pour des raisons locales importantes ou des raisons d'urgence, un transport doit être effectué sur une route placée sous barrière de dégel, la Présidente du Conseil Départemental peut décider en application de l'article 2, la levée provisoire de la barrière.

ARTICLE 9 – TRANSPORTS EXCEPTIONNELS ET ENSEMBLES DE VEHICULES COMPRENANT PLUSIEURS REMORQUES

Pendant la période suivant la levée générale des barrières, des arrêtés pris par le Département pourront provisoirement suspendre les autorisations de circulation des ensembles visés par l'article R 433-8 du nouveau code de la route et des transports exceptionnels visés par les articles R 433-1, R 433-2 ; R 433-3, R 433-5 et R 433-7 du même code lorsque ces ensembles ou transports risquent de provoquer des détériorations aux chaussées ou ouvrages restés vulnérables.

ARTICLE 10 – SANCTIONS

En application de l'article R 411-20 du nouveau Code de la route, toute personne qui aura contrevenu aux dispositions concernant les barrières de dégel, sera punie par l'amende prévue pour les contraventions de la 5^{ème} classe. De plus, en application de l'article R 411-21 de ce même code, l'immobilisation des véhicules circulant en infraction par rapport au présent arrêté ou ses arrêtés d'application pourra être prescrite.

ARTICLE 11

Monsieur le Directeur Général des Services du Conseil Départemental de la Creuse, Monsieur le Directeur Général Adjoint des Services chargé du Pôle Aménagement et Transports du Conseil Départemental de la Creuse, Monsieur l'Officier commandant le Groupement de Gendarmerie de la Creuse, Madame la Directrice Départementale de la Sécurité Publique de la Creuse sont chargés, chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation est adressée à :

- Mme. la Préfète de la Creuse,
- M. le Sous-Préfet de la Creuse,
- M. le Directeur Départemental des Territoires de la Creuse,
- M. le Directeur Interdépartemental des Routes nationales Centre Ouest,
- M. l'Officier commandant le Groupement de Gendarmerie de la Creuse,
- Mme la Directrice Départementale de la Sécurité Publique de la Creuse,
- Mme la Directrice Départementale des Services d'Incendie et de Secours de la Creuse,
- MM. les Présidents des Conseils Départementaux des Départements limitrophes,
- M. le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Creuse,
- M. le Président du Syndicat des Transports Routiers de la Creuse,
- Mmes et MM. les Maires du département de la Creuse,
- MM. les Chefs d'Unités Territoriales Techniques,
- Cellule des Actes Administratifs du Département.

