Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE



DOSSIER D'ORGANISATION DE LA VIABILITÉ HIVERNALE

DO VH

2026/2027

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Préambule : ... 2
1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE ... 2
1.1 Présentation du réseau routier du département ... 2
1.2 Spécificités du trafic routier ... 3
1.3 Particularités de la climatologie ... 4
1.4 Définitions et principes ... 5
1.5 Période de validité et mise à jour ... 5
2. PRINCIPES DE LA VIABILITÉ HIVERNALE ... 5
2.1 Structuration du réseau en service hivernal ... 5
2.2 Définition des phénomènes hivernaux ... 8
2.3 Définition des situations de référence et à caractère imprévisible ou exceptionnel ... 9
2.4 Définition des conditions de circulation ... 10
3. OBJECTIFS DU SERVICE HIVERNAL ... 13
3.1 Les objectifs de circulation ... 13
3.2 Les indicateurs ... 14
4. MOYENS DISPONIBLES POUR LE SERVICE HIVERNAL ... 16
4.1 Les moyens humains ... 16
4.2 Les moyens matériels ... 22
4.3 Généralisation de la conduite sans accompagnateur en situation verglas ... 24
4.4 Les matériaux ... 24
4.5 Les moyens externe au CD23 ... 25
5. ORGANISATION OPÉRATIONNELLE DU SERVICE HIVERNAL PAR LE DEPARTEMENT ... 26
5.1 Éléments de l'organisation générale ... 27
5.2 Organisation en situation exceptionnelle et de crise ... 31
5.3 Mesures complémentaires de la viabilité hivernale ... 33
5.4 Réglementation du temps de travail et de repos ... 35
6. COMMUNICATION ET INFORMATION ... 38
7. ANNEXES ... 39

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Préambule :

L'hiver, avec ses conditions météorologiques rigoureuses, présente des défis uniques pour les usagers de la route. La sécurité sur la route en hiver nécessite une préparation minutieuse, une conduite adaptée et une communication efficace. Ce document présente des recommandations importantes pour circuler en toute sécurité sur les routes en hiver, ainsi que le rôle crucial du Conseil Départemental dans la gestion des conditions hivernales.

1. PRÉSENTATION GÉNÉRALE

1.1 Présentation du réseau routier du département

Le Département de la Creuse est gestionnaire d'un réseau routier qui représente 4410 Km de routes départementales. Ce réseau est classifié en 3 catégories afin de hiérarchiser les itinéraires entre eux :

- Catégorie 1 - Réseau d'intérêt régional : les liaisons interrégionales et la continuité du réseau routier et autoroutier national dont le trafic journalier est localement supérieur à 2500 véhicules/jour.

- Catégorie 2 - Réseau d'intérêt départemental : les liaisons départementales dont le trafic se situe entre 500 et 2500 véhicules / jour.
- 2A : les liaisons assurant le maillage du territoire départemental en reliant les agglomérations importantes et les chefs-lieux de cantons dont le trafic journalier, est localement compris entre 1200 et 2500 véhicules/jour.
- 2B : les liaisons inter-cantonales et de dessertes d'activités spécifiques (économique et touristique) dont le trafic journalier est compris entre 500 et 1200 véhicules/jour.

- Catégorie 3 - Réseau d'intérêt local : le reste du réseau dont le trafic journalier est généralement inférieur à 500 véhicules/jour.

Longueur des réseaux à ce jour :

1ère catégorie : 276 Km

2ème catégorie : 655 Km dont 358 km pour les 2A et 297 km pour les 2B

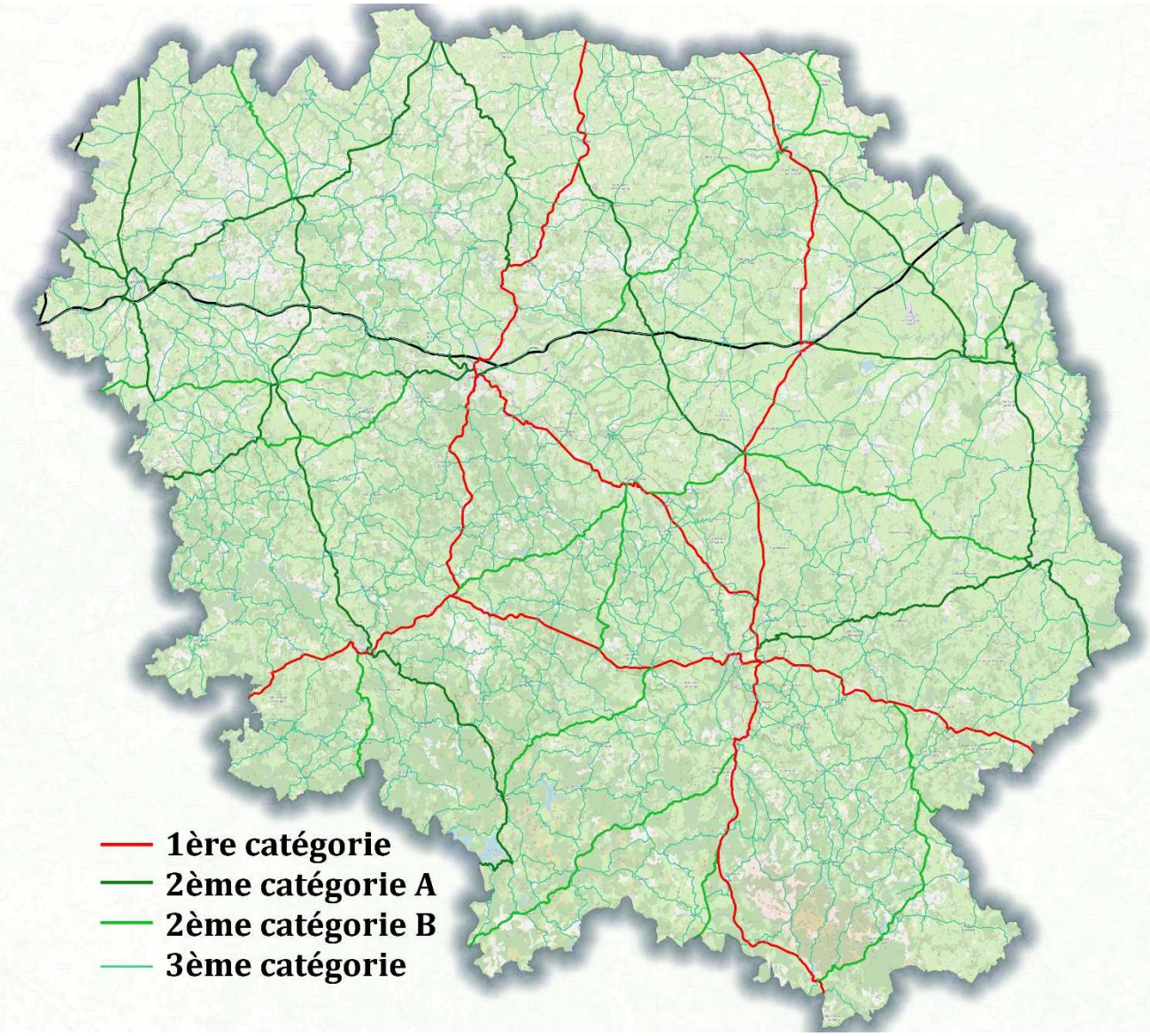
3ème catégorie : 3479 Km

Longueur totale du réseau départemental : 4 410 km

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Carte réseau routier par catégories



