



DOSSIER
D'ORGANISATION
DE LA VIABILITE
HIVERNALE
DOVH 2022 - 2023



CONSEIL DÉPARTEMENTAL
D'INDRE-ET-LOIRE

Direction Générale Adjointe Territoires
Direction des Routes et des Mobilités
Service Entretien et Exploitation des Routes

SOMMAIRE

I - PRÉAMBULE.....	3
II - LE CONTEXTE DEPARTEMENTAL.....	3
II.1 - LE RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL	3
II.2 - LA CLIMATOLOGIE DEPARTEMENTALE	3
II.3 - PROBLEMATIQUE DE LA VIABILITE HIVERNALE	4
III - LA VIABILITE HIVERNALE : OBJECTIFS ET ENJEUX	6
III.1 - LA SÉCURITÉ DES USAGERS	6
III.1.1 - Les conditions de circulation	6
III.1.2 - Les objectifs de circulation	7
IV - PRINCIPES DE LA VIABILITE HIVERNALE ET NIVEAUX DE SERVICE	7
IV.1 - TRAITEMENT PAR ITINERAIRES	7
IV.2 - LA NATURE DES INTERVENTIONS.....	7
IV.2.1 - Situation de référence.....	8
IV.2.2 - Situation exceptionnelle.....	8
IV.2.3 - Situations imprévues	8
V - LES MOYENS MIS EN ŒUVRE.....	9
V.1 - LES MOYENS HUMAINS.....	9
V.2 - LES MOYENS MATERIELS	9
VI - L'ORGANISATION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LA VIABILITE HIVERNALE	10
VI.1 - L'ORGANISATION GENERALE DU SERVICE HIVERNAL	10
VI.2 - SURVEILLANCE - DECISIONS – TRAITEMENTS	11
VI.2.1 - Les prévisions météorologiques.....	11
VI.2.2 - La surveillance du réseau.....	11
VI.2.3 - Appréciation de la situation (normale ou imprévue)	11
VI.2.4 - La gestion de crise.....	12
VI.3 - L'ORGANISATION DU SERVICE HIVERNAL	13
VI.3.1 - Le rôle des principaux acteurs	13
VI.3.2 - Organisation du travail.....	15
VI.3.3 - Temps de travail et de repos	15
VI.4 - LA SECURITE DES INTERVENTIONS	20
VI.4.1 - La signalisation routière.....	20
VI.4.2 - Les règles de circulation et la signalisation des véhicules d'intervention.....	20
VI.4.3 - Règles relatives à l'hygiène et à la sécurité des agents	22
VII - LA DEFINITION DES CIRCUITS.....	23
VIII - LA COMMUNICATION ET L'INFORMATION.....	32
IX - LES BARRIERES DE DEGEL.....	32
IX.1 - GENERALITES	32
IX.1.1 - Définition	32
IX.1.2 - Décision de mise en œuvre	32
IX.2 - L'ORGANISATION GENERALE	33
IX.2.1 - Installation	33
IX.2.2 - Levée.....	33
IX.2.3 - Modèles d'arrêtés d'installation et de levée des barrières.....	34
IX.2.4 - Carte et tableaux des barrières de dégel 2022 - 2023	40

I - PRÉAMBULE

Le Conseil départemental est chargé d'organiser la viabilité hivernale pour l'ensemble du réseau routier départemental. Il définit les objectifs et les niveaux de service de traitement sur les routes départementales et y affecte les moyens correspondants. La viabilité hivernale du réseau départemental est mise en œuvre par les services du Département.

Le présent document a pour objectif de définir les principes généraux, les objectifs et l'essentiel de l'organisation du service hivernal. Il est destiné à l'information des divers acteurs concernés internes ou externes.

Ce document général dénommé Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) est un document de synthèse unique servant de référence pour les dispositions prises par les acteurs afin de limiter ou supprimer les effets routiers des phénomènes hivernaux.

Ce document est révisé annuellement pour prendre en compte les diverses instructions et les évolutions. Il est complété au niveau local par des Plans d'Interventions de la Viabilité Hivernale (PIVH) qui précisent l'organisation interne de chaque Service Territorial d'Aménagement (STA). Le DOVH est approuvé chaque année par la Commission Permanente.

II - LE CONTEXTE DEPARTEMENTAL

II.1 - LE RESEAU ROUTIER DEPARTEMENTAL

Le réseau routier départemental est constitué de 3 641 km de voiries au 1^{er} janvier 2022 et se compose de 1 013 km de voies structurantes et économiques d'intérêt régional et départemental et de 2 628 km de voies d'intérêt territorial et local.

Les pistes cyclables non classées dans la voirie départementale (notamment les sections en site propre de « La Loire à Vélo » ou adjacentes à une voie départementale) ne sont pas concernées par le présent document.

II.2 - LA CLIMATOLOGIE DEPARTEMENTALE

L'ensemble du département d'Indre-et-Loire est classé en zone H2, ce qui signifie qu'en situation normale l'hiver est peu rigoureux (la somme du nombre moyen annuel de jours où se produit une chute de neige blanchissant une chaussée et du nombre moyen annuel de jours d'apparition de verglas sur une chaussée est comprise entre 10 et 30 jours). Toutefois, la partie du département située à l'extrême Ouest est située en zone H1 car le nombre de jours d'apparition de verglas sur chaussée y est inférieur à 10.

Sur le plan de l'enneigement, **l'ensemble du département d'Indre-et-Loire est classé en zone E1, zone à enneigement faible**, c'est-à-dire que les chutes sont de l'ordre de 2 à 3 cm par heure, qu'elles peuvent atteindre 5 cm par heure et que le cumul d'une chute dépasse rarement 20 cm.

L'intensité ou la persistance de certains phénomènes hivernaux peut entraîner des conditions particulières. Quatre critères concomitants ou non sont identifiés :

- 1) **Neige persistante** : il s'agit d'une période de neige régulière pendant plus d'une journée avec des hauteurs cumulées dépassant 10 cm.
- 2) **Verglas généralisé** : il s'agit d'un verglas résultant de pluies verglaçantes sur une partie significative du département.
- 3) **Températures très basses** : qui atteignent les limites d'efficacité de traitement (-7°C).
- 4) **Présence de congères**.

II.3 - PROBLEMATIQUE DE LA VIABILITE HIVERNALE

Lors d'une intempérie hivernale, la viabilité d'une route se dégrade de façon plus ou moins importante, rapide et durable, avec des effets négatifs sur la sécurité des usagers de la route et l'écoulement du trafic (temps de déplacement allongés, progression difficile voire impossible).

Pour éviter ou limiter ces effets, plusieurs types d'actions sont possibles :

- rétablir, voire maintenir, la viabilité de la route à son niveau normal ; ceci constitue le service hivernal qui comprend la veille, la surveillance et les interventions des différents gestionnaires,
- informer les usagers sur la situation routière existante et son évolution prévisible, pour les inciter et les aider à s'adapter à une situation de viabilité dégradée présente ou prévisible,
- mettre en œuvre des mesures de gestion du trafic si les difficultés, présentes ou prévisibles, d'écoulement du trafic, liées à la viabilité, l'exigent.

Plus que tout autre situation de crise routière, celle due à des intempéries hivernales nécessite une très grande réactivité, même une anticipation des actions relevant de la gestion du trafic. En effet, un blocage de trafic dans de telles circonstances peut mettre en péril des personnes immobilisées dans des conditions difficiles, empêcher l'intervention des engins de service hivernal et donc retarder le rétablissement de la viabilité.

Lors d'intempéries hivernales, le maintien de l'écoulement du trafic dans des conditions aussi proches que possible de la normale est étroitement lié à la cohérence des actions des différents acteurs : les acteurs qui agissent pour la viabilité du réseau routier d'une part (gestionnaires de voiries) et les usagers d'autre part.

Le Département, en tant que gestionnaire de voirie, intervient à deux titres sur la viabilité hivernale :

- en tant que maître d'ouvrage, il :
 - fixe la politique pour la viabilité hivernale sur le réseau dont il a la charge, prenant en compte les différents besoins des usagers (transports publics, accès aux grands équipements publics, ...), les fonctions économiques de ce réseau, les nécessités de cohérence avec les autres réseaux (continuité de service sur les réseaux adjacents y compris en agglomération), le coût du service,
 - définit sa politique de communication vers les usagers pour la viabilité hivernale,
 - arrête les moyens attribués et l'organisation à mettre en place pour assurer ce service à partir des études réalisées à ce titre,
 - contrôle l'application de la politique qu'il a définie et l'évalue ;
- en tant que maître d'œuvre, il :
 - propose une organisation et un dimensionnement de l'ensemble des ressources à attribuer pour atteindre les objectifs fixés par le maître d'ouvrage et l'assiste pour arrêter ses choix en la matière (action qui a souvent un caractère itératif),
 - met en place l'organisation arrêtée et élabore les procédures,
 - établit les consignes opérationnelles pour les tâches à assurer,
 - assure la gestion des ressources,
 - établit des bilans périodiques pour le maître d'ouvrage,
 - diffuse aux usagers une information en amont et en temps réel, à partir des données qu'il recueille, conformément à la politique de communication définie par le maître d'ouvrage.

Pour les usagers de la route, les enjeux sont également significatifs :

- ils doivent respecter les dispositions du Code de la Route, en particulier celles définies à l'article R.413-17 relatives aux vitesses maximales autorisées ;
- ils peuvent s'adapter à une éventuelle dégradation de la viabilité du réseau routier, existante ou annoncée, pour éviter, ou au moins réduire ses conséquences dommageables :
 - en modifiant un déplacement prévu,
 - en adaptant leur mode de conduite (prudence accentuée),
 - en facilitant les interventions des engins de service hivernal,
 - en munissant leur véhicule d'équipements hivernaux,

ceci en fonction des prévisions météorologiques et de l'information routière qui leur sont délivrées.

D'un point de vue opérationnel, les interventions de service hivernal concernent le salage qui peut être préventif ou curatif ainsi que le raclage et l'évacuation de la neige.

Les fondants routiers utilisés sont principalement le chlorure de sodium sous forme solide, de la saumure ou de la bouillie, mélange solide liquide dans des proportions variables. Les aspects liés au respect de l'environnement, au développement durable, à l'économie d'énergie et des moyens, incitent à utiliser ces fondants de manière optimale, c'est-à-dire un minimum de sel répandu pour une efficacité satisfaisante.

Ainsi, l'anticipation des interventions est une des pistes générales d'amélioration de la viabilité hivernale. En effet, il est souvent plus efficace d'un point de vue physique et plus satisfaisant aussi par rapport au service à assurer, d'empêcher, de retarder ou de limiter l'apparition d'un phénomène que de vouloir l'éliminer lorsqu'il est apparu.

Il faut cependant toujours garder à l'esprit qu'intervenir avec un fondant routier hygroscopique, tel que les chlorures, va conduire globalement à des durées d'humidification, voire de mouillage des chaussées plus importants. Il faut aussi rappeler que la neige s'élimine d'abord par le raclage et que les fondants routiers sont à utiliser pour éliminer la couche non évacuée par effet mécanique.

Enfin, le trafic routier est un auxiliaire indispensable à l'évacuation des neiges traitées, par effet de brassage. En revanche, selon les circonstances, il peut devenir un ennemi en compactant la neige sur la chaussée.

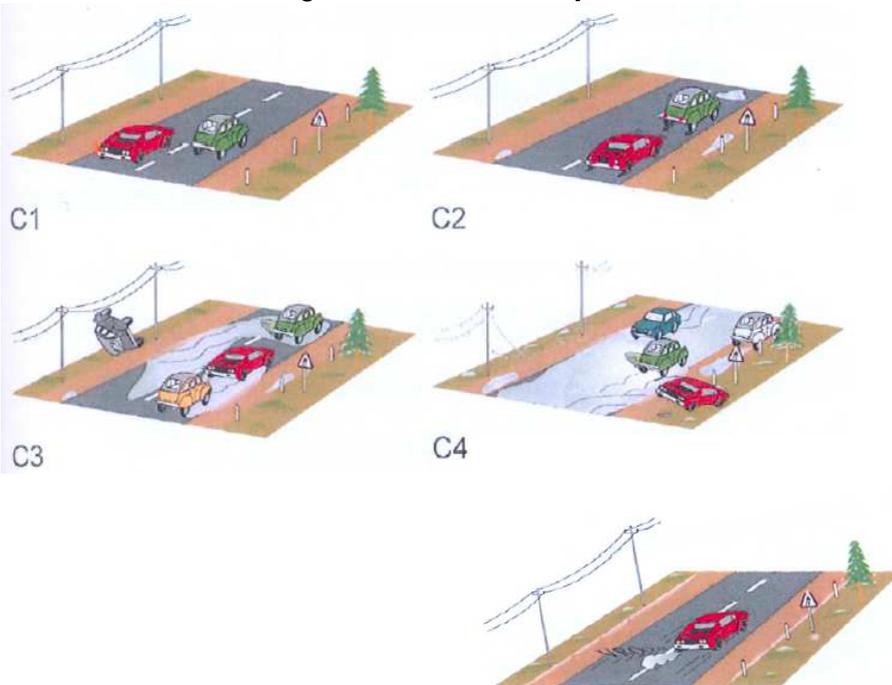
III - LA VIABILITE HIVERNALE : OBJECTIFS ET ENJEUX

III.1 - LA SÉCURITÉ DES USAGERS

III.1.1 - LES CONDITIONS DE CIRCULATION

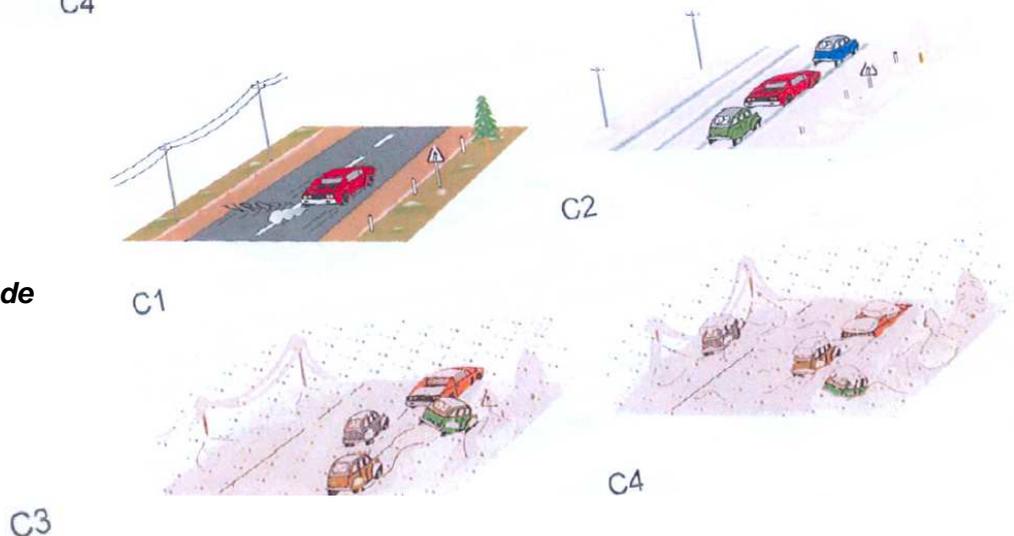
Les intempéries hivernales sont très variées, tant en nature ou intensité qu'en durée. Les conditions de circulation sont donc définies suivant les quatre cas suivants :

- 1) **Circulation Normale (CN ou C1)** : température au sol positive et aucun phénomène de verglas ou de neige constaté.
 Information usagers : **circulation normale** couleur associée vert.
- 2) **Circulation Délicate Potentiellement (CDP ou C2)** : les usagers de la route peuvent rencontrer des plaques de verglas ponctuelles ou des traces de neige éparses sur la chaussée, notamment en traverse des bois, en fond de vallée ou sur les ouvrages d'art.
 Information usagers : **circulation délicate** couleur associée jaune.
- 3) **Circulation Délicate Généralisée (CDG ou C3)** : la route est recouverte d'une faible couche de neige fraîche (1 à 3 cm), de neige tassée, de givre ou de verglas généralisé en faible épaisseur.
 Les usagers sont invités à rouler à faible vitesse compte tenu des conditions d'adhérence précaires.
 Information usagers : **circulation difficile** couleur associée orange.
- 4) **Circulation Impossible (CI ou C4)** : notamment de par la présence de verglas généralisé, de neige en épaisseur significative sur la chaussée ou de congères. Les usagers sont donc invités à différer leurs déplacements.
 Information usagers : **circulation impossible** couleur associée rouge.