À Guéret, le
La Présidente du Conseil Départemental

BARRIERES DE DEGEL
TABLEAU de CLASSEMENT des ROUTES DEPARTEMENTALES

ID : 023-222309627-20231220-CD2023_0122-DE

SECTIONS LIBRES EN HIVER COURANT

Route	Section
D4	Entre RD 100 échangeur Est N° 47 de Guéret (RVI) et le giratoire des coopérateurs à Guéret (giratoire compris)
D10	Entre RD 100 et VC de Malonze (La Souterraine)
D14	Entre RD 100 dans Saint Maurice La Souterraine et les bretelles Nord de l'échangeur n° 56
D22	Entre RD 22a2 (ZA de St Vaury) et RD 48 (Restaurant routier)
D22A2	Entre RD 76 (giratoire échangeur N° 50 de Saint-Vaury) et RD 22
D33	Entre giratoire Nord échangeur Centre N° 48 de Guéret et VC de Réjat (Zone Industrielle Guéret)
D49	Entre les bretelles Nord de l'échangeur N° 53 (puy de lantais) et RD 912A1
D50	Entre les bretelles Sud de l'échangeur N° 44 de Parsac et le giratoire Nord
D72	Entre RD 100 et RD 951 (échangeur N° 54 de La Prade - La Souterraine)
D76	Entre RD 22a2 (giratoire de l'échangeur de Saint-Vaury) et bretelle nord échangeur de la RN 145
D99	Entre RN 145 (Giratoire Sud de l'échangeur N° 55 de l'Affut - La Souterraine) et RD 912 (rond-point Vaillant-Couturier à La Souterraine)
D100	Entre RD 10 et RD 72 (échangeur N° 54 de La Prade - La Souterraine)
D100	Entre giratoire Sud échangeur Est N° 47 de Guéret et RD 100 (giratoire Nord compris)
D100	Entre RD 942 (giratoire Nord échangeur Ouest N° 49 de Guéret) et Z. A. Nord Le Monteil (Saint-Sulpice-le-Guérétois)
D100	Entre RD 50 (Giratoire de l'échangeur N° 44 de Parsac) et VC La celle sous Gouzon (pâtisserie les comtes de la marche)
D100	Entre Giratoire Nord échangeur N° 42 (RD917) et le restaurant de la cote d'Auge
D100	Entre la fin de la bretelle de l'échangeur N° 56 (carrefour RD 73a1) et la RD 14 dans Saint Maurice La Souterraine
D912	Entre RD 99 (avenue de la Libération - La Souterraine) et RD 912 a1 (boulevard du 8 mai 1945 - La Souterraine)
D912	Entre RD 951 (Giratoire DIRCO) et le giratoire du 19 mars 1962 (carrefour RD 912/912A1)
D912A1	Entre RD 912 (avenue Jean Jaurès - La Souterraine) et le giratoire du 19 mars 1962 (carrefour RD 912/912A1)
D917	Entre les deux giratoires (compris) de l'échangeur N° 42
D940	Entre les deux giratoires de l'échangeur Centre N° 48 de Guéret (giratoires compris)
D942	Entre VC de Clocher (Saint-Sulpice-le-Guérétois) et RD 47 (échangeur Ouest de Guéret)
D951	Entre les 2 bretelles de l'échangeur N° 54 de La Prade (La Souterraine) et jusqu'au giratoire DIRCO
D982	Entre limite Corrèze et RD 23 (zone artisanale La Courtine)
D997	Entre le giratoire Nord de l'échangeur N° 43 de Gouzon et la RD 7 (Gouzon centre ville)