1.2 Spécificités du trafic routier

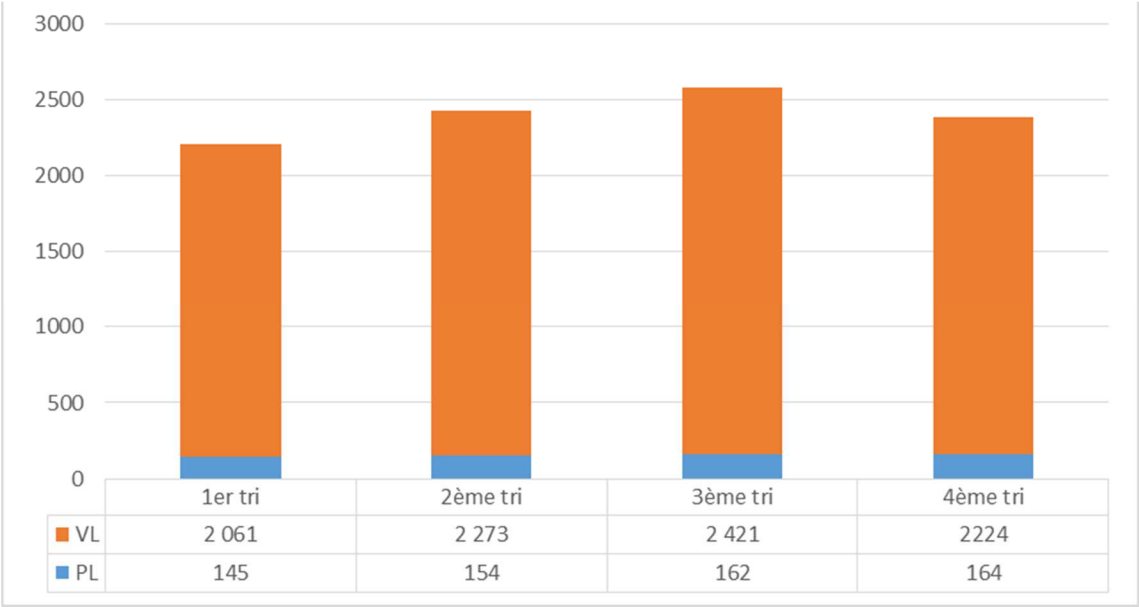
Le parc des stations de comptage permanent est composé de 55 stations sur le réseau routier départemental. Il est renforcé par des comptages temporaires. Ces stations apportent une connaissance du trafic.

Le trafic moyen sur l'année 2025 atteint les 2 268 véhicules / jours uniquement sur le réseau de 1ère catégorie.

Le graphique suivant présente le trafic moyen journalier par trimestre sur l'année 2025 :

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE



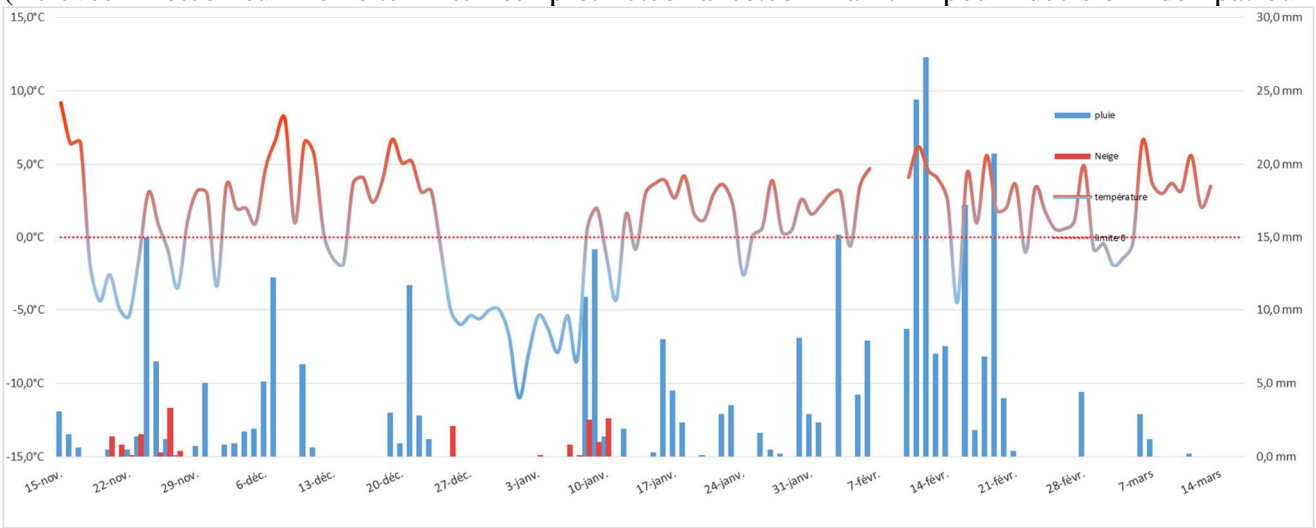
	1er tri	2ème tri	3ème tri	4ème tri
VL	2 061	2 273	2 421	2224
PL	145	154	162	164

L'application ROUTE 23 accessible depuis le portail SIG du Conseil Départemental (https://sigeo23.creuse.fr/) recense les données des comptages permanents du Département depuis 2010.

1.3 Particularités de la climatologie

L'ensemble du département de la Creuse est classé en zone climatique H1. A l'échelle nationale, cette zone correspond aux territoires ayant des températures les plus basses en période hivernale, propres au climat continental et montagnard.

(Relevés météo sur le site internet pro.meteofrance.com à 7h pour décision de patrouille)



Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

1.4 Définitions et principes

La viabilité hivernale repose sur deux documents : le Dossier d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) qui donne les grandes orientations et le Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale (PEVH) qui définit l'organisation sur le terrain.

Le présent DOVH a pour objectif principal de faire connaître aux divers acteurs administratifs concernés ainsi qu'aux usagers de la route les objectifs, les limites et les dispositions générales et particulières prises pour limiter les conséquences de l'hiver sur le réseau routier.

Il regroupe tous les principes et les modalités d'actions au niveau du Département et cela dans les différentes situations hivernales. Il assure la cohérence aux diverses limites des réseaux et le rôle de chaque acteur.

Le DOVH est complété par les PEVH.

Le PEVH est un dossier propre à chaque Unité Territoriale Technique (UTT). Il définit l'organisation opérationnelle locale du service hivernal. Il décline les modalités d'application du DOVH. Il est mis à jour annuellement par les UTT.

Le DOVH concerne essentiellement l'ensemble des routes départementales hors agglomération. Ponctuellement suivant conventionnement, il peut traiter des routes départementales en agglomération. Le traitement des voies communales relève de la compétence des communes concernées.

1.5 Période de validité et mise à jour

La période de viabilité hivernale est fixée, de manière générale, de la mi-novembre à la mi-mars pour l'ensemble des UTT.

Pour la campagne 2026–2027, la viabilité hivernale débutera le 16 novembre 2026 et s'achèvera le 15 mars 2027 pour l'ensemble des UTT.

2. PRINCIPES DE LA VIABILITÉ HIVERNALE

2.1 Structuration du réseau en service hivernal

Malgré l'importance des moyens déployés, il n'est pas possible d'intervenir simultanément partout avec la même efficacité et rapidité. La classification du réseau en 3 catégories ne suffit pas pour définir une organisation du service de la viabilité hivernale.

Il est nécessaire de prendre en compte, en plus de cette classification, le trafic moyen journalier, les enjeux économiques majeurs et les particularités climatologiques de la Creuse afin d'assurer la continuité de la circulation de transit sur les grands axes routiers départementaux ainsi que la desserte des principaux pôles économiques du département.