Illustrations des conditions de circulation : phénomène de verglas

Illustrations des conditions de circulation : phénomène de neige



III.1.2 - LES OBJECTIFS DE CIRCULATION

Il faut d'abord rappeler **qu'un objectif n'est pas une obligation de résultat**. L'usager de la route doit observer la plus grande prudence afin de maîtriser son véhicule pendant la période hivernale et doit respecter les interventions des véhicules intervenants dans le service hivernal.

Sur les routes départementales structurantes et économiques définies par le Conseil départemental, dit réseau prioritaire (RP) composé d'un niveau prioritaire 1 (RP1) et d'un niveau prioritaire 2 (RP2), l'objectif est permanent pour atteindre a minima une circulation possible potentiellement délicate (CDP ou C2).

De plus, sur les secteurs de route départementale du réseau prioritaire à 2x2 voies ou à 3 voies, le niveau de circulation à atteindre (CDP ou C2) n'est requis que sur une voie par sens de circulation.

En cas de conditions exceptionnelles (neige ou verglas généralisé) aucun objectif ne peut être fixé. Des blocages sont possibles sur l'ensemble du réseau, des situations de crise peuvent apparaître et modifier les priorités, et enfin les délais de retour à la normale sont impossibles à déterminer.

Le reste du réseau départemental qui n'a pas été retenu comme prioritaire est dit réseau ordinaire (RO). Aucun objectif n'est fixé sur ce réseau qui est traité en troisième priorité et pendant les heures ouvrables.

IV - PRINCIPES DE LA VIABILITE HIVERNALE ET NIVEAUX DE SERVICE

L'organisation de la viabilité hivernale est placée sous la responsabilité de la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM). Elle repose sur les services de la Direction des Routes et des Mobilités (DRM), notamment les Services Territoriaux d'Aménagement (STA), responsables de son exécution.

IV.1 - TRAITEMENT PAR ITINERAIRES

Le réseau routier départemental est divisé en deux parties :

- le **Réseau Prioritaire (RP)**, qui lui-même se distingue en deux circuits enchaînés : le premier (RP1) correspond aux principaux axes entrant et sortant de l'agglomération tourangelle, les axes des autres pôles importants du département, les axes desservant les zones d'activités ; le second (RP2) correspond aux autres axes importants et les principaux itinéraires de transport collectif (notamment REMI). Le RP2 est réalisé directement à la suite du RP1, généralement après rechargement, sous réserve que ce dernier soit circulaire (conditions de circulation CDP ou C2 telles que définies dans le paragraphe III.1.1 du DOVH).
- le **Réseau Ordinaire (RO)** pour lequel les interventions n'ont lieu que durant les heures ouvrées. La décision de traitement de ce réseau relève du chef de STA qui doit en informer le Service Entretien et Exploitation des Routes (SEER), en charge de la coordination de la viabilité hivernale.

IV.2 - LA NATURE DES INTERVENTIONS

Deux types d'interventions sont prévus par le présent dossier d'organisation :

- 1) **Opérations de Salage (S)** pour le traitement du verglas et de couche de neige épaisse ou de faible épaisseur (1 - 3 cm).
- 2) **Opérations de Raclage (R)** complétées par le salage des itinéraires dès lors que la couche de neige atteint une épaisseur significative (supérieure à 3 - 5 cm).

De plus, un traitement préventif peut être envisagé sur décision de la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM) si les prévisions météorologiques le rendent nécessaire.

A la suite de ces interventions, l'équipe effectue le nettoyage du camion et de ses équipements afin qu'ils soient opérationnels pour la sortie suivante.

L'indication des zones de verglas les plus fréquemment recensées est faite par l'implantation d'une signalisation (panneau et panonceau) indiquant une zone de verglas fréquent (*voir paragraphe VI.4.1. Signalisation routière*).

IV.2.1 - SITUATION DE REFERENCE

Les prévisions météorologiques permettent de prévoir les intempéries avec un préavis de 24h et d'organiser le travail des agents en conséquence et où les intempéries sont d'intensité modérée (températures supérieures à - 7°C pour le verglas, chute de neige inférieure à 3 cm en moins de 3h).

En situation de référence, les interventions du service hivernal consistent à réaliser une opération de salage sur le Réseau Prioritaire (RP). Cette opération peut se dérouler de nuit y compris les week-ends et les jours fériés.

IV.2.2 - SITUATION EXCEPTIONNELLE

Les prévisions météorologiques prévoient des intempéries dépassant les seuils fixés au paragraphe précédent « situation de référence ».

Les situations exceptionnelles peuvent être limitées dans le temps (exemple de verglas généralisé), ou être continues (exemple de chute de neige pendant plus de 6h). Dans ces derniers cas, la situation est dite « renforcée ».

La situation à caractère exceptionnel peut également être caractérisée par une indisponibilité non prévisible du personnel (telle une épidémie de grippe par exemple) ou par la conjonction de présence de volumes de circulation très importants avec des situations météorologiques courantes ou même exceptionnelles, ou enfin par toute autre conjonction d'événements socio-économiques créant des conditions d'intervention dégradées.

A. Cas de verglas ou de températures très basses : les interventions consistent à effectuer une ou plusieurs opérations de salage sur le Réseau Prioritaire (RP).

En fonction des prévisions météorologiques, le Président du Conseil départemental, représenté par la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM) pendant les heures ouvrables, ou par le Cadre d'astreinte des routes, en-dehors des heures ouvrables, peut décider de limiter les interventions sur une partie du Réseau Prioritaire (RP).

B. Cas de neige : les interventions consistent à effectuer une ou plusieurs opérations de raclage sur le RP. Sur les routes 2 x 2 voies les opérations de raclage peuvent être effectuées en tandem (2 camions en parallèle) jusqu'à dégagement complet du réseau (niveau CDP ou C2).

En fonction des prévisions météorologiques, le Président du Conseil départemental, représenté par la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM) ou le Cadre d'astreinte des routes peut décider :

- de limiter les interventions sur une partie du réseau,
- d'interrompre les interventions en cas de chutes de neige de longue durée (supérieure à 6h) afin de pouvoir reprendre les interventions à la fin des intempéries.

IV.2.3 - SITUATIONS IMPREVUES

Il s'agit de situations pour lesquelles les prévisions météorologiques n'ont pas permis de prévoir les intempéries avec 24h de préavis. Ce cas de figure peut concerner les « situations de référence » ou les « situations exceptionnelles ».

Les opérations sont identiques aux cas de « situations de référence ou exceptionnelles » avec un décalage tenant compte du délai de chargement des saleuses évalué à environ 45 minutes.

V - LES MOYENS MIS EN ŒUVRE

V.1 - LES MOYENS HUMAINS

Chaque semaine, une astreinte est mise en place **en dehors des heures ouvrées la semaine ainsi que le week-end et les jours fériés.**

Les moyens humains mis en œuvre pendant l'astreinte de service hivernale sont les suivants :

- **un Cadre d'astreinte des routes** : il a pour mission, notamment en cas de « situation exceptionnelle ou imprévue », de prendre les décisions nécessaires à la mise en œuvre optimale du présent document, puis de les transmettre au coordonnateur. De plus, si des événements à caractère climatique grave du type « Situation Météo à Surveiller (SMS) ou niveau de vigilance orange ou rouge » se déroulent, il a pour mission de coordonner les différents intervenants institutionnels (Préfecture, SDIS, Police, Gendarmerie), de rendre compte aux autorités (Président du Conseil départemental ou son représentant de cabinet et DGS),
- **un Coordonnateur** : il assure une permanence téléphonique ayant pour objet d'assurer la relation avec les Patrouilleurs et le responsable du site du Service Travaux d'Entretien Routiers (STER) basé à Saint-Pierre-des-Corps, notamment en cas de situations imprévues et de rendre compte, si nécessaire, au Cadre d'astreinte des routes. Le coordonnateur reçoit également l'ensemble des appels pour les interventions en cas d'incident ou d'accident sur le réseau départemental,
- **quatre Patrouilleurs** (1 par STA) : il déclenche l'intervention et prévient ses équipes d'intervention. Il avertit le Coordonnateur du début et de la fin des interventions qu'il a déclenché,
- **quatorze Equipes d'intervention** : elles sont chargées chacune d'un circuit. Le STER met en œuvre deux équipes d'intervention d'astreinte hivernale au sein de ses personnels et de ceux du Pôle garage afin d'assurer ses deux circuits d'intervention (STER Nord pour le STA NE mais intervenant sur le territoire du STA NE et du STA NO ainsi que STER Sud pour le STA SO mais intervenant sur le territoire du STA SO et du STA SE) sous la responsabilité du responsable du site de Saint-Pierre-des-Corps,
- **une astreinte « mécanique »** : il s'agit d'un agent du Pôle Garage du Service des Moyens Internes (SMI) qui assure les réparations d'urgence sur les engins de service hivernal soit sur le site de Saint-Pierre-des-Corps soit en déplacement dans le centre d'exploitation où se trouve le véhicule en panne, sous la responsabilité du responsable du site de Saint-Pierre-des-Corps.

Les équipes d'intervention d'astreinte hivernale sont les mêmes que celles chargées de la gestion des accidents. Dans le cas du déclenchement simultané d'une intervention du service hivernal et d'une intervention accidentelle, **la priorité sera donnée à l'intervention service hivernal.**

V.2 - LES MOYENS MATERIELS

Chaque patrouilleur dispose d'un véhicule qu'il est autorisé à remiser à son domicile durant sa période d'astreinte hivernale ainsi qu'un téléphone portable. Un véhicule sera également mis à disposition de chaque équipe d'intervention. **A titre d'information, le retour des véhicules en fin d'astreinte n'est pas considéré comme une intervention. Si un repos compensateur est en cours, le retour du véhicule doit s'organiser dans la mesure du possible pour ne pas l'interrompre (possibilité d'utiliser un double de clé du véhicule s'il est bien stationné en dehors du domicile). Dans le cas où le repos compensateur est interrompu pour ramener le véhicule, sur décision de l'encadrement car aucune autre solution n'aura été trouvée, le repos devra débuter dès le retour du véhicule.**

Les 14 camions équipés d'une saleuse sont mis à disposition des STA et du STER et affectés à un centre de départ de l'un des 14 circuits dès le démarrage du service hivernal.

De plus, lors d'intempéries importantes (neige ou verglas généralisé) et après accord de la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM) pendant les heures ouvrées ou du cadre d'astreinte en dehors des heures ouvrées, **les camions de plus faible capacité équipés des petites saleuses pourront être utilisés**, sous réserve de personnel suffisant, **pour réaliser les traitements RP1 et RP2 pendant les astreintes en dehors des heures ouvrables** mais sans occulter les règles de temps de travail et de repos.

VI - L'ORGANISATION ET LA MISE EN ŒUVRE DE LA VIABILITE HIVERNALE

VI.1 - L'ORGANISATION GENERALE DU SERVICE HIVERNAL

L'**astreinte hivernale** sera organisée du **lundi 28 novembre 2022 au lundi 27 février 2023** afin d'assurer le service hivernal sur les routes départementales du Réseau Prioritaire (RP).

Un tableau d'astreinte hivernale est établi dans chaque STA pour l'ensemble de la période du service hivernal (du lundi 28 novembre 2022 au lundi 27 février 2023). Ce tableau sera approuvé par la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM) puis sera communiqué à l'ensemble des STA.

En revanche, **l'ensemble des engins de service hivernal (ESH) seront disponibles et opérationnels une semaine avant le démarrage** de la période, notamment **pour programmer les prises en main des véhicules pour les agents, et pourront être prolongés une à deux semaines** après la fin de la période, **si nécessaire selon les prévisions météorologiques connues**, avec une mise en astreinte des agents **selon les conditions de prévenance à moins de 15 jours. Cette mise en astreinte en dehors de la période initiale sera la plus anticipée possible**, sous réserve des prévisions météorologiques connues, pour garantir la bonne organisation des services et des agents.

Les 14 équipes d'intervention d'astreinte hivernale sont constituées suivant la définition et l'organisation du service hivernal. Notamment, leur répartition est fonction de la définition des circuits (RP1 et RP2) et de leur point d'origine. Les agents d'astreinte ne doivent pas habiter à plus de 30 minutes du centre de départ, excepté en cas de situation exceptionnelle.

La rotation du **personnel d'astreinte hivernale** (cadres, coordonnateurs, patrouilleurs et équipes d'intervention) s'effectue toutes les semaines, **du lundi 9h00 au lundi suivant 9h00** pour le cadre et coordonnateur (heure de transfert du numéro de téléphone) et **du lundi 7h30 au lundi suivant 7h30** pour les patrouilleurs et équipes d'intervention (heure d'embauche des équipes), avec un retour d'astreinte minimum de 15 jours.

Le doublement des équipes d'intervention, voire des patrouilleurs et du coordonnateur, peut être mis en œuvre en cas de situations exceptionnelles ou imprévues nécessitant un renforcement afin de respecter les temps de travail et de repos obligatoires, sur décision de la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM) et information de la Direction des Ressources Humaines (DRH). En cas de doublement des équipes, l'astreinte « mécanique » sera également doublée ou lors de phénomènes hivernaux exceptionnels entraînant de nombreuses difficultés mécaniques. Ce renforcement sera le plus anticipé possible, sous réserve des prévisions météorologiques connues, pour garantir la bonne organisation des services et des agents.

Les jours fériés de Noël (dimanche 25/12/2022) et du nouvel an (dimanche 01/01/2023) ne feront pas l'objet de doublement des équipes d'intervention, **excepté si nécessaire selon les prévisions météorologiques ou en cas de situation exceptionnelle.**

En cas de chutes de neige prolongées, certaines sections du réseau prioritaire peuvent subir un compactage voire un verglaçage avant leur traitement par les grandes saleuses.

Dans ce cas, et sous réserve d'effectifs suffisants dans les services, les équipes d'astreinte pourront être renforcées afin de permettre l'utilisation des petites saleuses et ainsi augmenter le linéaire de voies traitées. Cette mesure sera mise en œuvre sur décision de la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM) ou du cadre d'astreinte avec information à la DRH.

De plus, un traitement préventif peut être envisagé sur décision de la Direction des Routes et des Mobilités (DRM) avant 17h00 pour un déclenchement dès que nécessaire en fonction des prévisions météorologiques.

Enfin, pour assurer la continuité du service hivernal et la cohérence du dispositif d'intervention, une convention passée entre le Conseil départemental d'Indre-et-Loire et Tours Métropole Val de Loire est rédigée. Cette convention a pour but de préciser les limites d'intervention et la coordination de l'organisation du service hivernal (période de viabilité hivernale, information du déclenchement des interventions, approvisionnement en saumure).

VI.2 - SURVEILLANCE - DECISIONS – TRAITEMENTS

VI.2.1 - LES PREVISIONS METEOROLOGIQUES

Le Département a conclu un contrat annuel avec un prestataire de service pour l'élaboration des prévisions météorologiques qui est Météo France.

Les patrouilleurs se tiennent informés en permanence des conditions météorologiques et de leur évolution pour les 24h à venir, et recueillent périodiquement les informations données.