SECTIONS 12 Tonnes + Mi-charge

Route	Section
D1	Entre RD 912 a1 (La Souterraine) et limite du département de l'Indre
D3	Entre RD 11 et RD 11 (Traverse d'Ajain)
D3	Entre RD 11 et RD 16 (Bretelle RN145) Ajain
D4	Entre RD 912 et RD 912 a1 (Traverse de Grand-Bourg)
D4	Entre RD 988 (Auzances) et limite du Puy-de-Dôme
D4	Entre RD 942 et giratoire des coopérateurs à Guéret (rue Franklin Roosevelt)
D5	Entre RN 145 (Trois et Demi) et RD 913
D8	Entre RD 37 (Bourganeuf) et Royère-de-Vassivière
D9	Entre RD 996 et limite du Puy-de-Dôme
D10	Entre RD 982 et RD 23 (déviation de Felletin)
D10	Entre RD 996 (Crocq) et RD 25
D11	Entre RD 3 (Ajain) et RD 100
D11	Entre RN 145 et RD 3 (Ajain)
D13	Entre RD 940 (Pontarion) et RD 942 (Ahun)
D15	Entre RD 940 (Le Poteau de Genouillac) et Bonnat
D16	Entre RD 941 et Saint-Sulpice-les-Champs
D18	Entre RD 50 et RD 50 (Busseau-sur-Creuse)
D22	Entre RD 76 et le L.E.P. de Saint-Vaury
D22	Entre RD 941 et l'extrémité de la Z.A. de langladure
D23	Entre RD 992 et RD 982 (déviation de Felletin)
D23	Entre RD 10 et RD 992 (déviation de Felletin)
D27	Entre RD 941 et Mérinchal
D37	Entre RD 941 et RD 8 dans Bourganeuf
D44	Entre RD 913 et Maison-Feyne
D44	Entre les bretelles Sud de l'échangeur de St hilaire et le carrefour avec la RD 100 (les fougères)
D50	Entre RD 942 et RD 18 (Busseau-sur-Creuse)
D50	Entre RD 18 et la l'accès à la fromagerie de Busseau-sur-Creuse
D51	Entre RD 941 et RD 940 (Bourganeuf)
D55	Entre RD 942 (Pont-Sebrot) et RD 990 (Chénérailles)
D76	Entre RN 145 et RD 22 (Saint-Vaury)
D99	Entre les giratoires (compris) de l'échangeur n° 55 (La Souterraine)
D100	Entre RD 11 (Ajain) et RD 990 (Pierre-Blanche)
D100	Entre RD 44 et l'accès du SIERS
D100	Entre RD 14 dans Saint Maurice La Souterraine et le giratoire Sud (RD) de l'échangeur n° 55 (La Souterraine)
D912	Entre RD 940 (Bourganeuf) et RN 145 (Le Trois et Demi)
D912A1	Entre RD 914 (Bénévent-l'Abbaye) et RD 4 (Grand-Bourg)
D912A1	Entre RD 49 (puy de lantais) et accès BANNIER
D913	Entre RD 5 et RD 951 (Dun-le-Palestel)
D913	Entre RD 951 et RD 44 (Dun-le-Palestel)
D914	Entre RD 912 a1 (Bénévent-l'Abbaye) et limite de la Haute-Vienne
D915	Entre RD 993 (Chambon-sur-Voueize) et RD 996 (Evaux-les-Bains)
D915	Entre RD 997 (Gouzon) et RD 993 (Chambon-sur-Voueize)
D916	Entre RD 997 (Boussac-Bourg) et limite de l'Allier
D917	Entre RD 997 (La Maison Dieu) et limite de l'Indre
D917	Entre RN 145 et RD 997 (La côte)
D940	Entre RD 941 (Pontarion) et giratoire Sud échangeur Centre N° 48 de Guéret
D940	Entre giratoire Nord échangeur Centre N° 48 de Guéret et limite de l'Indre
D940	Entre VC 10 des Planèzes (Bourganeuf) et RD 941
D941	Entre limite de la Haute-Vienne et limite du Puy-de-Dôme
D941A	Entre RD 990 (Pré Cantrez) et RD 988
D942	Entre RD 990 (Chaussidoux) et RD 940 (Guéret)
D951	Entre RN 145 (échangeur de la Prade) et limite de l'Indre
D982	Entre RD 941 et RD 10 (Felletin)
D982	Entre RD 23 (déviation de Felletin) et RD 23 (zone artisanale La Courtine)
D988	Entre RD 941a et Bellegarde-en-Marche
D988	Entre RD 996 (Auzances) et limite du Puy-de-Dôme
D990	Entre RD 940 (Le Poteau de Genouillac) et RD 982 (La Clide)
D992	Entre RD 23 (Pont-Roby) et limite de la Haute-Vienne
D993	Entre RD 915 et RD 915 (traverse de Chambon-sur-Voueize)
D996	Entre RD 915 (Evaux-les-Bains) et RD 988 (Auzances)
D996	Entre RD 988 (Auzances) et RD 982 (La Courtine)
D997	Entre giratoire Nord de l'échangeur N° 43 (Gouzon) et RD 916 (Boussac-Bourg)
D997	Entre RD 990 (Chénérailles) et RD 7 (Gouzon)



Pôle Cohésion des Territoires

DECISION DE DECLENCHEMENT DE SITUATION EXCEPTIONNELLE

-----O-----
LE DIRECTEUR GENERAL des SERVICES

Vu le décret n° 2002-59 du 22 février 2002 portant dérogation aux garanties minimales de durée de travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels du Ministère de l'Équipement,
Vu le décret n° 2007-22 du 5 janvier 2007 portant dérogation aux garanties minimales de durée de travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels exerçant des compétences transférées aux collectivités territoriales en application des articles 18, 19, 30 et 104 de la loi n° 2007-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,
Vu le comité technique paritaire spécial du
Vu la demande du Chef de l'U.T.T. de date du...../.../.....
Sur proposition de la Direction de l'Ingénierie Routière,

DECIDE

En raison des phénomènes suivants :

- La situation est déclarée exceptionnelle sur :
 - L'ensemble du département
 - La (ou les) U.T.T. (s) de.....
- Les dérogations applicables au titre III du décret 2002-59 du 22 février 2002 sont autorisées.