En conséquence, le réseau routier d'une longueur de 4 410 km se structure de la manière suivante pour le service hivernal :

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Le réseau de première intervention, dénommé VH1 et s'étendant sur environ 900 km, regroupe les routes départementales supportant un trafic important et présentant un intérêt structurant à l'échelle interdépartementale. Il joue également un rôle majeur pour l'économie locale. Ce réseau comprend les tronçons suivants :



Liaisons structurantes inter-départementales,

RD 941 : Assure la liaison Clermont-Ferrand / Limoges, entre la limite du Puy-de-Dôme et la limite de la Haute-Vienne. (82,2Km)
RD 942 : Relie Guéret (échangeur Est de la RN 145) à la RD 990, constituant un axe transversal majeur entre la RN 145 et la RD 941. (39,4 km)
RD 940 : Traverse le département du nord au sud, de la limite de l'Indre à celle de la Haute-Vienne. (73,1 km),
RD 990 : Relie le Poteau de Genouillac à Moutier-Rozeille, participant à la structuration nord-sud du territoire. (54,2 km)

Axes nord-sud principaux

RD 917 : De la limite de l'Indre à Chambon-sur-Voueize (32 km)
RD 997 : De Boussac à Chénérailles (31,6 km)
RD 982 : D'Aubusson à la limite de la Corrèze (36,9 km)

Liaisons est du département vers RN 145 et Allier

RD 993 : De la limite de l'Allier à Chambon-sur-Voueize (10 km)
RD 915 : D'Évaux-les-Bains à la RD 997 à Gouzon (18,5 km)
RD 996 : De Budelière à la RD 941 (41,3 km)
RD 4 : De Chénérailles à la limite du Puy-de-Dôme (40,7 km)

Desserte du sud de la Creuse

RD 988 / RD 941a1 : De la RD4 (Auzances) à Aubusson (31,1 km)
RD 996 : De la RD 941 à La Courtine (33,4 km)
RD 992 : De Felletin à la limite de la Haute-Vienne (33,9 km)
RD 19 : De Croze à la limite de la Corrèze (9,5 km)
RD 8 et RD 3 : De Bourganeuf à la RD 982 (51,4 km)

Desserte de l'ouest de la Creuse

RD 912 : De Bourganeuf à la RN 145 (35,4 km)
RD 912A1 : De Grand-Bourg à Aulon via Bénévent (12,9 km)
RD 914 : De Bénévent à la limite de la Haute-Vienne (10,2 km)
RD 914 / RD 4 : De Guéret à La Brionne (7,2 km)

Desserte du nord de la Creuse

RD 951 : De Bridiers à la limite de l'Indre via Dun-le-Palestel (36,4 km)
RD 1 : De Fursac à la limite de l'Indre via La Souterraine (28,3 km)

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

RD 913 / RD 5 : De Dun-le-Palestel à la RN 145 (10 km)
RD 6 : De la RD 940 à la limite de l'Indre (24,8 km)
RD 912 / RD 912A1 : Contournement de La Souterraine (5 km)
RD 912 : De La Souterraine au giratoire de la Grande Prade (0,9 km)
RD 100 : De La Souterraine à Bridiers (1,9 km)

Desserte à vocation économique et sanitaire

RD 100 :
- Entre la RD 940 (giratoire Jardiland) et la RD 4 (giratoire Intermarché) (1 km)
- De l'échangeur de la RD 917 à la limite du département de l'Allier (5,9 km)
- Entre les giratoires de Villechabut et de Pierre Blanche via Ajain (7,2 km)

RD 76 : Entre la RD 942 et la RD 940 (desserte du C.M.N.) (3,9 km)
RD 22 / RD 76 : Assurent ensemble la liaison entre la RN 145 et Bussière-Dunoise. (8,3 km)
RD 74 / RD 49 : De la RN 145 à Bridiers via Noth (6,9 km)
RD 19 : De la RD 988 à la RD 941 (2,6 km)
RD 9 :
- De la RD 941 à Crocq (5 km)
- De la RD 996 à la limite du Puy-de-Dôme (2,4 km)

RD 7 : De Vallière à la RD 941 (6,2 km)
RD 997 / RD 916 : De Boussac à la limite de l'Allier (8,4 km)
RD 64 : De la RD 100 à Viersat (4 km)
RD 17 : De Saint-Sulpice-les-Champs à la RD 941 à Aubusson (12 km)
RD 13 et 16 : D'Ahun à la RD 941 via Saint-Sulpice-les-Champs (16,4 km)
RD 55 : De Lavaveix-les-Mines à Chénérailles (9,9 km)

Le réseau de deuxième intervention, dénommé VH2, représente l'équivalent de 132 Km. Il correspond à un itinéraire spécifique, de par la nature de son trafic (tronçon avec faible circulation mais assurant une continuité d'itinéraire, ou desserte d'une activité socio-économique importante). Ce réseau est traité dans la foulée du réseau VH1. Les tronçons concernés sont :



- La RD 44 de Maison Feyne à Dun le Palestel (3,5km),
- La RD 912 de La Souterraine à la limite de la Haute Vienne (7,7 km),
- La RD 72 entre La Souterraine et Saint Agnant de Versillat (4,2 km),
- La RD 27 de Mérinchal à la RD 941, (3,4 km),
- La RD 11 entre Ladapeyre et Boussac (21,4 km),
- La RD 65 entre la RD 990 et l'usine ATULAM (0,4 km),
- La RD 47 entre la RN 145 (échangeur Ouest) et Saint-Sulpice le Guérétois (2,16 km),
- La RD 4 entre la RN 145 (échangeur Est) et Saint Laurent (4,6 km),
- La RD 4 entre la RD 1 et la limite du département de la Haute-Vienne (4,5 km),
- La RD 915 entre Evaux les Bains et la limite du département de l'Allier (6,8 km),
- La RD 13 entre Pontarion et la RD 990 via Ahun et le Moutier d'Ahun (31 km),

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

- Les RD 50 et RD 18 de la RD 942 à Busseau (desserte de la fromagerie) (3,3 km),
- La RD 7 de la RD 917 à l'accès à la mine de Montebras (3,6 km),
- La RD 22 desserte de la zone de Langladure à partir de la RD 941 (0,7 km),
- La RD 9 de Bellegarde en Marche à la RD 993 (9,1 km),
- La RD 18 de la RD 996 à la limite du Département de la Corrèze (12,5 km),
- La RD 16 de Gentioux à Vallière (15,4 km).

Le réseau de troisième intervention, dénommé VH3, d'une longueur d'environ 3 378 km, regroupe l'ensemble des voies non classées en VH1 ou VH2. Il correspond au réseau d'intérêt local.



Une coordination des interventions est mise en place entre le département de la Creuse et les départements limitrophes par le biais de conventions et partenariats permettant d'assurer la continuité de traitement.

En outre, à l'initiative des autorités organisatrices de la mobilité (AOM), en cas d'intempéries exceptionnelles, des plans d'intervention spécifiques pourront être élaborés afin de tenir compte des circuits de ramassage scolaire. De même, une organisation visant à privilégier des itinéraires passant par des points de ramassage redéfinis pour l'occasion pourra être mise en place. La mise en œuvre de cette organisation devra faire l'objet d'une convention contractuelle entre les AOM et le Département.

Enfin, il est essentiel de souligner la spécificité de l'exécution de ces missions. En effet, la variété des phénomènes météorologiques rencontrés, qu'ils soient liés à leur nature, leur intensité, leur durée, leurs caractéristiques physiques ou leur imprévisibilité à moyen et long terme, rend impossible pour le gestionnaire de voirie en charge de l'organisation du service hivernal de garantir des conditions de circulation acceptables sur le réseau routier.

Les dispositions contenues dans le présent DOVH représentent un engagement de la collectivité départementale, mobilisée pour faire face à un événement météorologique hivernal en organisant les interventions. Cependant, elles ne constituent en aucun cas un engagement quant au niveau des conditions routières hivernales de circulation qui pourront être observées.

2.2 Définition des phénomènes hivernaux

Les phénomènes météo routiers sont très différents, on distingue deux catégories :

Les phénomènes sans précipitations :

- Gelée blanche
- Congélation d'humidité préexistante
- Givre

Les phénomènes avec précipitations :

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

- La neige
- La pluie ou bruine sur sol gelé
- La pluie ou bruine en surfusion

Ne pas oublier ceux qui peuvent engendrer des perturbations de circulation :

- Le Brouillard dense (visibilité < 200 m)
- Le vent
- Les orages et la grêle

Le verglas routier (pluie en surfusion / pluie sur sol gelé ou gel de flaque d'eau résiduelle) est un phénomène météorologique dangereux qui nécessite une vigilance accrue de la part des conducteurs.