Ces prévisions météorologiques sont transmissibles, soit par :

- téléphone,
- internet (site internet dédié au Conseil départemental).

Chaque patrouilleur devra prendre connaissance au moins deux fois par jour (vers 9h30 et 15h30) des bulletins météo sur le site internet dédié aux prévisions de Météo France, afin de pouvoir anticiper sur d'éventuelles intempéries.

VI.2.2 - LA SURVEILLANCE DU RESEAU

La surveillance du réseau incombe aux 4 patrouilleurs des STA, chacun sur les limites administratives de son STA. Un numéro de portable spécifique leur est attribué. Les patrouilleurs et les équipes d'intervention pourront communiquer par téléphone portable.

En période d'astreinte, les patrouilleurs assurent la surveillance du réseau qui leur est affecté, c'est-à-dire le réseau du STA même si le circuit est effectué par un autre STA. Ils doivent, en cas de besoin, faire des reconnaissances sur place et notamment sur les sites recensés comme points délicats particuliers répertoriés par chaque STA. Les Patrouilleurs procéderont aux reconnaissances nécessaires au moyen d'appareils appropriés (exemple : thermo-hygromètres).

VI.2.3 - APPRECIATION DE LA SITUATION (NORMALE OU IMPREVUE)

Les conditions météorologiques et les prévisions d'intervention pour le soir ou le lendemain matin doivent être au maximum anticipées.

Toutefois, l'évolution parfois rapide des données météorologiques ou les phénomènes locaux non généralisés ne le permettent pas toujours.

I.2.4 - LA GESTION DE CRISE

Les principes d'organisation de la gestion de crise sont présentés sous forme d'un tableau de synthèse :

Situation	Difficulté	Nature de la difficulté	Actions	Observations
Situation de référence	Aucune	Météo ne sortant pas du cadre habituel des interventions (verglas, neige peu épaisse et non continue)	Interventions normales : Réseau Prioritaire 1 (RP1) et Réseau Prioritaire 2 (RP2).	14 circuits ayant chacun un RP1 et un RP2 à traiter.
Situation exceptionnelle	Météorologique	Météo très difficile sortant du cadre de la situation de référence, ne permettant pas un avancement et un dégagement satisfaisant des voies traitées	Déclenchement de la situation renforcée. Interventions RP1 jusqu'à dégagement complet (C2). RP2 seulement si RP1 dégagé, sinon par les équipes de jour.	Situation renforcée déclenchée par la Directrice des Routes et des Transports (DRT) pendant les heures ouvrées et par le cadre de permanence en dehors des heures ouvrées. Le RP2 peut être fait par les équipes de jour à la place du Réseau Ordinaire (RO).
		Météo très difficile impliquant la fermeture des autoroutes et le dégagement des axes de secours et/ou d'évacuation	Déclenchement de la situation renforcée. Interventions en mode dégradé à déterminer en fonction du contexte de crise et des consignes préfectorales.	Situation renforcée déclenchée par la DRT ou le cadre de permanence. Pas de RP1 ni RP2 mais des circuits en mode dégradé à définir préalablement (DRT) mais évolutif en fonction des consignes préfectorales notamment.
	Manque effectif	Manque un patrouilleur	Prévu : remplaçant à trouver au sein du STA ou d'un autre STA. Non prévu : c'est le coordonnateur qui déclenche les interventions du STA concerné dès le déclenchement des interventions d'un des patrouilleurs des autres STA.	Prévu = au minimum dans la journée précédent l'astreinte pendant les heures ouvrées.
		Manque un chauffeur ou un accompagnateur	Prévu : remplaçant à trouver au sein du STA ou d'un autre STA. Non prévu : appel au volontariat au sein du STA si non deux cas à distinguer avec déclenchement de la situation renforcée (sous réserve du respect des temps de repos) : - STA avec 2 circuits : l'autre véhicule effectue son RP1 et le RP1 de l'autre circuit ; pas de RP2. - STA avec 3 ou + de circuits : soit un véhicule assure son RP1 et l'autre RP1 du véhicule manquant donc pas de RP2 pour ces deux circuits ; soit répartition entre 2 ou + de véhicules ; pas de RP2 pour l'ensemble du STA.	Prévu = au minimum dans la journée précédent l'astreinte pendant les heures ouvrées. Avoir au moins 1 agent du STA concerné dans l'équipe d'intervention si soutien par un autre STA. Situation renforcée déclenchée par la DRT ou le cadre de permanence. Les itinéraires de soutien doivent être définis au préalable par chaque STA.
		Manque plusieurs chauffeurs ou accompagnateurs	Prévu : remplaçant à trouver au sein du STA ou d'un autre STA. Non prévu : appel au volontariat au sein du STA si non deux cas à distinguer avec déclenchement de la situation renforcée : - STA avec 2 circuits : pas d'interventions (ni RP1 ni RP2). - STA avec 3 ou + de circuits : si 1 véhicule disponible effectue un circuit dégradé sur le STA.	Prévu = au minimum dans la journée précédent l'astreinte pendant les heures ouvrées. Avoir au moins 1 agent du STA concerné dans l'équipe d'intervention si soutien par un autre STA. Situation renforcée déclenchée par la DRT ou le cadre de permanence. Les itinéraires dégradés doivent être définis au préalable par chaque STA.
	Manque matériels	Manque un ou plusieurs matériels (camions, saleuses, lames) non réparables	Requisition auprès d'entreprises connues et préalablement recensées sur chaque territoire de STA. Sinon, mêmes considérations que pour le manque d'effectifs, déclenchement de la situation renforcée et les autres véhicules disponibles du STA effectuent un circuit dégradé.	Requisition mise en œuvre par la DRT ou le cadre de permanence. Situation renforcée déclenchée par la DRT ou le cadre de permanence. Les itinéraires de soutien doivent être définis au préalable par chaque STA (idem cas du manque d'effectifs).
	Météorologique et manque d'effectif	Météo très difficile sortant du cadre de la situation de référence Manque un ou plusieurs chauffeurs ou accompagnateurs	Déclenchement de la situation renforcée. Interventions en mode dégradé à déterminer en fonction du contexte de crise, des consignes préfectorales et des moyens humains et matériels disponibles.	Situation renforcée déclenchée par la DRT ou le cadre de permanence. Les itinéraires dégradés seront à définir en fonction du contexte.
	Autres événements	La conjonction de présence de volumes de circulation très importants avec des situations météorologiques courantes ou même exceptionnelles, ou par toute autre conjonction d'événements socio-économiques créant des conditions d'interventions dégradées	Déclenchement de la situation renforcée. Interventions en mode dégradé à déterminer en fonction du contexte de crise, des consignes préfectorales et des moyens humains et matériels disponibles.	Situation renforcée déclenchée par la DRT ou le cadre de permanence. Les itinéraires dégradés seront à définir en fonction du contexte.

VI.3 - L'ORGANISATION DU SERVICE HIVERNAL

VI.3.1 - LE ROLE DES PRINCIPAUX ACTEURS

La Directrice des Routes et des Mobilités (DRM)

Elle déclenche les interventions renforcées pendant les heures ouvrées ainsi que le salage préventif. Elle décide du doublement des équipes d'intervention, voire des patrouilleurs et du coordonnateur, y compris l'astreinte mécanique.

Le (la) Chef de Service Territorial d'Aménagement (STA) ou son adjoint (e)

Il (elle) assure une permanence pendant les heures normales de service.
Il (elle) décide des interventions pendant les heures ouvrées sur le Réseau Prioritaire (RP) en cas de dégradation de la situation et sur le Réseau Ordinaire (RO) pour compléter le RP.
Il propose et assure le suivi du tableau d'astreinte de son STA et signale à la Direction des Routes et des Mobilités (DRM) et aux autres STA toute modification de celui-ci.

Le Cadre d'astreinte des routes

Il déclenche les interventions renforcées pendant les heures non ouvrées.
Dans le cas d'interventions effectives, il reçoit l'information du coordonnateur, à 5h30 du lundi au samedi et à 6h30 le dimanche, du démarrage des interventions et la communique auprès d'une radio locale pour l'information des usagers sur l'état d'avancement des interventions et les conditions de circulation.

De plus, dans le cas d'événement à caractère climatique grave, du type « Situation Météo à Surveiller (SMS) ou niveau de vigilance orange ou rouge » :

- il coordonne les différents intervenants institutionnels (Préfecture, SDIS, Police, Gendarmerie) et participe au COD si déclenchement par la Préfecture,
- il rend compte aux autorités (Président du Conseil départemental, DGS),

Le Coordonnateur

Il est chargé d'assurer la cohérence des interventions sur l'ensemble du réseau départemental, et l'adéquation des moyens aux situations d'intempéries rencontrées par STA.
Il contacte l'ensemble des patrouilleurs dès que l'un d'eux l'a informé du déclenchement de l'intervention dans son secteur.

Il coordonne les opérations entre les différents STA, peut répartir les moyens (entre deux STA voisins) en cas de situation préoccupante dans l'un d'eux et en informe le cadre d'astreinte des routes.

Il communique au cadre d'astreinte des routes, seulement en cas d'interventions effectives, à 5h30 du lundi au samedi et à 6h30 le dimanche : la nature du phénomène, l'état d'avancement des interventions réalisées et les conditions de circulation.

Il communique à l'agent chargé de la mise à jour de la carte d'information des usagers (en ligne sur le site internet du Conseil départemental) les conditions de circulation.

Il informe le cadre d'astreinte des routes de toute situation ou incident grave (coupure de grands axes, accidents, insuffisance de moyens), nécessitant une prise de décision appropriée au-delà de son niveau de prérogative.

Le coordonnateur est également chargé de centraliser et de communiquer à la Directrice des Routes et des Mobilités (DRM), les informations relatives aux interventions, mêmes si celles-ci n'ont pas été déclenchées.

La communication peut se faire chaque matin par mail, exceptés les samedi et dimanche, où elle peut être reportée au lundi matin.

Le Patrouilleur

Il assure la surveillance du réseau qui lui est affecté, c'est-à-dire le réseau de son STA, même si le circuit est effectué par un autre STA.

Il doit, en cas de besoin (si le bulletin météorologique fait apparaître un risque d'intempérie hivernale ou en cas d'appel du coordonnateur informant du déclenchement d'un ou plusieurs autres patrouilleurs), faire des reconnaissances sur place et notamment sur les sites recensés comme points délicats particuliers répertoriés, au moyen d'appareils appropriés (exemple : sonde de thermologie embarquée).

Il décide, en fonction du bulletin météo, des appels téléphoniques, de ses observations et des mesures effectuées, de l'intervention des équipes d'astreinte de son territoire.

Dès qu'une intervention est décidée, le patrouilleur alerte les équipes d'intervention (chauffeurs et accompagnateurs d'astreinte) des circuits de son STA, y compris le responsable du site de Saint-Pierre-des-Corps pour déclencher le circuit STER Nord pour le STANE et le circuit STER Sud pour le STASO.

Il informe le coordonnateur de la nature du phénomène, du déclenchement et de l'heure de démarrage effectif de l'intervention par ses équipes d'intervention sur son secteur.

Il informe également le coordonnateur, en temps réel, de toute situation ou incident grave (coupure de grands axes, accidents, insuffisance de moyens), impliquant la nécessité d'une décision appropriée au-delà de son niveau de prérogative.

Remarque : le déclenchement d'un circuit n'implique pas obligatoirement le déclenchement de l'ensemble des circuits (suivant les conditions météorologiques et le contexte local), mais l'information du premier déclenchement doit être donnée par le coordonnateur aux autres patrouilleurs qui détermineront la nécessité de déclencher sur leur secteur.

L'Equipe d'intervention : chauffeur et accompagnateur

Dès l'information du déclenchement de l'intervention par leur patrouilleur, ils doivent rejoindre le centre de départ de leur circuit.

Ils vérifient le bon état du matériel, effectuent le remplissage de la saleuse s'il n'avait pas été anticipé la veille et s'assurent de l'état du stock de sel.

Ils veillent à l'application des consignes de sécurité.

Le chauffeur réalise le circuit en respectant les règles de conduite pour un engin de service hivernal (ESH) et adapte les feux de travail (Cf. § **VI.4.2** pages 19 et 20 du présent document).

L'accompagnateur précise au chauffeur les sections à traiter. Il gère les dosages en sel et en saumure, à partir des préconisations fournies par le patrouilleur.

Il répond aux appels téléphoniques et informe le patrouilleur de l'état d'avancement du traitement décidé.

Il complète les fiches d'interventions.

A la fin de chaque intervention, l'équipe effectue le nettoyage du camion et de ses équipements afin qu'ils soient opérationnels pour la sortie suivante.

Lors des rechargements, ou à tout autre moment en cas d'urgence, le chauffeur et l'accompagnateur peuvent intervertir leur rôle, notamment pour des interventions difficiles ou très longues qui pourraient entraîner des temps de conduite importants ou une fatigue ne permettant plus une attention optimale.

A noter que les camions restent disponibles au centre d'exploitation de départ de leur circuit d'affectation et sont équipés avec la saleuse dès le démarrage du service hivernal, et ce pendant toute la durée de la viabilité hivernale.

VI.3.2 - ORGANISATION DU TRAVAIL

L'équipe d'intervention (1 chauffeur et 1 accompagnateur) démarre son parcours au plus tôt à 2 heures sauf « situations exceptionnelles ». Elle est relayée en semaine par les équipes de jour intervenant une fois que les deux circuits enchaînés (RP1 et RP2) sont traités.

En respectant le temps de travail et de repos, l'équipe d'intervention ayant terminé les deux circuits enchaînés RP1 et RP2 avant la prise de poste des équipes de jour peut commencer à traiter le Réseau Ordinaire (RO) en accord avec le patrouilleur qui informe le coordonnateur, en attendant l'arrivée des équipes de jour.

Du lundi au vendredi, les patrouilleurs sont relayés à 7h30 par les agents de maîtrise d'exploitation après les avoir informés de la situation (état du réseau, avancement et heure de démarrage du traitement).

Durant les heures de travail, selon les directives de la circulaire n° 2000-54 concernant l'alternance « travail - pause », des pauses d'une durée de 1/4 d'heure au moins seront respectées avec une périodicité régulière de l'ordre de 2 heures de travail pour une pause. Cependant, les rythmes et les durées de pause peuvent être différents selon les circuits et les conditions d'intervention, notamment lors de situations exceptionnelles.

VI.3.3 - TEMPS DE TRAVAIL ET DE REPOS

L'organisation des interventions de viabilité hivernale est déterminée selon le décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail et selon le décret n° 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales.

- A. Dérogations aux dispositions applicables aux activités relevant d'une organisation du travail programmé.
- B. Dérogations aux dispositions applicables aux interventions aléatoires.
- C. Dispositions applicables aux cas d'action renforcée.

Décret n° 2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du Temps de travail

Temps de travail maximum (heures supplémentaires comprises)	Garanties minimales
Durée quotidienne =.....	10 heures/jour
Durée hebdomadaire =.....	48 heures/semaine
Moyenne sur 12 semaines.....	
consécutives =.....	44 heures/semaine
Amplitude maximale de la.....	
journée =.....	12 heures
Repos quotidien continu =.....	11 heures
Repos hebdomadaire =.....	35 heures (comprend en principe le dimanche).
Pause pour 6 heures consécutives de travail =.....	20 minutes

Décret n° 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogations aux garanties minimales

	TITRE 2	TITRE 3
	Dispositions applicables aux cas d'interventions aléatoires	Dispositions applicables aux cas d'action renforcée
Durée quotidienne =	12 heures/jour	12 heures/jour
Durée hebdomadaire =	60 heures/semaine	60 heures/semaine
Moyenne sur 12 semaines consécutives =	44 heures/semaine	44 heures/semaine
Amplitude maximale de la journée =	12 heures/jour	15 heures/jour
Repos quotidien continu =	11 h consécutives si repos quotidien continu \leq 7 heures	7h sur les 1 ^{ères} 24h 8h sur les 2 ^{èmes} 24h 9h sur les 3 ^{èmes} 24h
Repos hebdomadaire =	35 heures consécutives si repos < à 24h	35 heures consécutives si repos < à 27h sur une période comportant 3 repos quotidiens continus et successifs
Pause pour 6 heures consécutives de travail =	20 minutes	20 minutes

Dispositions applicables aux interventions aléatoires (Titre 2 du décret)

Une intervention aléatoire est une action destinée à répondre à un événement 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.