Le Directeur Général des Services

Philippe BOMBARDIER

IMPLANTATION DES INDICATEURS DE PROFONDEUR DE GEL

DEPARTEMENT DE LA CREUSE

SECTION n°	Altitude (m)	Route	P.R.	Commune ou lieu-dit-UTT	Date implantation
2301	400	R.D. 940	39+927	Guéret-GUERET	1998 2017 I.P.G électronique
2302	760	R.D. 996	48+382	Crocq-AUBUSSON	1997 2018 I.P.G électronique
2303	500	R.D. 941	71+730	Rigour-BOURGANEUF	2013 2018 I.P.G électrique
2304	840	R.D. 982	28+140	Le Mas d'Artiges-AUBUSSON	2011 2014 I.P.G électrique
2306	550	R.D.4a1	6+000	Charron-AUZANCES	1998
2307	390	R.D. 15	66+580	Boussac Bourg-BOUSSAC	1998
2308	390	R.D. 72	23+079	La Souterraine-LA SOUTERRAINE	1998
2309	750	R.D. 51	22+000	Royère-BOURGANEUF	1982 2017 I.P.G électronique
2310	550	R.D. 990	49+873	Issoudun Létrieux - AUZANCES	1987 2018 I.P.G électronique
2311	430	R.D. 917	9+820	Lavaufranche-BOUSSAC	1998 2018 I.P.G électronique
2312	450	R.D. 996	7+815	Evau les Bains-AUZANCES	1998 2019 I.P.G électronique
2313	650	R.D. 941	9+848	Crocq-AUBUSSON	1977 2017 I.P.G électronique
2314	430	R.D. 50	50+110	Busseau sur Creuse-GUERET	1998
2315	475	R.D. 940	55+083	Le Chêne-BOUSSAC	1998 2019 I.P.G électronique
2316	780	R.D. 992	17+140	Gentioux-AUBUSSON	1998
		R.D. 7		Vallière -AUBUSSON	2019 I.P.G électronique
2317	360	R.D. 48	15+566	Arrênes-LA SOUTERRAINE	1998
2318	366	R.D. 44	40+040	Dun-le-Palestel-LA SOUTERRAINE	1998
		R.D. 5		DUN LE PALESTEL	2019 I.P.G électronique

Conventions de déneigement ou Contrats avec compensation financière au 1^{er} septembre 2023

Titulaire	Date d'effet	Date de fin	RD concernées
UTT AUBUSSON			
Labas Benjamin	11/22	2023	90, 32, 18, 18a3, 29, 31, 25, 28
Meunier Christian	11/22	2023	18 et 18a4
Martinat Fabrice	11/22	2023	31, 26, 26A1 et 35
SARL Magoutier	11/22	2023	36 et 37
Magoutier Bernard	11/22	2023	26, 59 et 95
Commune de Poussanges	11/22	2026	36, 93
Commune de Clairavaux	11/22	2026	31
UTT BOURGANEUF			
Commune de Royère de Vassivière	11/22	2026	34 et 51
Commune de Le Monteil au Vicomte	11/22	2026	36, 37 et 58
Commune de St Junien la Bregère	11/22	2026	13 et 58
Commune de St Pardoux Morterolles	11/22	2026	13 et 58
Commune de St Pierre Bellevue	11/22	2026	34, 37, 45L et 58
Commune de Vidaillat	11/22	2026	34, 36 et 45
Commune de Janaillat	11/22	2026	50, 61
Commune de St Martin Chateau	11/22	2026	51, 51a2