Il se forme principalement lorsque l'eau en surfusion (phénomène où des gouttes de pluie restent liquides sous 0°C et gèlent instantanément au contact d'une surface) d'une pluie ou d'une bruine entre en contact avec le sol dont la température est inférieure à 0 °C. Les gouttes d'eau gèlent instantanément créant ainsi une fine couche de glace.

La neige est une forme de précipitations qui tombe à l'état solide lorsque la température est proche ou inférieure à 0 °C. Les types de neige ont un impact significatif sur les conditions routières et la sécurité des conducteurs :

- La **neige sèche** a une faible teneur en eau liquide et n'adhère pas facilement à la surface de la route. Elle est légère et peut être déplacée par le vent. En début de chute, elle forme des serpentins derrière les véhicules et se soulève en nuage.
- La **neige humide** contient plus d'eau liquide que la neige sèche. Elle adhère rapidement au revêtement routier et se compacte sous les pneumatiques des véhicules.
- La **neige mouillée** a une teneur en eau élevée et n'adhère plus à la surface de la route. Elle gicle sous la pression des pneumatiques et est progressivement éliminée. Très lourde, elle peut cependant adhérer aux câbles et risquer de les rompre.

2.3 Définition des situations de référence et à caractère imprévisible ou exceptionnel

Situation sans risque hivernal :
Pendant cette période, il n'y a pas de danger météorologique particulier. On surveille simplement la météo hivernale.
Les conditions sont stables et ne posent pas de problème majeur pour la circulation.

Situation à risque hivernal :
Durant cette période, un risque spécifique est identifié. Cela peut être de la neige, du verglas, etc.
On met en place des procédures pour anticiper ces conditions dangereuses.

Situations exceptionnelles :
Ces situations sont rares et imprévisibles. Elles peuvent être dues à des phénomènes très intenses ou à des événements socio-économiques.
Des mesures spéciales sont prises localement pour faire face à ces situations exceptionnelles.
Seuils de transition :
Pour passer de la situation courante à la situation exceptionnelle, on utilise des seuils spécifiques. L'expérience et les statistiques météorologiques ont conduit à retenir les valeurs suivantes pour les seuils de transition entre la situation courante et la situation exceptionnelle :

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Phénomène neigeux	Phénomène verglas
- épisode continu et durée supérieure à 24 heures, - épaisseur de neige sur chaussée supérieure à 20 cm, - épisode suivi de vent provoquant des congères.	- pluie verglaçante sur sol gelé ou pluie en surfusion.

2.4 Définition des conditions de circulation

Les conditions de conduite sont influencées par la quantité et la qualité de neige ou de verglas recouvrant la chaussée. Elles sont classées en quatre états, permettant de distinguer les niveaux de dégradation de la conduite qui impactent la sécurité des usagers et la praticabilité de la route. Ces classifications servent de langage technique commun entre les gestionnaires de voirie.

- C1 = Conduite normale ;
- C2 = Conduite délicate ;
- C3 = Conduite difficile ;
- C4 = Conduite impossible.

Le tableau suivant définit ces conditions de conduite hivernale et décrit les états représentatifs de la surface de la chaussée en fonction des phénomènes hivernaux.

	Conditions de conduite hivernale	**Définition générale**	**Etats représentatifs de la chaussée selon les phénomènes**		**Recommandations aux usagers**
			Verglas	**Neige**	
Condition de référence	C1	Circulation normale, pas de pièges hivernaux particuliers	Absence	Absence	Soyez prudents « une route ne peut jamais être considérée sans danger »
Conditions minimales	C2	Circulation délicate, risques localisés mais réels, risques de blocage faibles pour les VL, mais possible pour les PL	Formations localisées en faible épaisseur (par congélation d'humidité existante ou condensation) ou plaques de glace	Fraîche en faible épaisseur (<5cm) ou fondante, ou fondue dans les traces	Réduisez votre vitesse et soyez très vigilants. Augmentez l'inter distance entre les véhicules Pneus hiver conseillés
	C3	Circulation difficile, dangers évidents, risques de blocage importants	Formations généralisées par congélation d'humidité existante	Fraîche en épaisseur importante (5 à 20 cm) ou tassée et gelée en surface ou	Vitesse très réduite. Conduite particulièrement adaptée. Equipements spéciaux recommandés en tous secteurs.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

				congères en formation	
	C4	Circulation possible uniquement avec des engins spécialisés	Formations généralisées suite à des pluies verglaçantes	Fraîche en très forte épaisseur, ou formation d'ornières glacées profondes ou congères formées	Ne circulez pas

Les photos et dessins des pages suivantes calent ces différents états avec la réalité des phénomènes.

ILLUSTRATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION **VERGLAS** (sources : service communication & IA)

Condition C1





Condition C2





Condition C3





Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Condition C4





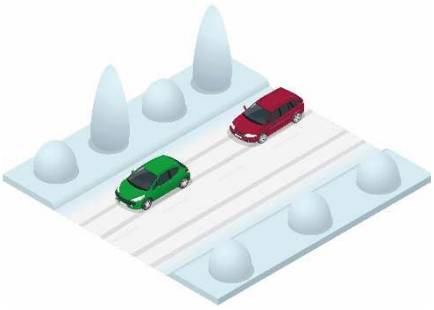
ILLUSTRATION DES CONDITIONS DE CIRCULATION **NEIGE** (sources : service communication & IA)

Condition C1





Condition C2





Condition C3





Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Condition C4





3. OBJECTIFS DU SERVICE HIVERNAL

3.1 Les objectifs de circulation

Hors conditions exceptionnelles, trois niveaux de service ont été retenus pour le département de la Creuse :

VH1	Il fixe pour objectif de maintenir des conditions minimales délicates (C2) dans la période 5 heures – 24 heures pendant toute la durée des phénomènes et de rétablir des conditions normales de circulation (C1) dans un délai de 2 heures et demie après détection de verglas et 3 heures et demie après la fin du phénomène pour la neige (service continu et prioritaire entre 5 heures et 24 heures. Dans la période 24 heures - 5 heures, des conditions de circulation difficiles (C3) pourront être admises temporairement, une intervention continue sera nécessaire pour ne pas descendre en dessous de cette condition (délai de retour à C1 : 4 heures en verglas et non fixé pour la neige) Toutefois lors de phénomènes climatiques généralisés, compte tenu de la longueur de certains circuits, il pourra être admis un délai de retour supérieur (des moyens supplémentaires en renfort ne sont d'ailleurs prévus que pour la neige sous réserve de leur disponibilité). Le salage si nécessaire, au sel ou sel plus saumure, est prescrit.
VH2	Il fixe à rétablir des conditions de circulation acceptables dès que possible après traitement du niveau VH1 sans objectif de délai de retour aux conditions de circulation de référence. Le VH2 est traité en **situation neige et verglas**, et relève de l'organisation interne de chaque U.T.T., conformément à son P.E.V.H. Les interventions sont déclenchées dès disponibilité des moyens (conventions et contrats) ou dès le rétablissement des conditions de circulation minimales sur les VH1. Le traitement du VH2 peut être engagé simultanément au VH1 lorsque les conditions d'exploitation le permettent, notamment en cas de proximité immédiate, de continuité d'itinéraire, ou lorsque cela permet d'optimiser les déplacements et d'éviter des interventions complémentaires ultérieures. Ces adaptations relèvent de l'organisation opérationnelle de l'UTT dans son PEVH. Dans la période 7 heures – 21 heures les conditions de circulation sur VH2 pourront être difficiles (C3) voire impossibles (C4) dans la période 21 heures – 7 heures. Le salage, au sel ou en combinaison sel/saumure, est réalisé selon les besoins.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