Les interventions aléatoires, notamment en période d'astreinte, peuvent donner lieu à des dérogations aux garanties minimales, prévues au 1 de l'article 3 du décret du 25 août 2000. Dans ce cas, le repos quotidien minimum de 11 heures peut être interrompu ou réduit.

Si à l'issue de l'intervention aléatoire, il est constaté que l'agent n'a eu qu'un repos quotidien continu inférieur ou égal à 7 heures, l'intéressé est placé en repos récupérateur à l'issue de cette intervention ou de la dernière des interventions effectuée avant la reprise du service pendant une période de 11 heures consécutives. La prise du service suivant est reportée en conséquence.

Lorsqu'au cours de la même semaine, et s'il n'a pas bénéficié de la compensation citée dans le paragraphe précédent, un agent est amené à réduire pour la seconde fois son repos quotidien en-deçà de 9 heures, il est placé en repos récupérateur à l'issue de sa dernière intervention pendant une période de 11 heures consécutives. La prise de service suivante est reportée en conséquence.

Si la durée des interventions aléatoires, dans une même période comprise entre 22 heures et 7 heures, est supérieure à 4 heures et si l'agent n'a pas bénéficié d'un repos quotidien continu de 11 heures, l'agent est également placé en repos récupérateur à l'issue de sa dernière intervention pendant une période de 11 heures consécutives.

Dans le cas d'interventions aléatoires, le repos minimum hebdomadaire peut être interrompu ou réduit dans les conditions suivantes : lorsque le repos hebdomadaire continu observé antérieurement à une intervention est inférieur à 24 heures, l'agent est placé en repos récupérateur pendant une nouvelle période de 35 heures consécutives à l'issue de l'intervention.

Dispositions applicables aux cas d'action renforcée (Titre 3 du décret)

Une action renforcée est une intervention non programmée exigée par un événement requérant, notamment dans le cadre de la protection civile, la mobilisation de l'ensemble des personnels d'intervention et qui nécessite, pendant une période limitée, le dépassement, pour ces agents, des durées habituelles de travail.

Les actions renforcées peuvent donner lieu à des dérogations aux garanties minimales prévues au 1 de l'article 3 du décret du 25 août 2000 susvisé dans les conditions fixées aux articles 12 et 13 du décret du 22 février 2002.

Dans le cadre des actions renforcées, les agents peuvent demeurer pendant une durée maximale de 72 heures à la disposition permanente du responsable central sous réserve de repos quotidiens continus qui ne peuvent être inférieurs, par tranches de 24 heures, à :

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

La durée du travail hebdomadaire ne peut excéder 60 heures par période quelconque de 7 jours consécutifs comprenant la période de mise en œuvre de l'action renforcée, dans le respect de la moyenne de 44 heures sur une période de douze semaines consécutives.

L'agent participant à une action renforcée pendant une période comportant trois repos quotidiens continus et successifs dont la somme est inférieure à 27 heures est placé en repos récupérateur à l'issue de sa dernière intervention, pendant 35 heures consécutives.

On recherche dans la mesure du possible à mieux équilibrer les alternances de travail entre les équipes de jour et l'équipe d'intervention d'astreinte de façon à se rapprocher de plages de travail effectif de 12 heures.

Mise en repos au Conseil départemental

Lorsque les interventions sont déclenchées entre 03H00 et 04h00 du matin, il a été convenu que la mise en repos serait systématique à compter de 12H00.

Cette disposition a pour objectif de garantir aux agents un repos suffisant avant de poursuivre leurs astreintes suivantes.

Instauration d'un service minimum continu en vue d'assurer la pérennité du service public

Dans l'éventualité de circonstances imprévisibles et incontournables liées à un manque d'effectif, il sera nécessaire de mettre en place un service minimum continu afin de pérenniser la sécurité des usagers du réseau routier départemental lors de chute de neige ou de présence de verglas.

Ce service minimum sera assuré de façon continue sur les 14 circuits de réseau prioritaire (RP1 et RP2) définis dans le présent DOVH.

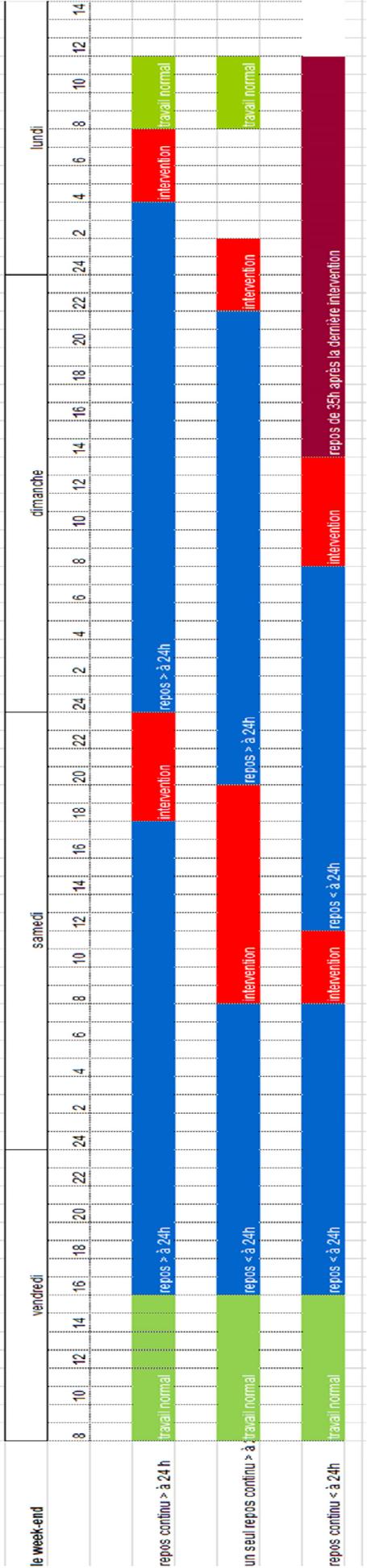
Le service, qui mobilise l'effectif minimum et strictement proportionné à la garantie de la sécurité des usagers, est assuré de façon continue et successivement au cours d'une même semaine par :

- 2 agents chargés de la conduite des engins de déneigement par circuit désignés pour intervenir lors d'une semaine considérée sur la plage des horaires habituels de travail des agents affectés au réseau routier,

- 2 agents chargés de la conduite des engins de déneigement par circuit inscrits sur le tableau des astreintes et chargés d'intervenir pour une semaine considérée, au cours des plages horaires non couvertes par les horaires de travail des agents affectés à l'entretien du réseau routier,
- 1 agent en charge de la patrouille dans chacun des quatre STA, inscrit sur le tableau des astreintes,
- 1 agent en charge des réparations à effectuer en urgence, inscrit sur le tableau des astreintes.

Une note du DGS définissant les conditions et les modalités de mise en œuvre de cette mesure sera alors adressée à chaque agent concerné.

dérogations applicables aux interventions aléatoires



VI.4 - LA SECURITE DES INTERVENTIONS

VI.4.1 - LA SIGNALISATION ROUTIERE

Extraits de l'Instruction Interministérielle sur la Signalisation Routière : Deuxième partie : Article 31 verglas et Huitième partie : Article 130 dangers temporaires. Lorsqu'il est possible de signaler le verglas, la signalisation s'effectue à l'aide d'un panneau A4 « chaussée glissante » complété par un panneau M9z portant l'indication "risque de verglas".

La signalisation verticale pour la viabilité hivernale correspond à :

- **A4 - panneau « chaussée glissante » complété par un panneau « verglas fréquent »**, en signalisation permanente à implanter à l'approche des zones fréquemment soumises à la formation de verglas sur des itinéraires non salés préventivement ou non surveillés étroitement,
- **AK4 - panneau temporaire « chaussée glissante » complété par un panneau « risque de verglas » ou « verglas »** en signalisation temporaire à implanter à l'approche de sites très particuliers qui peuvent faire l'objet de formation intempestive de verglas. Ce panneau n'est pas permanent mais positionné le jour même à l'endroit où la présence d'une plaque de verglas est constatée.

Ces panneaux de signalisation sont à installer ou à mettre en fonction **au plus tard le 15 novembre** de l'année de démarrage de la viabilité hivernale puis **occultés ou déposés à partir du 15 mars** de l'année suivante.

VI.4.2 - LES REGLES DE CIRCULATION ET LA SIGNALISATION DES VEHICULES D'INTERVENTION

- **Signalisation des engins**

Bandes de signalisation :

Les engins de service hivernal (ESH) doivent être équipés d'une signalisation complémentaire constituée par des bandes de signalisation de couleurs rouge et blanche (en matériau rétro réfléchissant) à l'avant, sur les côtés et à l'arrière du véhicule.

Par ailleurs, la réglementation prévoit des dispositifs de signalisation spécifiques aux ESH :

- les extrémités des outils de raclage doivent être équipées d'une bande de signalisation,
- les outils d'épandage doivent être équipés dans la partie centrale la plus en arrière d'un dispositif de signalisation (panneau couvert de bandes alternées de couleurs rouge et blanche).

Utilisation des feux :

Ces engins sont dotés de 2 types de feux : feux bleus et feux oranges.

Leur utilisation répond à des règles particulières conformément à l'arrêté du 30 octobre 1987 relatif aux dispositifs spéciaux de signalisation des véhicules d'intervention urgente :

- **les feux bleu** doivent être utilisés **uniquement pendant les interventions**, du démarrage de l'intervention (centre d'exploitation) jusqu'au retour à la fin du circuit (centre d'exploitation),
- **les feux orange** servent à indiquer que l'engin est à progression lente au cours de **tout trajet hors intervention** de salage ou de déneigement.

Les feux orange et les feux bleu **ne doivent pas** être utilisés de façon simultanée.

- **Circulation des engins**

Sur routes et autoroutes, les engins de service hivernal doivent respecter le Code de la Route et les différents textes réglementaires (arrêté du 30/10/1987) qui s'y rapportent, et notamment :

- le respect d'une limitation de vitesse à **50 km/h**,
- le respect des limites de charge du véhicule.

Des exceptions aux règles issues du Code de la Route s'appliquent mais uniquement lors des actions de salage ou de déneigement, elles portent sur :

- la circulation sur le bord droit de la chaussée,
- la circulation sur les routes à sens unique ou à plus de 2 voies,
- la circulation à une vitesse anormalement réduite,
- le sens de circulation imposé,
- le franchissement et le chevauchement des lignes continues et discontinues,
- l'engagement d'un véhicule dans une intersection.

Malgré ces dérogations, l'obligation de prudence et de maîtrise des engins est toujours de rigueur.

Par ailleurs, le feu bleu à éclats (dont les conditions d'usage ont été évoquées précédemment) signale aux usagers qu'ils doivent faciliter la progression du véhicule, mais ne donne en aucun cas une priorité de passage.

- **Conduite des engins**

Permis de conduire

Selon le Code de la Route, les conducteurs d'engins doivent être titulaires du permis de conduire nécessaire pour la conduite de l'engin en fonction de son PTAC : les engins dont le PTAC est supérieur à 3,5 tonnes ne peuvent être conduits que par des agents titulaires du permis C.

Habilitation et prise en main des Engins de Service Hivernal (ESH)

L'Autorité Territoriale a décidé que tout agent amené à conduire un ESH doit être titulaire d'une autorisation de conduite. Cette autorisation individuelle sera établie par l'autorité territoriale sur la base d'une évaluation théorique et pratique effectuée par cette dernière. Cette évaluation, destinée à établir que l'agent dispose de l'aptitude et de la capacité à conduire l'équipement pour lequel l'autorisation est envisagée, prendra en compte les 3 éléments suivants :

- 1 examen d'aptitude médical réalisé par le médecin de prévention,
- 1 formation qui consistera à consolider les acquis et effectuer un contrôle des connaissances et des savoir-faire de l'agent pour la conduite en sécurité de l'ESH,
- 1 connaissance des lieux et instructions à respecter sur le ou les sites d'utilisation.

La durée de validité de l'autorisation est fixée à 10 ans par l'autorité territoriale et son renouvellement sera conditionné par un recyclage obligatoire.

De plus, un temps **d'information sur les grands rappels de la viabilité hivernale** (objectifs, enjeux, principes, intempéries), la **prise en main des véhicules** (rappel des commandes, des rechargements, entretien et nettoyage, etc.) et la **reconnaissance des circuits seront organisés par chaque STA à l'attention des chauffeurs et accompagnateurs des camions d'intervention, avant le démarrage du service hivernal fixé au 28 novembre 2022.**

VI.4.3 - REGLES RELATIVES A L'HYGIENE ET A LA SECURITE DES AGENTS

- **Organisation du travail**

Les opérations de salage et de déneigement sont des activités spécifiques nécessitant l'intervention des agents dans des conditions parfois difficiles (ex : mauvaise visibilité, sols rendus glissants, routes disposant d'un trafic varié, exécution de manœuvres pouvant être délicates).

C'est pourquoi, il est recommandé d'éviter les situations de travail isolé (c'est-à-dire une personne seule pouvant conduire ce type d'engin) afin de prendre en compte la prévention des risques professionnels dans cette situation de travail.

- **Equipements des agents**

Afin de réaliser cette activité, les agents doivent être équipés des E.P.I. (Equipement de Protection Individuelle) suivants :

- bottes ou chaussures de sécurité dotées d'une semelle antidérapantes (risque de chutes),
- vêtements de travail,
- lunettes de protection (risque de projections lors d'opérations de transvasement de sel),
- gants de protection (en cas de contact cutané avec le sel),
- parka ou gilet haute visibilité (risque de heurt par la circulation) au minimum, voire tenue haute visibilité complète.

- **Premiers secours**

Avant d'utiliser un engin de service hivernal, il convient de s'assurer de la présence dans le véhicule d'une trousse de 1^{er} secours.

En cas de difficultés, les agents peuvent se rapprocher de leur correspondant sécurité prévention en charge de leur secteur.

VII - LA DEFINITION DES CIRCUITS

Dans une logique d'obligation de moyens, adaptée à la faible occurrence des intempéries exceptionnelles, le DOVH distingue un Réseau Prioritaire (RP) composé de deux circuits enchaînés (RP1 et RP2) et un Réseau Ordinaire (RO), établis en fonction de l'importance respective accordée au dégagement des itinéraires auxquels ils s'appliquent et en tenant compte des considérations économiques, sanitaires et humaines.

Le Réseau Prioritaire (RP) est défini, en tenant compte :

- des enjeux suivants :
 - le dégagement des pôles économiques et urbains,
 - le dégagement des grands accès à l'agglomération,
 - les transports collectifs notamment REMI sur les principales routes départementales,
 - l'importance du trafic,
 - l'accès au réseau autoroutier,
 - les modifications des routes départementales (mise en service de déviation, déclassement de routes, ...)
- des contraintes suivantes :
 - le nombre de véhicules de traitement disponibles,
 - les centres de départ et de rechargement,
 - les capacités de traitement des saleuses,
 - l'optimisation des parcours.