Conventions déneigement sans compensation financière au 1^{er} septembre 2023

Communes	Date d'effet	Date de fin	RD concernés
UTT AUBUSSON			
Commune de La Courtine	11/20	2021	Diverses RD
Commune de Faux la Montagne	11/22	2023	Diverses RD
UTT GUERET			
Commune de La Chapelle Taillefert	11/21	2025	diverses RD
Commune de Ste Feyre	11/22	2026	diverses RD
Commune de Gartempe	11/19	2023	diverses RD
Commune de Guéret	11/19	2023	diverses RD
Commune de Glénic	11/22	2026	diverses RD
Commune de St Fiel	11/22	2026	diverses RD
Commune de St Laurent	11/22	2026	diverses RD
Commune de Savennes	11/22	2026	diverses RD
Commune de Jouillat	11/18	2022	diverses RD
Commune de Lépinas	11/18	2022	diverses RD
Commune de Peyrabout	11/18	2022	diverses RD
Commune de St Sulpice le Guéretois	11/18o	2022	diverses RD
UTT LA SOUTERRAINE			
Commune de Arrènes	11/22	2023	diverses RD
Commune de Aulon	11/22	2023	diverses RD
Commune de Mourioux Vieilleville	11/22	2023	diverses RD
Commune de St Goussaud	11/22	2023	diverses RD
Commune de Chatelus le Marcheix	11/22	2023	diverses RD
Commune de Marsac	11/22	2023	diverses RD
Commune de Le Grand Bourg	11/22	2023	diverses RD
Commune de Fleurat	11/22	2023	diverses RD

Cadre technique VH

Une permanence « cadre technique » est mise en place pendant la période de viabilité hivernale (13 novembre – 15 mars, avec possibilité d'extension). Elle est montée suivant le régime d'astreinte par les personnels suivants :

- le Directeur de l'Ingenierie Routière,
- le Chef du S.E.T.P.
- le Chef du S.E.E.S.R.
- le Chef du S.T.N.O.A.

et suivant un planning établi par le S.E.E.S.R.

Rôle du cadre technique VH

Son rôle sera d'autant plus important lors des périodes d'intempéries prolongées, il prendra effet en dehors des heures normales du service, la durée de l'astreinte courant pour une durée hebdomadaire de lundi à lundi.

- Il aura pour attributions essentielles de :

➤ réaliser l'interface entre la veille qualifiée et les services de secours, de gendarmerie, de la Préfecture (exemple : justification de notre activité par rapport aux niveaux de services du D.O.V.H.) en cas de difficultés ;

➤ coordonner et appuyer les patrouilleurs dans leurs décisions :

- Pour uniformiser les interventions entre U.T.T.,
- En validant et dirigeant les besoins en renforts éventuels en matériel ou en personnel,
- En facilitant les relations avec le Parc Départemental (atelier, approvisionnement en saumure.....),
- En validant ou en initiant des arrêts ou des reprises d'intervention suivant le respect de la définition des niveaux de service du D.O.V.H.

➤ avoir la possibilité d'adapter le régime des astreintes le week-end ;

➤ alerter le cadre de permanence en cas d'évènement grave et proposer le déclenchement de la situation exceptionnelle.

- Il pourra s'appuyer sur le permanent S.E.E.S.R. et sur la veille qualifiée pour le recueil d'informations (météorologiques, état des routes....) qui pourraient lui être utiles.
- Il intégrera la cellule opérationnelle de coordination, et éventuellement, pourra participer à la cellule de crise de la Préfecture.
- En aucun cas il n'aura à assurer, à sa propre initiative, une mission de communication externe (médiatiquement).

Permanent veille qualifiée

Encadrée par le Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière, une permanence « veille qualifiée » est mise en place toute l'année pour recueillir les demandes d'intervention (C.O.G., C.O.D.I.S., autres...) sur le réseau routier départemental.