VH3	Il fixe à rétablir des conditions de circulation acceptables dès que possible après traitement des VH1 et VH2 sans objectif de délai de retour aux conditions de circulation de référence. Des priorités sont définies au sein de ce niveau de service et relève de l'organisation interne de chaque U.T.T., conformément à son P.E.V.H. Sur VH3, les interventions sont déclenchées dès disponibilité des moyens (conventions et contrats) ou dès le rétablissement des conditions de circulation minimales sur les VH1 et VH2. Dans la période 7 heures – 21 heures les conditions de circulation sur VH2 et VH3 pourront être difficiles (C3) voire impossibles (C4) dans la période 21 heures – 7 heures. Sur le VH3 : - Le simple raclage est privilégié en cas de neige. - Le recours aux fondants est interdit, sauf sur des points singuliers. Ces derniers correspondent à des zones ponctuelles identifiées au sein de chaque U.T.T. et ne peuvent être traités, à titre exceptionnel, que sur instruction hiérarchique conformément au P.E.V.H. - L'épandage d'un mélange pouzzolane/sel reste toutefois autorisé. -

Hors situation exceptionnelle, l'ensemble des objectifs définis ci-dessus est schématisé par le tableau suivant :

		VH1		**VH2**		**VH3**	
Période de validité		5/24H	24/5H	7/21H	21/7H	7/21H	21/7H
Condition de référence		C1	C1	C1	C1	C1	C1
VERGLAS	Condition minimale	C2	C3	C3	C4	C3	C4
	Durée de retour à la condition de référence	2H30	4H	Non fixée	Non fixée	Non fixée	Non fixée
NEIGE	Condition minimale	C2	C3	C3	C4	C3	C4
	Durée de retour à la condition de référence (à partir de la fin de la chute)	3H30	Non fixée	Non fixée	Non fixée	Non fixée	Non fixée

3.2 Les indicateurs

Les conditions de circulation se dégradent en fonction de l'intensité du phénomène hivernal et sont caractérisées à l'aide de l'échelle C1 à C4.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

La condition de référence (C1) est définie lorsqu'aucun phénomène hivernal significatif n'est observé sur la chaussée. La route est maintenue dans un état de viabilité donnée compatible avec les attentes des usagers.

Condition de référence : C'est l'état normal de viabilité (conditions de circulation, d'adhérence et prudence normales) utilisé comme référence pour mesurer la détérioration des conditions de circulation due aux phénomènes hivernaux. Dans votre département, cet état est de type C1 pour l'ensemble du réseau.

Condition minimale de circulation : Il s'agit de l'état minimal de viabilité qui doit être maintenu pendant le phénomène grâce à l'action du service. Il reflète le niveau de détérioration des conditions de circulation accepté sur les itinéraires.

Durée de retour : C'est le temps nécessaire pour revenir aux conditions normales de circulation après la fin du phénomène (le temps donné au service pour traiter les routes et revenir à l'état initial). Cette durée de retour est calculée différemment selon la nature du phénomène :

- Pour le verglas, elle est comptée dès la reconnaissance du phénomène.
- Pour la neige et les précipitations verglaçantes, elle part de la fin de la précipitation.

La durée de retour à la condition de référence inclut le délai de mise en route et chargement des engins d'intervention, le temps de transport des moyens vers la section, le temps de traitement de la section et le temps d'effet du traitement.

Situations à caractère imprévisible ou exceptionnel :

Elles se manifestent dans des contextes spécifiques, souvent liés à des phénomènes hivernaux ou à une combinaison d'événements socio-économiques et de conditions météorologiques particulières.

Caractère imprévisible :

- Ces situations surviennent de manière soudaine et ne peuvent être anticipées par l'organisation en place.
- Elles sont souvent liées à des événements rares et peu courants, qui ne sont pas pris en compte par la veille météorologique habituelle.
- Exemple : une tempête de neige soudaine qui paralyse les transports en commun.

Caractère exceptionnel :

- Ces situations se caractérisent par des valeurs extrêmes, peu fréquentes.
- Elles peuvent concerner la durée, l'intensité, l'étendue, la périodicité, etc.
- Exemple : une épidémie de grippe réduisant de moitié l'effectif disponible pour gérer une situation d'urgence.

En pratique, voici comment on peut les distinguer :

- Situation imprévisible limite d'intervention :
- Elle survient lorsque des risques identifiés empêchent d'atteindre les objectifs.
- Le Directeur Général Adjoint en charge des routes prend alors des mesures exceptionnelles.
- Situation exceptionnelle :

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

- Les objectifs ne peuvent pas être atteints malgré les procédures en place.
- La Présidente du Conseil Départemental et le Directeur Général des Services mettent en œuvre des mesures spécifiques localement.
- Situation de crise départementale :

- Le Préfet coordonne des procédures d'information, de gestion du trafic et d'interventions hivernales au niveau du département.
- Situation de crise interdépartementale :

- Le Préfet de zone de défense gère des situations qui dépassent les frontières départementales, avec des procédures régionales

4. MOYENS DISPONIBLES POUR LE SERVICE HIVERNAL

4.1 Les moyens humains

4.1.1 Mobilisation des acteurs

Responsable UTT

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

Ils sont également responsables de l'élaboration du P.E.V.H. de leur territoire et de l'établissement des tableaux d'astreintes de leur personnel. Ils établissent un bilan dès la fin de l'hiver avec l'ensemble des personnels de leur U.T.T.

Il décide également de l'opportunité de désigner un responsable d'intervention.

Ses missions sont réalisées pendant les heures de bureaux (en dehors, le cadre territorial est chargé de les accomplir).

Responsable d'intervention

Il peut être désigné par le responsable d'UTT lors des périodes de fortes intempéries continues et en particulier lorsque des chutes de neige importantes sont annoncées.

En liaison avec les patrouilleurs, il doit :

- Coordonner les interventions entre les centres d'exploitation et éventuellement avec les intervenants extérieurs (communes, départements voisins, prestataires extérieurs, ...),

- Faire remonter au chef d'U.T.T. et au S.I.R. (Service Ingénierie Routière) l'ensemble des informations de toute l'U.T.T,

- Veiller au respect de la réglementation, notamment en ce qui concerne les temps de travail et de repos, de chaque intervenant,

- Gérer les stocks de matériaux,

Ce rôle pourra être assuré par le chef U.T.T., le contrôleur ou un agent de maîtrise.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Patrouilleurs

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

Les patrouilleurs sont chargés :

- d'assurer le suivi des prévisions météorologiques,
- de la surveillance du réseau et de l'utilisation des outils à leur disposition (cryo, site météo,...). Il leur appartient de relever, sur les points significatifs de leur secteur, les informations nécessaires (relevé visuel, températures air, chaussées, hygrométrie, etc.) à un déclenchement éventuel des interventions,
- de transmettre les informations utiles aux interlocuteurs concernés (patrouilleur de l'U.T.T. compétente, permanent VH, et plus largement aux acteurs impliqués), notamment lorsque sa patrouille concerne un secteur relevant d'une autre U.T.T.
- de provoquer si nécessaire le démarrage des interventions et de les adapter aux nécessités de conditions spécifiques,
- de faire remonter pendant les heures de travail normales, au chef d'U.T.T. et au S.I.R. l'ensemble des informations de son secteur,
- de coordonner avec ses collègues les interventions entre les Centres d'Exploitation et avec les intervenants extérieurs (communes, prestataires privés sous contrat, départements voisins),
- de veiller au respect de la réglementation, notamment le respect des temps de travail et repos (conformément au "Guide Gestion du Temps de Travail"), il devra anticiper, en liaison avec le cadre territorial, les éventuelles interruptions d'intervention et la mise en place d'une deuxième équipe (pendant les heures non ouvrées, les weekends et jours fériés si elles n'avaient pas été prévues préalablement par le S.I.R.),
- de gérer les stocks de matériaux,
- lors d'une demande d'intervention sur accident ou incident par la veille qualifiée, il sera le premier contacté pour organiser l'intervention des équipes.
- d'apporter, dans le cadre de la conduite à 1 sur verglas et lorsque cela est nécessaire, un appui aux agents pour les opérations de chargement, afin d'éviter qu'un agent ne se retrouve isolé lors de ces manœuvres.