D'un point de vue opérationnel, le Réseau Prioritaire (RP) est traité selon les objectifs suivants :

- les équipages sont opérationnels en priorité sur les circuits RP1 aux fins de les dégager, si possible, avant l'afflux du trafic du matin,
- dans la mesure où les circuits RP1 sont rendus praticables (conditions de circulation C2) et après rechargement éventuel des saleuses, les mêmes équipages engagent le traitement des circuits RP2.

Le nombre de circuits et leur organisation sont adaptés aux moyens fixés suivants :

- les circuits sont assurés par 14 camions équipés de saleuse et de lame de déneigement,
- les circuits sont déterminés au démarrage de 12 centres d'exploitation équipés en dépôt de sel et de saumure, auxquels s'ajoutent 3 centres d'exploitation et le Service Travaux d'Entretien Routiers pour les rechargements,
- les équipages sont disponibles pour arriver au centre d'exploitation environ 45 min après l'alerte.

Le traitement de ce Réseau Prioritaire (RP) est notamment réalisé par des interventions de nuit, le week-end et les jours fériés, selon l'enchaînement suivant :

- le premier (RP1) est traité dès le déclenchement de l'intervention. Il correspond à un parcours d'environ 2h qui permet de traiter avant 8h les principaux axes entrant et sortant de l'agglomération tourangelle, les axes des autres pôles importants du département et les axes desservant les zones d'activités,
- le second (RP2) est donc traité à la suite du RP1 en général après rechargement en sel et en saumure dans l'un des centres d'exploitation. Il correspond également à un parcours d'environ 2h qui permet de traiter les autres axes importants. Le RP2 est effectué lorsque le RP1 est praticable (C2).

Le traitement du Réseau Ordinaire (RO) est réalisé par des interventions durant les heures ouvrées.

Le présent DOVH 2022 - 2023 comprend donc **quatorze (14) circuits** qui interviennent sur le **Réseau Prioritaire (RP)**, scindé en deux ensembles de circuits "enchaînés" RP1 et RP2, représentent **1 400 km de routes départementales traitées**. Ces circuits sont détaillés sur les cartes présentées dans les pages suivantes.

Remarques particulières :

Les itinéraires de traitement prennent en compte les échangeurs et les giratoires, en revanche les ponts ne sont pas traités afin d'éviter la détérioration des ouvrages par l'action corrosive du sel.

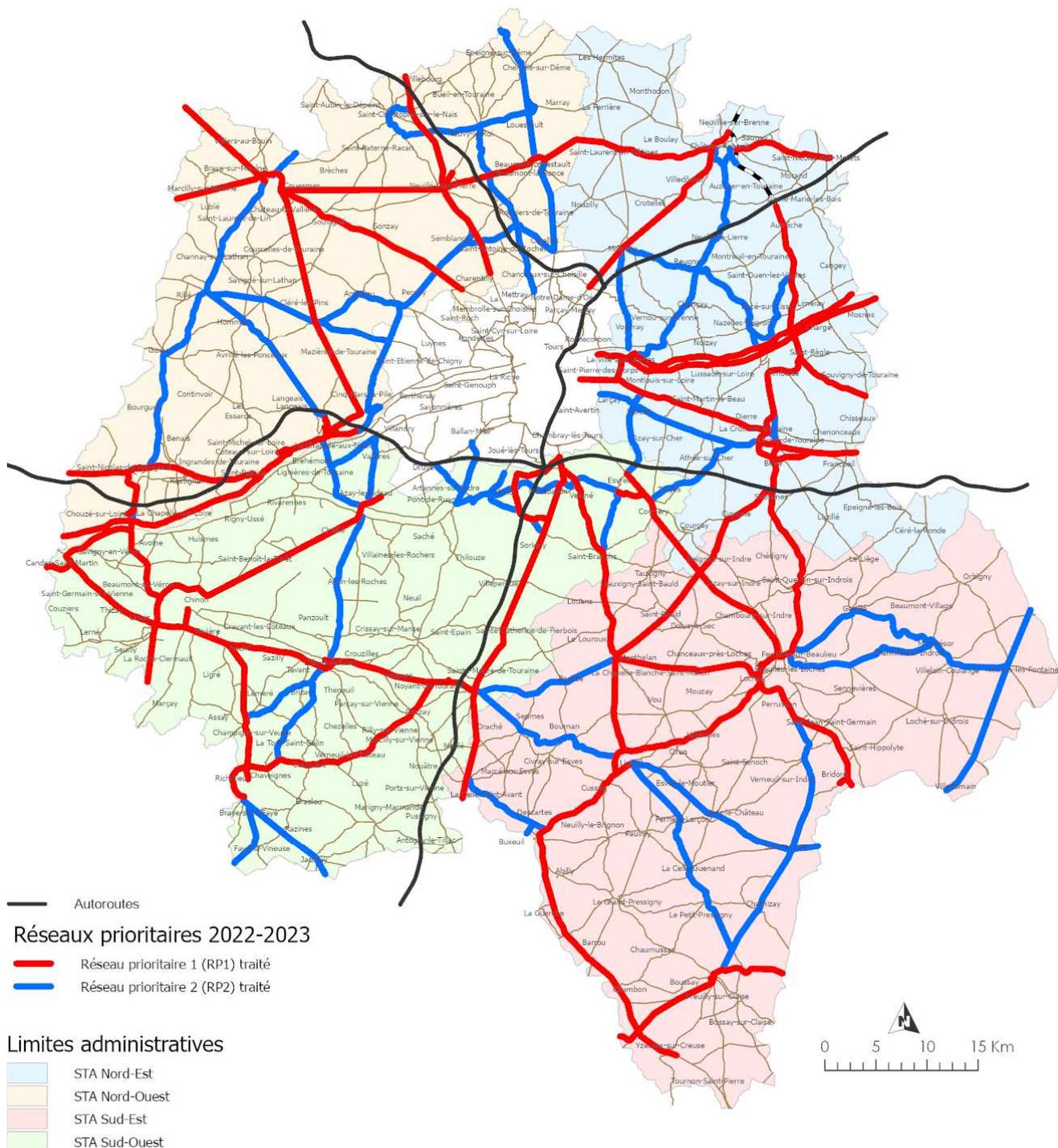
De plus, l'ensemble du réseau des pistes cyclables ne sera pas traité.

Le pont suspendu permettant à la RD 57 de franchir la Loire à la limite des communes de La Chapelle-aux-Naux et Langeais impose une vigilance particulière en période de grand froid.

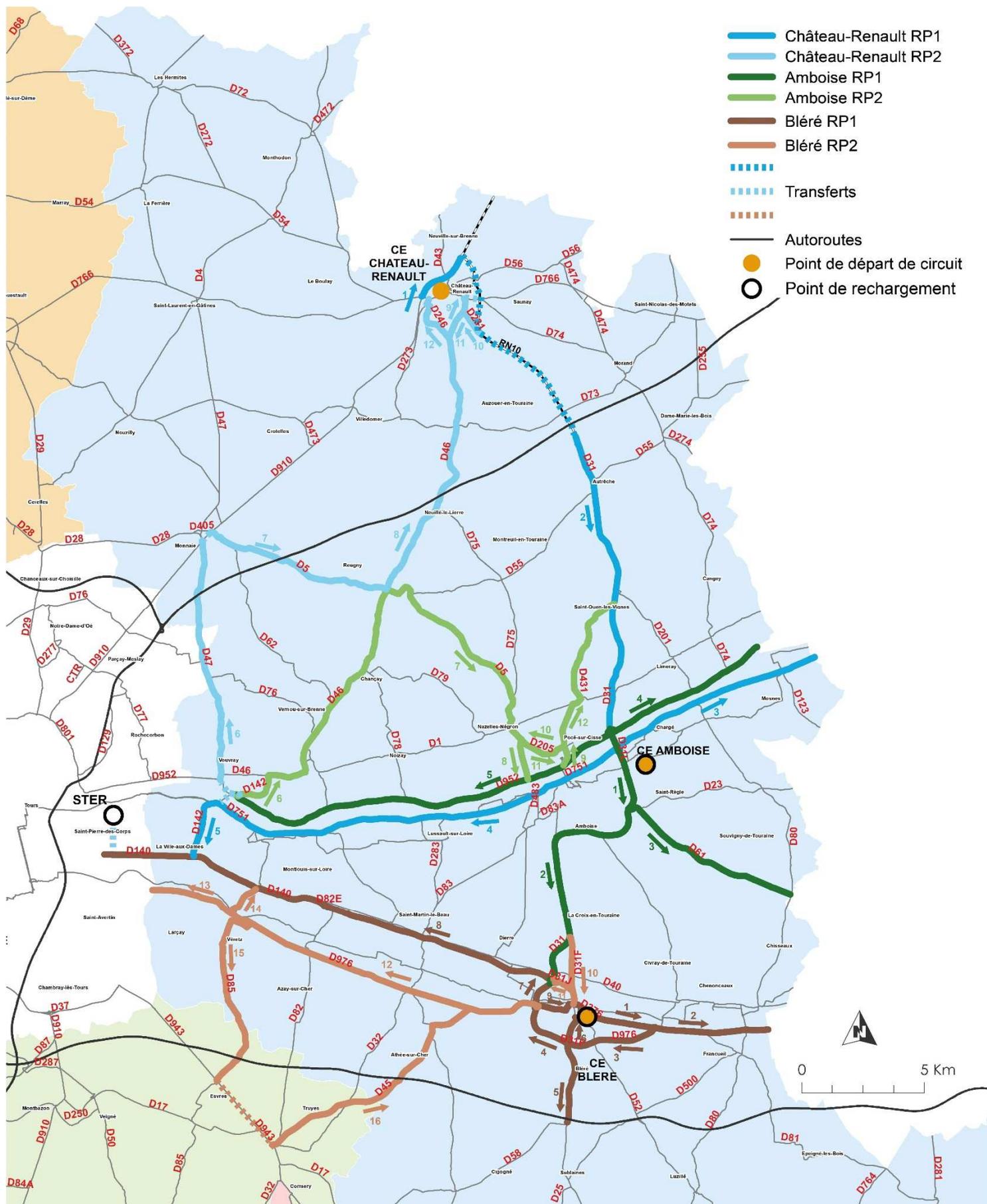
C'est la raison pour laquelle, il est prévu de reconduire les mesures de **fermeture du pont à toute circulation lorsque la température descend en dessous de -10°C**.

Viabilité hivernale - 2022/2023

Réseaux prioritaires



CARTE DE DETAIL DU STA NORD-EST

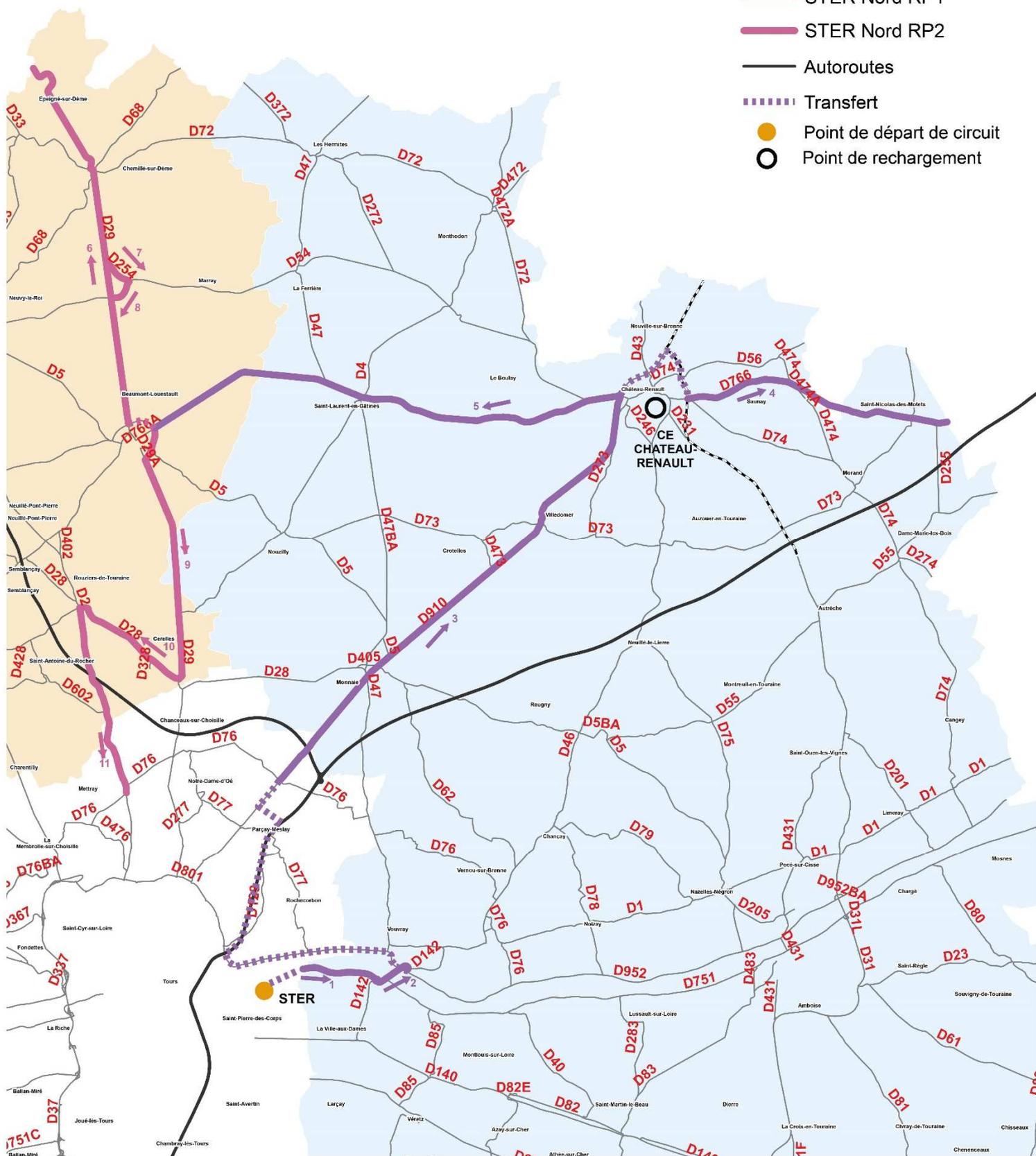


CARTE DE DETAIL DU STA NORD-EST (SUITE)