Pendant les heures ouvrées c'est le service S.E.E.S.R. qui assure cette permanence (tél : 05.44.30.23.80).

Pendant les heures non ouvrées, elle est montée suivant le régime d'astreinte, par des agents du Conseil Départemental, suivant un planning établi par le S.E.E.S.R.

Ce permanent veille qualifiée dispose d'un téléphone portable et d'une valise contenant divers documents permettant de joindre le personnel ainsi que des cartes du réseau.

Rôle du permanent veille qualifiée

➤ Recueillir sur une trame pré établie les informations permettant d'organiser l'intervention du service dans les meilleures conditions possibles. Ces documents alimenteront la main courante de la veille qualifiée tenue par le S.E.E.S.R.

➤ Pendant les périodes d'astreintes il a en charge de transmettre la demande d'intervention auprès :

- de l'agent de maîtrise ou du contrôleur de permanence (pour le binôme d'U.T.T. du secteur concerné) lors des astreintes estivales.
- du patrouilleur d'astreinte du secteur concerné pendant la période hivernale.

➤ En l'absence d'agent joignable il en référera au cadre de permanence territoriale ou au cadre technique de permanence pendant la période de viabilité hivernale. Il pourra alors être amené, sur ses indications, à contacter un responsable d'une U.T.T. voisine.

➤ En cas d'évènement grave (accident mortel, mise en place de déviation d'une route importante, mobilisation du service importante, etc...) le permanent devra informer le cadre de permanence territoriale et le cadre technique.

➤ Il pourra être l'interlocuteur du cadre technique V.H. de permanence.

➤ En aucun cas il n'aura à assurer une mission de communication externe (médias essentiellement).

Permanent S.E.E.S.R.

Une permanence « S.E.E.S.R » est mise en place pendant la période de viabilité hivernale (mi-novembre année N à mi-mars année N+1, avec possibilité d'extension).

Elle est montée suivant le régime d'astreinte, par des agents de la Direction des Routes, suivant un planning établi par le S.E.E.S.R.

Les heures supplémentaires réalisées seront indemnisées (payées ou récupérées) suivant le règlement intérieur du Conseil Départemental.

Il dispose d'un téléphone portable et d'un véhicule de service.

Rôle du permanent

➤ Lorsque des patrouilles auront été programmées il est chargé de recueillir et de synthétiser suivant une trame précise, les informations de l'état des routes transmises pour 6h45 par les patrouilleurs mobilisés à l'aide des moyens mis à leur disposition.

➤ Cet agent est chargé d'assurer la communication de ces informations en interne (D.G.S., D.G.A., ...,) et en externe (radios locales, différents partenaires extérieurs...) avant 7h00.

➤ Le week-end :

- il pourra être amené à transmettre également ces informations, en cas d'intempéries prolongées, pour 11h00 et éventuellement 16h30 (pendant les jours ouvrés ces tâches sont réalisées par le S.E.E.S.R.).

- il vérifiera les prévisions météorologiques et pourra proposer au cadre technique, dans le cas où celles-ci évolueraient défavorablement, une remise en place partielle ou totale des patrouilles.

➤ Il sera l'interlocuteur privilégié du cadre technique de permanence.

➤ En aucun cas il n'aura à assurer une mission de communication externe (médias essentiellement).

Lors du déclenchement de la situation exceptionnelle

➤ Il intégrera automatiquement la Cellule Départementale Opérationnelle de Coordination et sera alors à la disposition du cadre (chapitre 4.8.3 et 4.8.4 du D.O.V.H.).

Publié sur www.creuse.fr le 21/12/2023

Envoyé en préfecture le 21/12/2023

Reçu en préfecture le 21/12/2023

Publié le



ID : 023-222309627-20231220-CD2023_0122-DE

la CREUSE
e Département

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA CREUSE
DIRECTION DE L'INGÉNIERIE ROUTIÈRE
Service Exploitation Entretien et Sécurité Routière
14 avenue Pierre Leroux - BP 17 - 23001 Guéret Cedex