Pendant les heures ouvrables, les patrouilleurs informeront du déclenchement des interventions :

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

Certains agents des routes pourront mener ces fonctions sous l'autorité d'un encadrant, l'organisation sera mentionnée dans le PEVH de l'UTT.

Agents de conduite

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Ils doivent :

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

Les agents peuvent bénéficier d'un remisage du véhicule de service à domicile sous réserve de disponibilité et ceci dans le cadre d'une planification (PEVH).

Permanent VH

Il est chargé de la centralisation, de la synthèse et de la diffusion des informations transmises par les patrouilleurs.

Les week-ends et jours fériés, il aura en charge la mise à jour du site Inforoute ainsi que la réalisation d'un point météo et éventuellement alerter le cadre territorial pour une mise en place de patrouille non prévues.

Il sera l'interlocuteur privilégié du cadre territorial.

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

Lors du déclenchement de la situation exceptionnelle, il intégrera automatiquement la Cellule Départementale Opérationnelle de Coordination et sera alors à la disposition du cadre territorial.

C.E.T.M.

La Cellule Expertise Technique et Modernisation est chargée de la coordination et du suivi des interventions de viabilité hivernale, de l'information des usagers et des autres services du Département ainsi que des relations avec les services extérieurs.

Chaque jour, la C.E.T.M. analyse les prévisions météorologiques et propose, la mise en place de patrouilles pour le lendemain.

La C.E.T.M. réalise les missions du permanent VH pendant les heures normales de travail.

Après la période hivernale, le service dresse un bilan et procède à l'évaluation de l'organisation mise en place.

Atelier

L'atelier du Parc assure un service d'assistance dépannage pour les engins affectés dans les UTT. Ainsi, même en dehors des heures de travail, des astreintes sont mises en place par le Parc et permettent d'avoir une assistance dépannage.

Permanent VQ (Veille Qualifiée)

Il est encadré par la C.E.T.M. qui organise une permanence toute l'année afin recueillir les demandes d'intervention des services d'urgence uniquement (C.O.G., C.O.D.I.S., autres…) sur le réseau routier départemental.

Le rôle du permanent VQ :

- Recueillir sur une trame pré établie les informations permettant d'organiser l'intervention du service dans les meilleures conditions possibles. Ces informations alimenteront le formulaire de la veille qualifiée tenue par la C.E.T.M.
- Pendant les périodes de viabilité hivernale, il a en charge de transmettre la demande d'intervention auprès du patrouilleur d'astreinte (ou du responsable d'intervention si le patrouilleur est un agent)

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

du secteur concerné. En dehors de cette période, il contactera l'équipe d'astreinte en place sur chaque UTT.

- En cas d'évènement grave (accident mortel, mise en place de déviation d'une route importante, mobilisation du service importante, etc…) le permanent devra informer le cadre Territorial.
- Il pourra être l'interlocuteur du cadre territorial
- Il devra informer le cadre territorial des demandes d'interventions qui lui seraient demandées de la part du COG CODIS autres

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

Les permanents VQ assurent ces missions uniquement pendant les heures non ouvrées, weekends et jours fériés, suivant un planning établi par la C.E.T.M.

Cadre Territorial

Ses attributions pendant la VH sont :

- Coordonner et appuyer les patrouilleurs dans leurs décisions en dehors des heures ouvrables,
- Uniformiser les interventions entre UTT,
- Adapter le régime des astreintes selon les possibilités du "Guide de gestion du temps de travail",
- Valider et diriger les besoins en renforts éventuels en matériel ou en personnel,
- Faciliter les relations avec le Parc Départemental (atelier, approvisionnement en saumure, ...),
- Valider ou initier des arrêts ou des reprises d'intervention suivant le respect de la définition des niveaux de service du D.O.V.H. (possibilité d'adapter le régime des astreintes le week-end,
- S'appuyer sur le permanent VH et sur la veille qualifiée pour le recueil d'informations (météorologiques, état des routes, ...) qui pourraient lui être utiles,
- Alerter si besoin le D.G.A. et le D.G.S. (évènement grave, proposition de déclenchement de la situation exceptionnelle),
- Intégrer la cellule opérationnelle de coordination voire la cellule de crise en Préfecture lors des périodes de crise
- Décider de la mise en place de patrouille non prévues, uniquement le weekend et jours fériés

4.1.2 Dispositifs d'astreintes

L'astreinte est un mode d'organisation qui permet de mobiliser rapidement du personnel pour effectuer des interventions en dehors des heures normales de services. Pour garantir un service efficace, il est essentiel de réduire les délais d'intervention. Ainsi, on met en astreinte un personnel suffisant pour gérer les interventions liées au service hivernal et à la sécurité routière.

Pendant la période d'activation du service hivernal, le personnel chargé de surveiller et de traiter les routes, ainsi que d'informer les usagers, est mis en astreinte. Un tableau d'astreinte est établi dans chaque service concerné (comme l'U.T.T, le Parc Départemental ou le S.I.R.) pour toute la durée du service hivernal. Pour être considéré comme une astreinte programmée, ce tableau doit être communiqué aux agents 15 jours avant le début de la période. Si le préavis est inférieur à 15 jours, l'astreinte sera indemnisée dans le

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

cadre de l'astreinte non programmée (ANP). Toutefois, l'ANP ne s'applique pas lorsque le remplacement intervient à la demande de l'agent pour des raisons ou convenances personnelles.

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

Cumul des absences et des astreintes (extrait de la note du 27 novembre 2025) :

En référence à l'article 5 du décret n°2000-815 du 20 août 2000, une période de congés est incompatible avec une astreinte professionnelle. Ainsi, il est autorisé de cumuler l'astreinte avec les absences suivantes :

- Les récupérations d'heures de type périodes de repos compensateur faisant suite aux heures d'intervention dans le cadre du régime de l'astreinte (repos légaux tels que le repos hebdomadaire continu (RHC) et le repos quotidien continu (RQC) puisqu'ils sont générés par des horaires issus de la mise en astreinte).
- - Les récupérations d'heures supplémentaires,
- Les autorisations spéciales d'absences accordées par la collectivité.

Les autorisations spéciales d'absences (ASA) figurent en annexe du Protocole sur l'organisation et les conditions de travail en vigueur dans la collectivité dans les rubriques suivantes :

- Autorisations spéciales d'absence pour mandat syndical,
- Autorisations d'absence pour participation aux organismes statutaires,
- Autorisations d'absence pour évènements familiaux ou concernant la famille,
- Autorisations d'absence liées à des engagements politiques,
- Autorisations d'absence diverses.)

En conséquence : les congés annuels, jours de fractionnement, jours à usage libre (JUL) et les Récupérations de Temps de Travail (RTT) ne sont pas compatibles avec une période d'astreinte.

Gestion des astreintes et remplacement des agents

Lorsque les agents atteignent le volume d'heures maximal autorisé au cours de leur période d'astreinte, ils sont placés en repos, sous forme de RQC ou RHC selon les dispositions en vigueur.

Dans ce cas, ils ne sont plus mobilisables opérationnellement. Toutefois, leur position administrative demeure celle d'astreinte jusqu'au terme de la période initialement prévue, ouvrant droit au maintien de l'indemnisation correspondante.

Afin d'assurer la continuité du service, des agents remplaçants peuvent être mobilisés. Ces derniers interviennent dans le cadre d'astreintes non programmées (ANP), selon les modalités en vigueur.