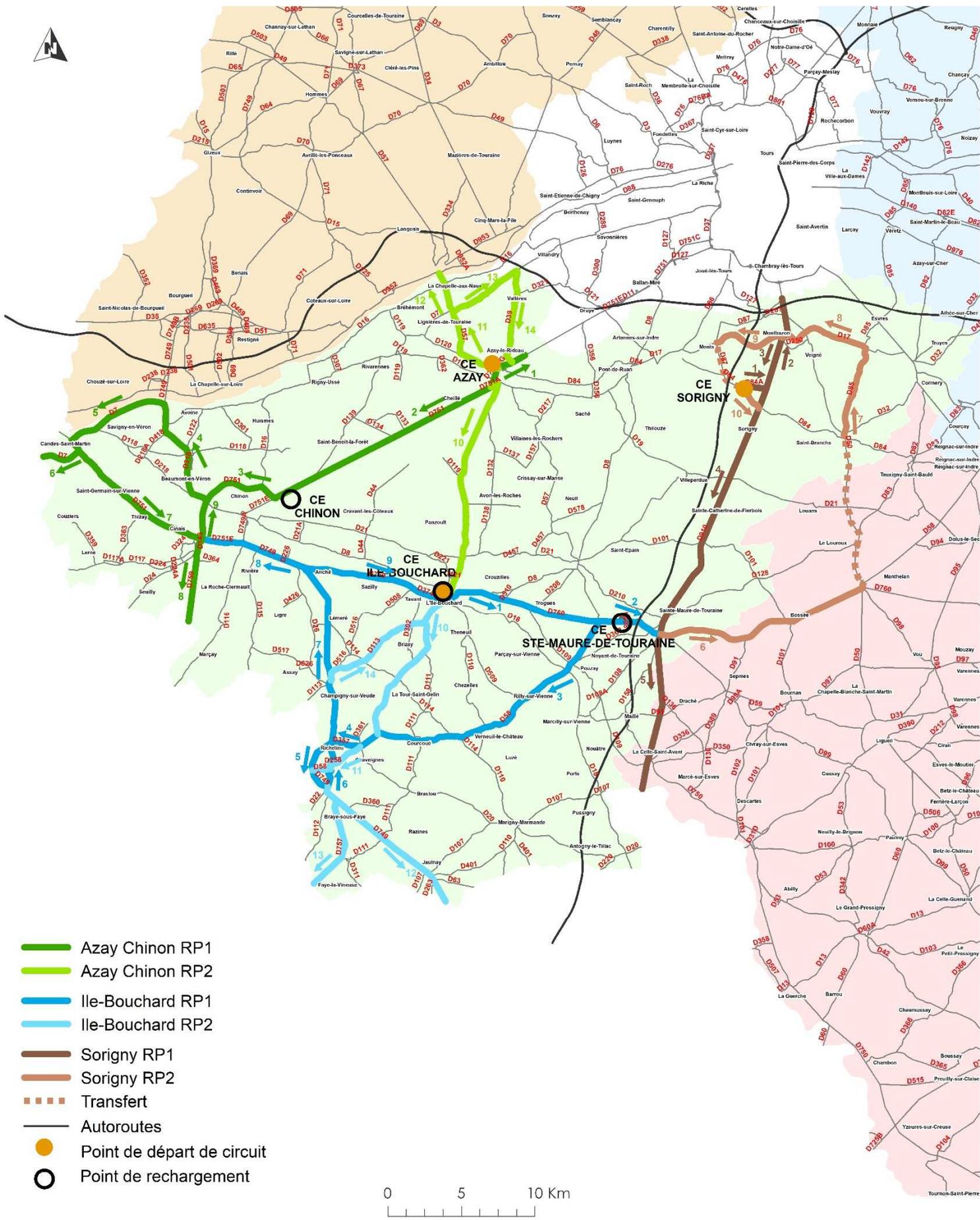
Circuit réalisé par le Service Travaux d'Entretien Routiers (STER Nord)



- STER Nord RP1
- STER Nord RP2
- Autoroutes
- - - - Transfert
- Point de départ de circuit
- Point de recharge

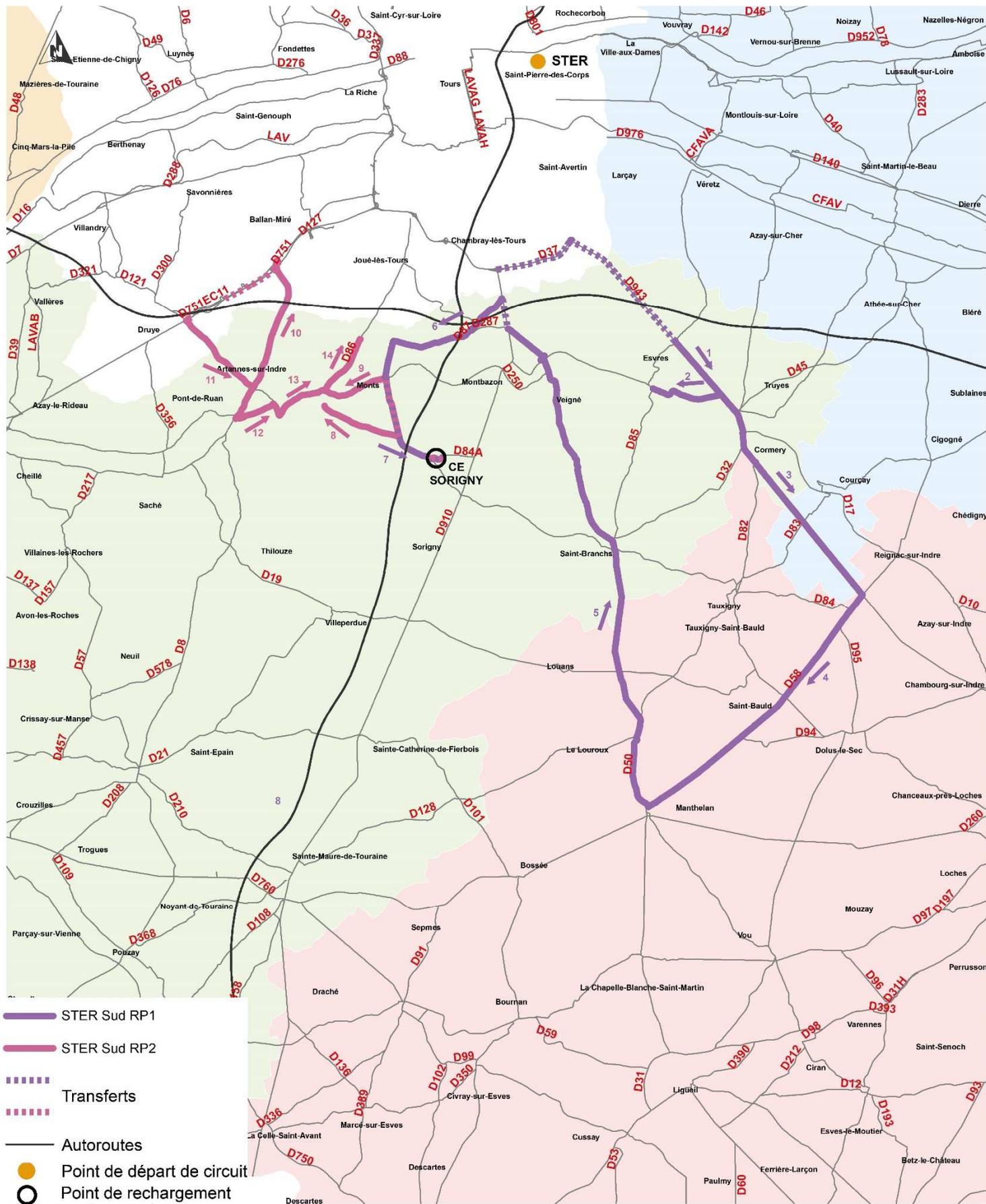


CARTE DE DETAIL DU STA SUD-OUEST

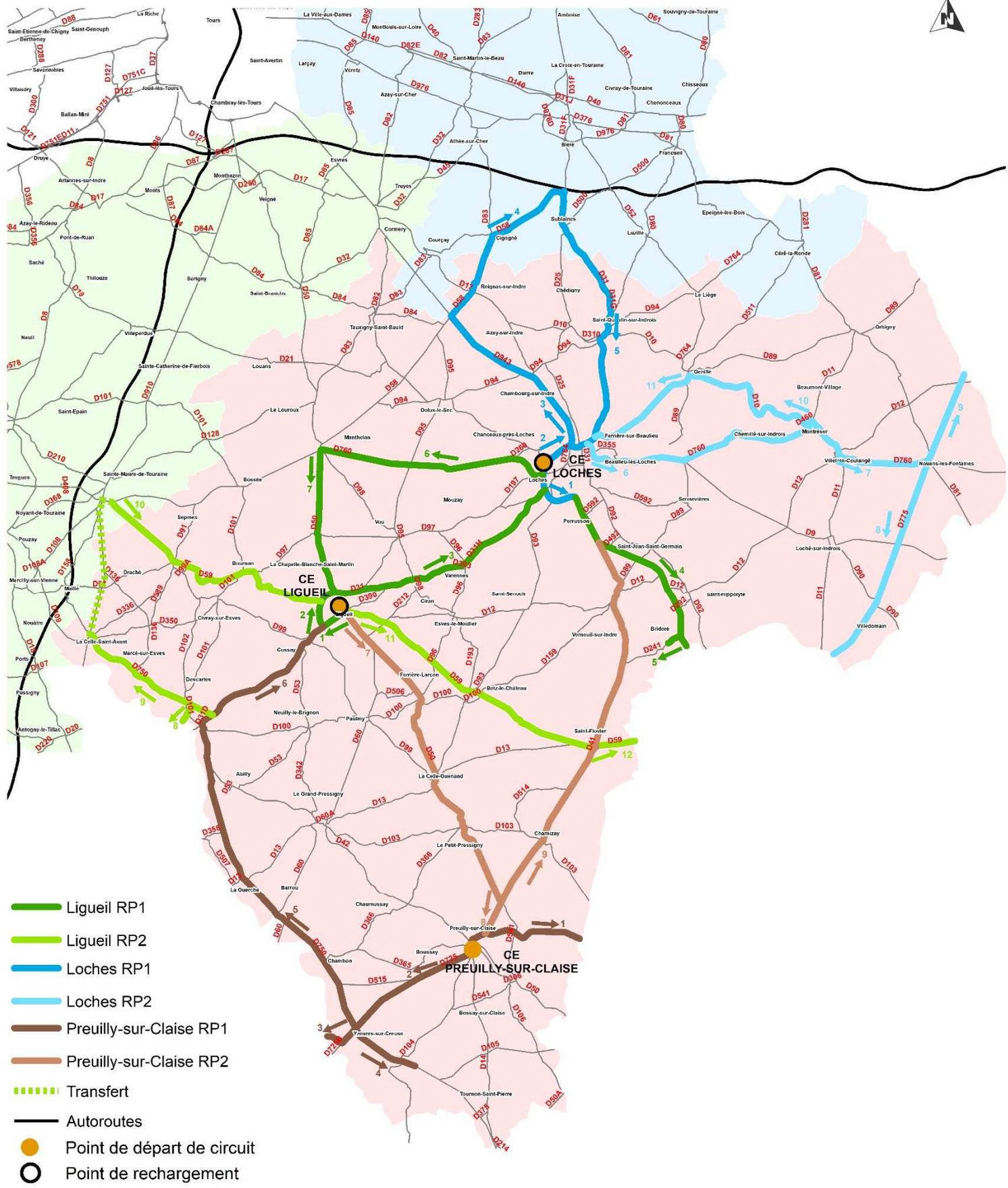


CARTE DE DETAIL DU STA SUD-OUEST (SUITE)

Circuit réalisé par le Service Travaux d'Entretien Routiers (STER Sud)



CARTE DE DETAIL DU STA SUD-EST



VIII - LA COMMUNICATION ET L'INFORMATION

Dans le cadre de la viabilité hivernale, différentes actions et supports de communication sont activés pour fournir des informations aux élus locaux, aux partenaires institutionnels et aux usagers relatifs au fonctionnement du service hivernal (modalités et moyens mis en œuvre), aux conditions de circulation sur le réseau routier départemental et aux difficultés directes et indirectes liées aux intempéries hivernales.

Les dispositifs de communication pour la viabilité hivernale sont les suivants :

- un communiqué de presse programmé début décembre,
- un article dans le magazine « #ENTOURAINE » peut être consacré au service hivernal à venir,
- un article sur le site internet www.touraine.fr avec une actualisation dès le début de la période du service hivernal,
- un protocole avec une radio locale activé de manière plus systématique et orienté sur les interventions hivernales et les difficultés sur le réseau routier départemental liées aux intempéries hivernales ainsi que les perturbations sur les lignes de transport,
- une carte des conditions de circulation mise en ligne et actualisée 2 fois par jour, à 7h00 puis à 14h30, sur le site internet www.touraine.fr dès le début et pendant toute la période du service hivernal.

IX - LES BARRIERES DE DEGEL

IX.1 - GENERALITES

IX.1.1 - DEFINITION

Cette réglementation provisoire de la circulation routière est mise en œuvre en période de dégel sous la forme d'une limitation de tonnage.

Elle a pour objet d'éviter la désagrégation d'une chaussée dont la structure devient, lors du dégel, particulièrement vulnérable.

Lors de périodes de grand froid, le gel atteint les couches de la chaussée du haut vers le bas. En fonction de la durée du phénomène, de l'humidité ambiante et du type de fondations, des feuilles de glace se forment et peuvent provoquer un léger gonflement du sol.

A l'occasion du dégel, le réchauffement s'effectue également du haut vers le bas. Les feuilles de glace se transforment en eau faisant chuter la portance du support. La chaussée est alors particulièrement fragilisée.

Afin de permettre l'évacuation de ce surplus d'eau sans dégradation de la chaussée, il est à ce moment nécessaire de poser des barrières de dégel pour limiter la circulation des véhicules lourds.

IX.1.2 - DECISION DE MISE EN ŒUVRE

La décision de mise en place des barrières de dégel est prise à partir de critères techniques et de la situation météorologique.

En période de grand froid, les STA sont chargés d'effectuer chaque jour un relevé de la profondeur de gel dans les chaussées d'après les mesures indiquées par le(s) cryopédomètre(s) installé(s) sur leur territoire.

Ces relevés sont transmis au Service Entretien et Exploitation des Routes chaque jour afin d'effectuer un suivi global sur l'ensemble du département.

Par ailleurs, le laboratoire routier du Service Entretien et Exploitation des Routes est chargé de réaliser à des emplacements prédéterminés des essais de déflexion sous charge (essais de portance), essais de référence pour la mise en place de barrières de dégel.

En fonction des résultats obtenus lors de ces relevés, la décision de pose des barrières peut être prise et ce au minimum 18 heures avant la mise en place effective.

Le jour décidé, la mesure prend effet à 8 heures du matin.

IX.2 - L'ORGANISATION GENERALE

IX.2.1 - INSTALLATION

Lorsque la décision de mise en œuvre des barrières de dégel est prise, un arrêté temporaire portant réglementation de cette mesure est proposé à la signature de Monsieur le Président du Conseil départemental ou de son délégué.

Dans cet arrêté sont précisés :

- la date et l'heure d'établissement de cette restriction de circulation ;
- les principes généraux de cette mesure ;
- la signalisation mise en place ;
- les niveaux de charges admises à circuler ;
 - Niveau 1 : limité à 7,5 tonnes,
 - Niveau 2 : limité à 12 tonnes,
- les véhicules autorisés par niveau de restriction ;
- les véhicules non concernés par cette mesure ;
- la limitation de vitesse instaurée sur les voies concernées par cette restriction ;
- la liste des routes départementales dont la limitation de tonnage permanente est levée durant l'application de la mesure des barrières de dégel.

Dès lors, la signalisation réglementaire de position est implantée par chaque STA au début de chaque section de route concernée (article 130, § A, alinéa 1.b , de la 8^{ème} partie de l'Instruction Interministérielle sur la circulation routière).

IX.2.2 - LEVEE

Afin d'appréhender la survenue du dégel, durant la période sous barrières de dégel, les STA continuent le relevé quotidien des cryopédomètres.

De même, le laboratoire routier du Service Ouvrages d'Art est chargé de réaliser de nouvelles mesures de déflexion aux emplacements initiaux.

Ces nouveaux relevés sont, de préférence, effectués au rythme d'un premier au tout début du dégel constaté, un second au troisième jour puis un troisième au cinquième jour de la période.

Lorsque ces relevés montrent que suite au dégel, les chaussées ont retrouvé une portance acceptable, la levée des barrières peut être décidée.

Dans ce cas, un arrêté de levée des barrières de dégel, précisant l'annulation des prescriptions citées dans l'arrêté de mise en place, est proposé à la signature de Monsieur le Président du Conseil départemental ou de son délégué.

La signalisation correspondante peut alors être déposée.