Les personnels mis en astreinte en permanence sont les suivants :

- 11 patrouilleurs (et/ou responsables d'intervention),
- Le nombre d'agents d'intervention suffisant pour le bon fonctionnement du dispositif (agents titulaires et / ou remplaçant, agents du Parc) situés dans les différentes U.T.T.,
- 1 agent de l'Atelier Parc
- 1 permanent V.H.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

- 1 cadre territorial

Dans le but de respecter les dispositions dérogatoires concernant les interventions aléatoires, notamment en ce qui concerne le temps de travail hebdomadaire et le repos hebdomadaire continu, ainsi que la nécessité d'avoir au moins un dimanche de repos sur deux dimanches consécutifs, le régime des astreintes pour la VH est organisé comme suit :

Patrouilleurs, Agents d'Intervention et Agents de Parc :

La semaine d'astreinte est divisée en deux périodes distinctes :

- Une période appelée « astreinte de week-end » qui s'étend du vendredi à 16h30 au lundi à 8h00.
- Une période appelée « astreinte de semaine » qui commence le lundi à 8h00 et se termine le vendredi à 16h30.

Pour des raisons de sécurité, en cas d'intempéries importantes, une seconde équipe (composée de responsables, de patrouilleurs et d'agents d'intervention) pourra être mise en astreinte afin de remplacer la première. Cette mesure vise à permettre aux agents de bénéficier de leur repos quotidien ou hebdomadaire.

L'astreinte est mise en place pour une meilleure réactivité. Dans un souci de qualité de service, il est souhaitable qu'un délai d'intervention de quarante minutes soit respecté entre l'alerte et le départ en intervention.

Les astreintes seront indemnisées conformément aux textes en vigueur. Le principe de comptabilité des heures supplémentaires sera appliqué comme suit :

Pour les agents soumis à des horaires fixes :

- Les heures effectuées en dehors des plages de travail (8h00-12h00, 13h30-17h30, 16h30 le vendredi et 17h00 le jeudi) seront comptabilisées en heures supplémentaires (HS).
- Les heures à récupérer pourront être cumulées jusqu'à un maximum de 24H effectuées les mois précédents, et 62,5 h en ajoutant les heures effectuées dans le mois concerné. En situation exceptionnelle, ces plafonds pourront être relevés jusqu'à 101 heures pendant un ou plusieurs mois, avec un mois de transition où les deux plafonds seront de 62,5 heures avant de revenir à la règle normale. Toutefois, sur justificatif du chef d'U.T.T., il sera possible de déroger à ces plafonds.

Pour les agents soumis au système de pointage (horaires variables) :

- Toutes les heures réalisées en dehors de la plage horaire globale (avant 7h45 et après 19h15) seront comptabilisées en heures supplémentaires (H.S.). Ces agents continueront de pointer même en dehors de ces plages, et lorsque le lieu d'embauche ou de débauche ne permet pas le pointage, la rectification se fera par l'outil CongéClic.
- Les heures supplémentaires à payer seront indemnisées conformément au décret n°2002-60.
- Les heures supplémentaires à récupérer seront bonifiées selon le principe suivant :
- Pour les personnels des centres d'exploitation (délibération du Conseil Général en date des 29-30 mars 2010) :

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Type d'heure supplémentaire	Définition des HS	Bonification
HS 1	Heures normales de journée, inférieures à 14h par mois	1,25 h pour 1h travaillée
HS 2	Heures normales de journée, supérieures ou égales à 14h par mois	1,27 h pour 1h travaillée
HS 3	Heures de journée du dimanche et jour férié	2,08 h pour 1h travaillée
HS 4	Heures de nuit entre 22h à 7h	2,5 h pour 1h travaillée

- Pour les personnels des bureaux (protocole sur l'organisation et les conditions de travail réactualisé en février 2009) :

Type d'heure supplémentaire	Bonification
HS réalisée en journée dans les créneaux 7h00 – 7h45 et 19h15 - 22h00	1h pour 1h effectuée
HS réalisée le samedi	1,5 h pour 1h effectuée
HS réalisée les dimanches, jours fériés et nuits (22h00- 7h00)	2 h pour 1h effectuée

À noter que les agents de catégorie C et B rémunérés par le Conseil Départemental, qui utilisent la pointeuse, dont l'indice brut de rémunération est supérieur à 380 pourront avoir droit à l'indemnisation des heures supplémentaires effectuées dans le cadre du décret n°2002-60.
Les ingénieurs (catégorie A) ne bénéficieront pas d'indemnisation pour les heures supplémentaires ; ils devront donc systématiquement les récupérer.

Dans tous les cas, une feuille de travail sera remplie ou une synthèse indiquera les heures ouvrant droit à récupération ou à indemnisation, selon le libre choix des agents et validée en fonction des nécessités de service. Ces saisies sont réalisées dans l'outil de gestion des moyens et des activités AGT-360. Il n'y aura pas de plafonnement du cumul d'heures à récupérer, mais les agents devront néanmoins avoir récupéré ces heures avant le début de la période de viabilité hivernale suivante. Ces récupérations devront être accordées par la hiérarchie concernée en fonction des nécessités de service.

4.2 Les moyens matériels

4.2.1 Le matériel d'intervention

Les moyens mis en œuvre pendant la période d'activation de la viabilité hivernale sont dimensionnés pour lutter contre les intempéries d'un hiver normal.

30 camions équipés avec lame bi-raclage et saleuse à épandage de saumure sont répartis pendant toute la période hivernale dans les différentes UTT (optimisés en fonction des longueurs de circuits et des niveaux de service).
Pour faire face à des conditions ponctuellement plus difficiles (chutes de neige importantes), 7 « renforts pousseurs » (5 camions et 2 tracteurs) peuvent être mobilisés et sont identifiés dans les PEVH. Ils pourront également palier en urgence aux pannes des matériels affectés.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

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

Des camions équipés de lame et saleuse sont en réserve au Parc Départemental. Ils devront être opérationnels dans les mêmes conditions que le matériel affecté.

A l'occasion de conditions hivernales précoces (hors période d'activation officielle de la viabilité hivernale), des interventions pourront s'avérer nécessaires. Il s'agira alors de faire face à la situation avec les matériels affectés à demeure en U.T.T.

Pour les U.T.T. d'AUBUSSON et de GUERET, des véhicules du Parc Départemental seront mis à disposition de manière anticipée, une ou deux semaines avant la date de démarrage officielle.

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

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

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

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

En cas de situation exceptionnelle, des moyens extérieurs pourront également être mis en œuvre, dans le cadre d'un conventionnement. La liste et le coût de location de ces matériels doivent figurer dans les P.E.V.H.

4.2.2 Les outils

Les agents d'astreinte disposent d'un certain nombre d'outils de mesure, de suivi et d'aide à la décision :

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

- Les Indicateurs de Profondeur de Gel (I.P.G. ou cryopédomètres) : 15 appareils (chimiques) sont implantés sur le réseau départemental sur des sections représentatives. Chaque appareil fait l'objet d'une vérification annuelle par le laboratoire du S.I.R.

- 12 stations météo automatiques, munies de capteurs permettant de mesurer les températures (air, rosée, humidité, surface, profondeur jusqu'à 1m). Les mesures sont disponibles sur le site internet dédié au Département. Comme pour les I.P.G., le relevé quotidien, en période de gel important, permet de suivre l'évolution de la profondeur du gel et dégel dans les chaussées afin d'anticiper l'éventuelle mise en place de barrières de dégel.