IX.2.3 - MODELES D'ARRETES D'INSTALLATION ET DE LEVEE DES BARRIERES

DÉPARTEMENT D'INDRE-ET-LOIRE

Direction Générale Adjointe
"Territoires"

Direction des Routes et des Mobilités

Service Entretien et Exploitation des Routes



RÉPUBLIQUE FRANÇAISE

ARRÊTÉ

PORTANT REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE DANS LE CADRE DES BARRIERES DE DEGEL

- MISE EN PLACE DES BARRIERES DE DEGEL -

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL D'INDRE-ET-LOIRE

VU le code de la route,

VU le code de la voirie routière,

VU le code général des collectivités territoriales,

VU l'arrêté du 24 novembre 1967 modifié, relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière composée de neuf parties prise par arrêté interministériel,

VU l'article 5 de l'arrêté du 11 juillet 2011 relatif à l'interdiction de circulation des véhicules de transport de marchandises à certaines périodes,

VU la séance du Conseil départemental d'Indre-et-Loire du 1^{er} juillet 2021 au cours de laquelle M. Jean-Gérard PAUMIER a été élu Président du Conseil départemental,

VU l'arrêté de M. le Président du Conseil départemental d'Indre-et-Loire portant délégation de signature à M. Patrick MICHAUD, Vice-Président chargé des infrastructures routières et mobilités douces,

VU la circulaire interministérielle n°98-67 du 11 juin 1998 relative aux barrières de dégel,

CONSIDERANT la nécessité de réglementer la circulation des véhicules pendant les périodes de dégel afin d'éviter la détérioration des chaussées,

Sur proposition de M. le Directeur Général Adjoint « Territoires »,

ARRETE

ARTICLE 1

A compter du à 8h00, l'établissement de barrières de dégel sur les routes départementales d'Indre-et-Loire sera soumis aux conditions générales fixées par le présent arrêté.

ARTICLE 2

Principes généraux :

Sur les routes départementales vulnérables aux effets du dégel, la circulation est soumise à des restrictions portant sur :

- les charges admises,
- les catégories des véhicules autorisés à circuler,
- la vitesse des véhicules autorisés à circuler.

La signalisation à mettre en place pour porter ces restrictions à la connaissance des usagers est celle définie par la 8^{ème} partie de l'instruction interministérielle sur la signalisation routière.

A l'issue du dégel :

Les restrictions seront levées par arrêté.

ARTICLE 3

Les charges admises à circuler sur les routes départementales sont limitées à deux niveaux suivant la vulnérabilité de ces routes au dégel :

Niveau 1 : sont autorisés à circuler sur les routes limitées au premier niveau, signalées par un panneau B13 "7,5T" assorti d'un panonceau K6 "**Barrière de dégel**".

- ❖ 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 ;
- ❖ les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur la "carte grise" est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;
- ❖ les véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 7,5 tonnes et inférieur à 26 tonnes assurant les transports suivants :
 - denrées alimentaires ou périssables,
 - collecte des œufs,
 - transport d'animaux vivants (bétail et volailles),
 - distribution de farine en vrac,
 - distribution de combustibles (fuel, gaz, charbon),
 - collecte de lait,
 - distribution d'aliments en vrac pour bétail,
 - transport de marchandises pour répondre à des besoins indispensables ou urgents à la suite d'un événement imprévu tel qu'une panne de réseau électrique, une panne de chauffage dans un établissement hospitalier ou une rupture de canalisation d'eau,
 - approvisionnement de centres de distribution menacés de pénuries ;
 - Transport de déchets pour l'évacuation des déchetteries et des abattoirs et ramassage des ordures ménagères,
 - distribution en carburant des stations-service implantées le long des autoroutes et des aéroports,
 - transports de marchandises dangereuses destinées à des chargements ou provenant de déchargements urgents dans les ports maritimes.

La vitesse de ces véhicules sera limitée à 50 km/h.

D'autres dérogations, individuelles, pourront être délivrées au cas par cas, à titre exceptionnel, par les agents autorisés de la Direction Générale Adjointe « Territoires » du Département d'Indre-et-Loire.

Niveau 2 : sont autorisés à circuler sur les routes limitées au second niveau, signalées par un panneau B13 "**12 T**" assorti de deux panneaux K6 avec les mentions "**Barrière de dégel**" et "**1/2 charge autorisée**" :

- ❖ tous les véhicules à vide ;
- ❖ les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur la "carte grise" est inférieur ou égal à 12 tonnes ;
- ❖ 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 ;
- ❖ les véhicules dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 12 tonnes et inférieur à 26 tonnes assurant les transports suivants :
 - denrées alimentaires ou périssables,
 - collecte des œufs,
 - transport d'animaux vivants (bétail et volailles),
 - distribution de farine en vrac,
 - distribution de combustibles (fuel, gaz, charbon),
 - collecte de lait,
 - distribution d'aliments en vrac pour bétail,
 - transport de marchandises pour répondre à des besoins indispensables ou urgents à la suite d'un événement imprévu tel qu'une panne de réseau électrique, une panne de chauffage dans un établissement hospitalier ou une rupture de canalisation d'eau,
 - approvisionnement de centres de distribution menacés de pénuries,
 - transport de déchets pour l'évacuation des déchetteries et des abattoirs et ramassage des ordures ménagères,
 - distribution en carburant des stations-service implantées le long des autoroutes et des aéroports,
 - transports de marchandises dangereuses destinées à des chargements ou provenant de déchargements urgents dans les ports maritimes.

La vitesse de ces véhicules sera limitée à 50 km/h.

ARTICLE 4

Une carte et une liste de classement des routes sont jointes au présent arrêté. Elles établissent la liste des routes libres, des routes départementales prévues en barrières de dégel à 12 T et des routes départementales en barrières de dégel à 7,5 T.

ARTICLE 5

Transports scolaires et transports publics de voyageurs :

Les dispositions de l'article 3 ne s'appliquent pas aux transports scolaires et transports publics de voyageurs.

La vitesse de ces véhicules sera également limitée à 50 km/h.

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.

Véhicules d'intervention

Les dispositions du présent arrêté ne s'appliquent pas aux véhicules de lutte contre l'incendie, à ceux assurant la viabilité hivernale (neige et verglas) et d'une manière générale à tous les véhicules d'intervention dont la circulation répond à une mission de sécurité publique ou à une situation d'urgence (EDF, France Télécom).

ARTICLE 6

TEMPORAIREMENT ET A TITRE EXCEPTIONNEL,

→l'arrêté permanent portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes** sur la RD 910 entre Château-Renault au PR 5+317 et Parçay-Meslay au PR 24+640,

→les arrêtés permanents portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes**, entre **Veigné (Carrefour RD 87 / RD 910)** et **Sainte-Maure-de-Touraine (Carrefour RD 910 / RD 760)**, sauf dessertes locales sur la RD 910,

→l'arrêté permanent portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes**, entre **Pocé-sur-Cisse (Échangeur RD 952 / RD 31)** et **Tours (Carrefour RD 952 / RD 801)**, sauf dessertes locales sur la RD 952,

→l'arrêté permanent portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes**, entre Langeais (Carrefour RD 57 / RD 952) et Port-Boulet (Carrefour RD 952 / RD 749) et supérieur à **3,5 tonnes** de Port-Boulet (Carrefour RD 952 / RD 749) jusqu'à la limite départementale avec le Maine et Loire, sauf dessertes locales sur la RD 952 entre Langeais Est et Chouzé-sur-Loire ainsi que,

→l'arrêté permanent portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes**, entre **Amboise (Échangeur RD 751 / RD 31)** et **Saint-Pierre-des-Corps (Limite communale au PR 29+300)**, sauf dessertes locales sur la RD 751,

sont levés durant la période concernée par la présente mise en place de barrières de dégel. Ces interdictions seront à nouveau valides à l'issue du dégel et stipulées par arrêté.

ARTICLE 7

- Monsieur le Directeur général des services du Département d'Indre-et-Loire,
- Monsieur le Colonel Commandant le Groupement de Gendarmerie d'Indre-et-Loire,
- Monsieur le Directeur départemental de la Sécurité Publique,
- Mesdames et Messieurs les Maires du département,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs du département d'Indre-et-Loire et dont copie leur sera adressée, ainsi qu'à Madame La Préfète d'Indre-et-Loire et Monsieur le Directeur Interrégional des Routes de l'Ouest.

ARTICLE 8

Le présent arrêté pourra faire l'objet de recours contentieux devant le tribunal administratif d'Orléans dans le délai de deux mois suivant sa publication. L'introduction de ce recours devra donner lieu à l'acquittement de la contribution pour l'aide juridique de 35 euros (article 1635 bis Q du code général des impôts – décret n° 2011-1202 du 28 septembre 2011).

TOURS, le

Le Président du Conseil départemental,

ARRÊTÉ

PORTANT REGLEMENTATION DE LA CIRCULATION SUR LES ROUTES DEPARTEMENTALES D'INDRE-ET-LOIRE DANS LE CADRE DES BARRIERES DE DEGEL

- LEVEE DES BARRIERES DE DEGEL -

LE PRESIDENT DU CONSEIL DEPARTEMENTAL D'INDRE-ET-LOIRE

VU le code de la route,

VU le code de la voirie routière,

VU le code général des collectivités territoriales,

VU l'arrêté du 24 novembre 1967, relatif à la signalisation des routes et autoroutes et l'instruction interministérielle sur la signalisation routière composée de neuf parties prise par arrêté interministériel,

VU la séance du Conseil départemental d'Indre-et-Loire du 1^{er} juillet 2021 au cours de laquelle M. Jean-Gérard PAUMIER a été élu Président du Conseil départemental,

VU l'arrêté de M. le Président du Conseil départemental d'Indre-et-Loire portant délégation de signature à M. Patrick MICHAUD, Vice-Président chargé des infrastructures routières et mobilités douces,

VU la circulaire interministérielle n°98-67 du 11 juin 1998 relative aux barrières de dégel,

CONSIDERANT que les mesures de déflexion opérées en différents points du réseau départemental montrent que le sol support des chaussées a retrouvé une portance acceptable,

Sur proposition de M. le Directeur Général Adjoint « Territoires »,

ARRETE

ARTICLE 1

A compter du, les barrières de dégel, prescrites par arrêté signé le pour une mise en place le, sont levées sur toutes les routes départementales de l'Indre-et-Loire.

ARTICLE 2

→l'arrêté permanent portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes** sur la RD 910 entre Château-Renault au PR 5+317 et Parçay-Meslay au PR 24+640,

→les arrêtés permanents portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes**, entre **Veigné (Carrefour RD 87 / RD 910)** et **Sainte-Maure-de-Touraine (Carrefour RD 910 / RD 760)**, sauf dessertes locales sur la RD 910,

→l'arrêté permanent portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes**, entre **Cangey (limite département de Loir-et-Cher)** et **Tours (Carrefour RD 952 / RD 801)**, sauf dessertes locales sur la RD 952,

→l'arrêté permanent portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes**, entre Langeais (Carrefour RD 57 / RD 952) et Port-Boulet (Carrefour RD 952 / RD 749) et supérieur à **3,5 tonnes** de Port-Boulet (Carrefour RD 952 / RD 749) jusqu'à la limite départementale avec le Maine et Loire, sauf dessertes locales sur la RD 952 entre Langeais Est et Chouzé-sur-Loire ainsi que,

→l'arrêté permanent portant interdiction de la circulation des véhicules de transport de marchandises d'un poids total autorisé en charge (P.T.A.C.) supérieur à **7,5 tonnes**, entre **Mosnes (limite département de Loir-et-Cher)** et **Saint-Pierre-des-Corps (Limite communale au PR 29+300)**, sauf dessertes locales sur la RD 751,

levés durant la période concernée par les barrières dégel, **sont à nouveau valides à compter du**

ARTICLE 3

- Monsieur le Directeur général des services du Département d'Indre-et-Loire,
- Monsieur le Colonel Commandant le Groupement de Gendarmerie d'Indre-et-Loire,
- Monsieur le Directeur départemental de la Sécurité Publique,
- Mesdames et Messieurs les Maires du département,

sont chargés chacun en ce qui le concerne de l'exécution du présent arrêté qui sera inséré au recueil des actes administratifs du département d'Indre-et-Loire et dont copie leur sera adressée, ainsi qu'à Madame La Préfète d'Indre-et-Loire et Monsieur le Directeur Interrégional des Routes de l'Ouest.

ARTICLE 4

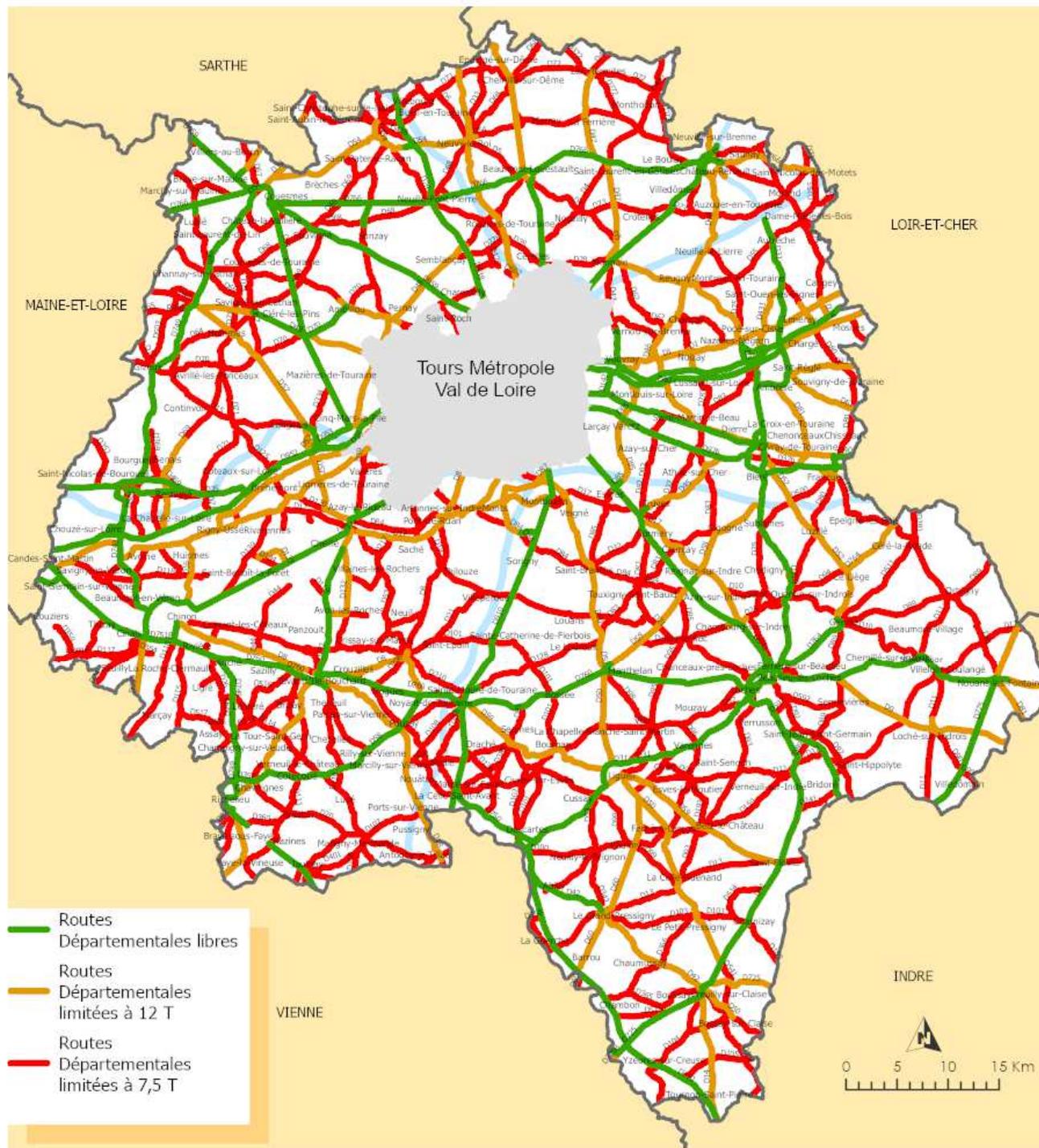
Le présent arrêté pourra faire l'objet de recours contentieux devant le tribunal administratif d'Orléans dans le délai de deux mois suivant sa publication. L'introduction de ce recours devra donner lieu à l'acquittement de la contribution pour l'aide juridique de 35 euros (article 1635 bis Q du code général des impôts – décret n° 2011-1202 du 28 septembre 2011).

TOURS, le

Le Président du Conseil départemental,

Barrières de Dégel : Hiver courant 2022 - 2023

Indre-et-Loire



Source : Conseil départemental d'Indre-et-Loire - 2022
 Document : Barrières_de_degél mis à jour le 19/08/2022

Barrières de dégel : hiver courant 2022 - 2023

CATEGORIE > 7,5 TONNES

L'ensemble du réseau routier départemental à l'exclusion des routes et sections de routes classées dans les catégories "libres" ou 12 tonnes

CATEGORIE 12 TONNES

DESIGNATION DES ROUTES	SECTIONS INTERESSEES	OBSERVATIONS
RD 1	en totalité	
RD 2	de Saint-Antoine-du-Rocher (PR 8+540) à lim dép. 72	
RD 3	de Pernay à Ambillou	
RD 5	entre la RD 1à Nazelles-Négron et la RD 910 à Monnaie	
RD 6	entre le carrefour avec la RD 54 (Saint-Paterne-Racan) et le carrefour avec la RD 72 (Saint-Christophe-sur-le-Nais)	
RD 7	depuis la RD 39 (Vallères) jusqu'au département du Maine-et-loire (PR 16+747 à 54+1041)	sauf section LIBRE accès aux carrières du Maine et de la Loire à Avoine
RD 7 E	en totalité	PR 0+000 au PR 0+115
RD 8	de la RD 57 (Saint-Epain) à la RD 760 (Crouzilles) de l'usine EUROMYCEL (Ile-Bouchard au PR 28+500) jusqu'à Chinon de la RD 17 (Pont-de-Ruan) jusqu'à Ballan-Miré (PR 2+124)	
RD 8A	à Chinon de la Place Jeanne d'Arc au boulevard Paul Louis Courier	du PR 0+000 au PR 0+231
RD 9	du carrefour avec la RD 760 à la limite de l'Indre	
RD 11	accès à la RD 9 à Loché-sur-Indrois (PR 7+000 au PR 7+200)	desserte de l'entreprise MITIG
RD 14	en totalité	liaison Preuilly-sur-Claise / Tournon-Saint-Pierre
RD 15	de la RD 334 (Langeais) à la RD 57	PR 1+940 à PR 2+800
RD 16	De la RD751 (Chinon) à La Chapelle-aux-Naux (PR 23+190)	
RD 17	de la RD 751 déviée (Azay-le-Rideau) à la RD 910 (Montbazon) de la RD 943 (Cormery) à la RD 943 (Chambourg-sur-Indre)	
RD 18	de la RD 757 (Ile-Bouchard) à la RD 20 (Antogny-le-Tillac)	
RD 23	de la RD 61 (à l'Est d'Amboise) à la limite du Loir-et-Cher	
RD 29	de la RD 766 (Beaumont-la-Ronce) à la limite de la Sarthe	
RD 32	de la RD 50 à la ZA du Bois Joly à Tauxigny de la RD 943 à la RD 45	
RD 40	de la RD 751 (Montlouis-sur-Loire) à la RD 80 (Chisseaux) à l'exception de la section classée LIBRE	
RD 42	de la RD 60 (Le Grand-Pressigny) à la RD 725 (Preuilly-sur-Claise)	
RD 43	de la RD 766 (Château-Renault) à la limite du Loir-et-Cher	
RD 45	de la RD 976 (Athée-sur-Cher) à l'accès à la cartonnerie (Truyes)	
RD 46	en totalité	
RD 47	de la RD 910 (Monnaie) à la RD 72 (les Hermites) de la RD 952 (Vouvray) jusqu'à l'entrée de la Z.A. "L'Etang Vignon"	
RD 48	de la RD 953 (Langeais) à la RD 938 (Semblençay)	PR 6+162 au PR 9+256
RD 49	de la RD 48 (Queue de Merluche) à la RD 70 (Savigné-sur-Lathan) de l'accès de SUPER U et PLASTIQUE 2005 à la RD RD 57 (Rillé)	
RD 50	de la RD 910 (Veigné) à la RD 725 (Bossay-sur-Claise)	
RD 52	en totalité	liaison Bléré / Le Liège
RD 54	de la RD 2 (Neuvy-le-Roi) à la RD 6 (Saint-Paterne-Racan) à l'exception de la section LIBRE comprise entre la RD 938 et l'entrée de la Z.I. du "Haut Vigneau" à Saint-Paterne-Racan de la RD 38 et l'accès à l'usine COFNA à Couesmes	
RD 57	de la RD 760 (Noyant-de-Touraine) à la RD 21 (Saint-Epain) de la RD 751 (Azay-le-Rideau) jusqu'au carrefour avec la RD 749 (Rillé)	
RD 58	de la RD 31 (au sud de Bléré) à la RD 50 (Manthelan)	sauf l'accès à la Z.I. de Reignac-sur-Indre
RD 59	de la RD 760 (Sainte-Maure-de-Touraine) à la RD 41 (Saint-Flovier)	
RD 60	de la RD 50 (sud Ligueil) à la RD 750 (Barrou)	
RD 61	de la RD 31 (Amboise) à la limite du Loir-et-Cher	
RD 67	de la RD 749 (sud Château-la-Vallière) et la Coopérative Agricole de la Lande	
RD 69	de la RD 952 (La Chapelle-sur-Loire) au SIVOM du Canton de Bourgueil (Centre de ramassage des ordures ménagères - PR 9+450)	
RD 74	de la RD 1 (Cangey) à la RD 952	
RD 76	de la RD 1 à la RD 952 (Vernou-sur-Brenne)	PR 34+470 à 36+115
RD 78	de la RD 952 à la RD 1 (Noizay)	

RD 80	de la RD 81 (Chenonceaux) et la RD 976 (Francueil)	
RD 81	de la RD 80 et la RD 976 (Est de Bléré) de la RD 976 jusqu'à la RD 31 (Amboise) de RD 775 (Nouans-les-Fontaines) jusqu'à la limite de l'Indre	
RD 82	de la RD 83 (PR 23+400) à la RD 40 - rue de Saigne (PR 21+940)	Saint-Martin-le-Beau
RD 83	de la RD 140 (PR 29+295) à la RD 82 (PR 29+932)	Saint-Martin-le-Beau
RD 84	de la RD 87 à la voie ISOPARC (Monts)	desserte ISOPARC
RD 85	de l'accès à la zone Saint-Malo à Montlouis	
RD 86	de Monts (PR 3+367) à la RD 17 (Monts)	
RD 87	en totalité	
RD 94	entre la RD 943 et l'accès à l'usine SES à Chambourg-sur-Indre	
RD 132	en totalité	
RD 133	en totalité	
RD 135	de la cimenterie (Villiers-au-Bouin) au département de la Sarthe	PR 3+500 à 4+125
RD 142	de la RD 952 et la RD 46 (Vouvray)	
RD 201	de la RD 952 à la RD 1 (Limeray)	
RD 248	en totalité	
RD 250	en totalité	
RD 285	en totalité	
RD 306	de la RD 50 à la RD 106 (Bossay-sur-Claise)	agglomération de Bossay sur Claise
RD 431	de la RD 31 (Nord de Saint-Ouen-les-Vignes) à la RD 31A (Amboise)	
RD 676	en totalité	
RD 725	du giratoire de la RD 725 déviée à la limite de la Vienne (ancien tracé) de la RD 41 (Preuilly-sur-Claise) à la limite de l'Indre	
RD 749	de la RD 959 (Château-la-Vallière) à la déviation de Bourgueil	
RD 751	de la RD 31 (Est d'Amboise) à la limite du Loir-et-Cher	
RD 757	de la RD 751 A à la RD 132 (Cheille) de la RD 58 à la RD 760 (Ile-Bouchard) sauf la traverse de l'Ile-Bouchard section LIBRE de la RD 357 à la RD 749 (Richelieu) de la RD 749 (Faye-la-Vineuse) à la limite de la Vienne	
RD 760	de l'accès à l'usine NOUANSPOUR (à l'Est de Nouans-les-Fontaines) jusqu'à la limite du département de l'Indre dans la traverse de Loches	
RD 764	de la RD 10 à Génillé à la limite du département du Loir-et-Cher	
RD 766	de la RN10 à Château-Renault à la limite du département du Loir-et-Cher	
RD 775	de la RD 760 (Nouans-les-Fontaines) et la limite du Loir-et-Cher	
RD 953	de la RD 952 à la RD 952 A et de la RD 34 à la RD 952	

CATEGORIE ROUTES LIBRES

DESIGNATION DES ROUTES	SECTIONS INTERESSEES	OBSERVATIONS
RD 5	entre la RD 952 et la RD 1 (Nazelles-Négron)	
RD 6	entre la RD 766 et la ZA de Petit Souper entre la RD 959 à la VC 5	Desserte Ets fruitière
RD 7	Déviation de Candès-Saint-Martin (2,9 km) du carrefour avec la RD 751 jusqu'à la RD 947 du Maine et Loire	
RD 8	sortie ouest de l'Ile-Bouchard (PR 27+621 au PR 28+500)	accès à l'usine CHAMPEUROP
RD 10	accès à la Z.A. de Génillé	
RD 15	de la RD 953 à la RD 334 (PR 0+000 à 1+940)	Accès à la ZA et au STA
RD 17	de la RD 910 (Montbazon) à la RD 943 (Nord Cormery)	
RD 25	accès à la RD 764 classée libre	Desserte des Etablissements Cobidis Champion à Beaulieu-lès-Loches
RD 29	de Cerelles (PR 7+991) à la RD 766 (déviation de Beaumont-Louestault)	
RD 31	en totalité	
RD 31 A	en totalité au nord d'Amboise	
RD 31 F	entre le carrefour avec la RD 40 et le carrefour avec la RD 31 (carrefour situé au Nord de la Croix-en-Touraine)	section en traverse de la Croix-en-Touraine (ancienne RD 31)
RD 32	entre la RD 943 et l'entrée de la C.A.T. à Cormery	Z.A du Bois Joly à Tauxigny
RD 34	en totalité	
RD 35	en totalité	Itinéraire "super E" (desserte CNPE)
RD 40	entre le carrefour avec la RD 31 et l'accès aux établissements GODINAT de la RD 80 (Chisseaux) à la limite du Loir et Cher	section en traverse de la Croix-en-Touraine classement établi en concertation avec le département du Loir-et-Cher

RD 41	en totalité	
RD 42	de la RD 750 (Sud Descartes) à la RD 60 (Grand-Pressigny)	
RD 45	de la RD 943 à l'accès à la cartonnerie de Truyes	
RD 47	entre la RD 952 et la Z.A. de "l'Etang Vignon" à Vouvray	entreprise HARDOUIN (traiteur) / CHEMINEAU (laboratoire) / GORASSO (TP)
RD 49	de la RD 34 à la RD 69 (Savigné-sur-Lathan) et l'accès à SUPER U et PLASTIQUE 2005	
RD 54	entre RD 938 et entrée Z.I. du "Haut Vigneau" (Saint-Paterne-Racan)	
RD 58	de la RD 943 à l'entrée de la Z.I. de Reignac-sur-Indre	
	de la RD 50 (Manthelan) à la limite de la Vienne	
RD 66	de la RD 766 à l'accès au silo (environ 1 km)	
RD 70	de la RD 49 à la RD 3 à l'accès de AMBIMAT et SUPER à Ambillou	
RD 80	entre la RD 976 et la RD 40 (Chisseaux)	
RD 85	de la RD 943 (Esvres) au giratoire de la zone Saint-Malo	
RD 108	entre la RD 910 et la Z.I. (PR 7+500 à 7+960)	désenclavement de la Z.I. de Sainte-Maure-de-Touraine
	pont de Nouâtre du PR 0+000 au PR 0+450	interdit au + 19 T
RD 110	de la RD 757 et la sortie de l'île Bouchard	(PR 0+000 à 0+800)
RD 128	entre la RD 910 et Sainte-Maure-de-Touraine (PR 0+000 à 0+300)	desserte du centre ville
RD 135	de la RD 959 à la desserte de la cimenterie (Villiers-au-Bouin)	PR 0+000 à 3+500
RD 140	De La-Ville-aux-Dames (PR 3+603) à La-Croix-en-Touraine (déviation)	
RD 142	de la RD 140 à la RD 952 (La Ville-aux-Dames)	
RD 205	en totalité	
RD 231	en totalité	
RD 238	à Chouzé-sur-Loire : PR 1+137 au PR 1+987	desserte de la gare SNCF de Port Boulet
RD 246	de la RD 766 (Château-Renault) à la RD 46 (Auzouer-en-Touraine)	desserte de l'usine SYNTHRON
RD 357	liaison entre la RD 757 et la RD 749 (Richelieu)	
RD 431	de la RD 751 (Amboise) et la RD 31 au sud du carrefour avec la RD 31A à la RD 952 au nord	
RD 635	de la RD 35 (à l'ouest) à la RD 749 (Bourgueil)	
RD 658	entre les deux carrefours avec la RD 749	traverse de Richelieu
RD 725	de la RD 41 (Preuilly-sur-Claise) à la déviation de la RD 725 (limite du département de la Vienne)	
RD 725 déviée	section nouvelle de la déviation de la RD 725 (déviation de La Roche-Posay dans la Vienne) comprise entre le giratoire et la limite de la	
RD 749	de la déviation de Bourgueil Nord jusqu'à la limite de la Vienne	
RD 750	de la RD 910 (La Celle-Saint-Avant) jusqu'à Tournon-Saint-Pierre (limite de l'Indre)	
RD 751	De lim. dép. 49. à Azay-le-Rideau (PR 52+654) et de La-Ville-aux-Dames (PR 29+120) à la RD 31 (Est d'Amboise)	
RD 751 E	en totalité	
RD 751	du carrefour de la Roche-Clermault à la limite du Maine-et-Loire	
RD 757	de la RD 132 (Azay-le-Rideau) à la RD 760 (y compris traverse de Ile-Bouchard) de la RD 58 à la RD 357 (Richelieu)	
RD 759	en totalité	
RD 760	Section située à l'Est du carrefour avec la RD 775 : desserte de l'usine NOUANSPOURT du carrefour avec la RD 775 (Nouans-les-Fontaines) au carrefour giratoire avec la RD 764 (Déviation de Beaulieu-lès-Loches) de Loches jusqu'au carrefour avec la RD 749 (Anché)	accès à la RD 760 et à la RD 675 libres
RD 764	de la RD 10 (Génillé) à la RD 760 (Loches)	
RD 766	déla RN 10 à la limite du département du Maine-et-Loire	
RD 775	de la RD 760 (Nouans les Fontaines et la limite de l'Indre)	
RD 849	déviation de Richelieu	
RD 910	de lim. Dép. 41 à Monnaie (PR 22+463) et de Veigné (PR 43+381) à lim. Dép. 86	section Nord et Sud
RD 938	de Charentilly (PR 7+944) à lim. dép 72	
RD 943	de Esvres (PR 44+129) à lim. Dép. 36	
RD 952	de lim. Dép. 41 à Vouvray (PR 25+795) et de Langeais (PR 48+741) à lim. Dép. 49	section Ouest et Est
RD 952 A	en totalité (Langeais)	
RD 953	de la RD 34 à la RD 952 A (Langeais)	
RD 959	de Charentilly (PR 3+193) à lim. Dép. 49	y compris la déviation de Souvigné
RD 976	en totalité	