- Le site Météo est accessible à l'ensemble des acteurs de la VH. Il permet d'accéder aux prévisions, bulletins et radar météorologiques. Des alertes météo pourront être transmises aux agents d'astreinte.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

- Une application VH, développée en interne, permet de faire remonter l'état des conditions de circulation par les patrouilleurs au permanent VH et / ou à la C.E.T.M., via les smartphones de service.
- Le site internet Inforoute23 permet d'informer et de communiquer auprès du grand public et des usagers de la route.
- Un téléphone portable pour les agents ne disposant pas de téléphone professionnel
- Dispositif de Protection du Travailleur Isolé (PTI) pour les patrouilleurs et agents affectés sur circuits expérimental

4.3 Généralisation de la conduite sans accompagnateur en situation verglas

Dans le cadre de l'expérimentation engagée, une première phase menée sur 12 circuits a permis de valider l'intérêt de la démarche. Une seconde phase, étendue à 24 circuits, a contribué à en confirmer les principes sur un périmètre élargi, couvrant la quasi-totalité du réseau.

Toutefois, les conditions hivernales observées lors des deux dernières campagnes, relativement peu rigoureuses, n'ont pas permis de confronter pleinement le dispositif à l'ensemble des situations rencontrées en exploitation.

Au vu des retours globalement positifs, mais encore partiellement consolidés, il a été décidé de généraliser le dispositif à l'ensemble des 27 circuits pour la campagne à venir, tout en poursuivant l'observation et l'évaluation de ses modalités de mise en œuvre.

La mise en œuvre de la conduite sans accompagnateur implique des adaptations tant organisationnelles que matérielles afin de garantir la sécurité des conducteurs. L'ergonomie des postes de travail dans les véhicules de service hivernal a été revue pour répondre aux exigences de cette nouvelle configuration. Les camions sont désormais équipés d'un poste de conduite sécurisé, d'un kit mains libres pour des communications sans risque, d'un dispositif de protection du travailleur isolé, ainsi que d'un système de géolocalisation et d'une caméra arrière pour améliorer la visibilité et la sécurité.

Cependant, au-delà de ces aménagements techniques, il est impératif de mettre en place une organisation spécifique garantissant que le chauffeur ne soit jamais seul lors des opérations de chargement et de déchargement du sel. Cette exigence vise à prévenir tout risque lié à l'isolement dans ces phases critiques d'intervention. Le chef d'UTT devra formaliser cette organisation dans le Plan d'Exploitation de Viabilité Hivernale (PEVH), en précisant les modalités concrètes de mise en œuvre.

À défaut de respect de ces conditions, la conduite sans accompagnateur est suspendue et les interventions sont réalisées en conduite à deux.

4.4 Les matériaux

Le fondant employé sera le chlorure de sodium (sel) de classe A (marché de fourniture au Parc Départemental) et la bouillie de sel (saumure + sel en grains).

Pour pallier une rupture d'approvisionnement en sel, lors de conditions exceptionnelles, il a été prévu, dans le cadre d'un marché à commandes, la possibilité d'approvisionnement de sel de classe B.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Sel + pouzzolane exclusivement sur VH3. Ce type de mélange pourra occasionnellement être utilisé sur le réseau VH1 et VH2 lorsque les conditions de circulation l'exigeront ou pour des raisons d'ordre pratique.

L'utilisation étendue des fondants sur le réseau VH3 pourra être envisagée en cas de situation exceptionnelle suivant des critères bien définis mais relèvera d'une décision du Chef d'UTT ou du Cadre Territorial.

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

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

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

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

Organisation et stockage des matériaux :

Stockage du sel :

- Le département dispose de 22 aires de stockage de sel. Parmi celles-ci, 9 sont couvertes sous des bâtiments, tandis que pour les autres, le sel est protégé par des bâches.
- Le stock minimal par CE doit être défini dans les PEVH des UTT. Cela permet de répondre aux besoins pendant la période de viabilité hivernale (V.H.). A noter que le marché de fourniture de sel intègre 3 prix en fonction de l'urgence de la commande (48 h 5j et 15 jours).

Centrales de fabrication et cuves de stockage de saumure :

- Deux centrales produisent de la saumure de sel (CE de Felletin et DIRCO à Guéret).
    - Six points de stockage sont répartis sur les UTT. Ces points permettent le ravitaillement des 22 Centres d'Exploitation et 1 centre d'appui.
- Sur demande des UTT, un camion de livraison (PARC) est disponible pour l'approvisionnement.

Chargement du sel dans les camions :

- 23 tracteurs chargeurs ou engins télescopiques sont disponibles pour effectuer le chargement de la saumure ou du sel dans les camions.

Tarification :

- Il existe deux tarifs :
- Tarif pour avoir le sel rapidement en cas de forte intempérie.
- Tarif normal d'approvisionnement.

Pouzzolane :

- La pouzzolane est stockée dans chaque Centre d'Exploitation (CE).

4.5 Les moyens externe au CD23

Dans le cadre du dispositif d'opération de viabilité hivernale, le Département peut solliciter des partenaires extérieurs.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Déneigement par les communes :

- Les communes peuvent intervenir pour le déneigement des routes départementales après avoir établi une convention avec le gestionnaire de la voie.
- Deux types d'interventions sont possibles :
- Autorisation pour déneiger un circuit complet (contrat payant), établi en concertation avec le responsable de l'Unité Territoriale Technique (UTT). Le déclenchement de ces opérations est à l'initiative du responsable d'intervention ou du patrouilleur sous la responsabilité du chef de l'UTT.
- Autorisation pour déneiger des portions de routes départementales situées sur l'itinéraire de déneigement du circuit communal.
- L'intervenant doit respecter les réglementations liées à son activité (Code de la Route, Code du Travail, etc.). Sa mission s'inscrit dans le cadre du DOVH et du PEVH de l'UTT.

Interventions dans les agglomérations :

- Dans les agglomérations, les opérations de déneigement, salage ou sablage des voies relèvent des pouvoirs de police de la circulation du maire (article L2212-2 du Code Général des Collectivités Territoriales).
- Cependant, pour assurer la cohérence et la continuité des itinéraires, le Conseil Départemental peut être amené à traiter les traversées situées sur les itinéraires d'intervention.

Déneigement par un prestataire extérieur :

- Pour toute intervention d'un tiers (entreprise privée, agriculteur) pour le déneigement de voies publiques, un contrat préalable avec le gestionnaire de la voie est nécessaire.
- Ces opérations sont principalement réservées pour renforcer les moyens existants.
    - Les contrats permettent de renforcer les moyens dès les conditions normales d'intempéries, puis lors de conditions exceptionnelles. Les règles de déclenchement sont similaires à celles des conventions avec les communes.
- L'intervenant doit respecter les réglementations liées à son activité et aux engins de service hivernal.

Le tarif kilométrique des conventions et contrats est défini par délibération de l'assemblée départementale du 20 décembre 2022.

Interventions avec la DIRCO :

Afin de garantir la continuité des itinéraires, un protocole d'accord (voir annexe 1) est signé chaque année avec la DIR Centre-Ouest.

Ce protocole précise les modalités d'intervention sur les routes départementales empruntées par la DIRCO lors du traitement des échangeurs, ainsi que les règles d'utilisation des locaux partagés et des engins mutualisés, dans le cadre de la convention de transfert de 2007.

5. ORGANISATION OPÉRATIONNELLE DU SERVICE HIVERNAL PAR LE DEPARTEMENT

En hiver, les conditions de circulation peuvent se dégrader rapidement. Selon le code de la route, chaque usager est responsable de son véhicule et doit prendre les mesures nécessaires pour assurer sa sécurité et celle des autres.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

5.1 Éléments de l'organisation générale

5.1.1 Organisation en situation normale

Jour J-1 : Surveillance des prévisions météo et décision de patrouille (Annexe 2 « Process décision de patrouille des lundis, mardis, mercredis et jeudis » et Annexe 3 « Process décision de patrouille des vendredis »))

Les agents de la C.E.T.M. suivent attentivement les prévisions météorologiques pour la nuit et la journée à venir. Ils consultent le site internet météo dédié et remplissent un tableau de relevé des températures et des précipitations. La décision concernant les patrouilles est ensuite validée par la Direction des Routes. Pour le week-end, cette décision est prise le vendredi pour le samedi, le dimanche et le lundi matin. La décision de patrouille est envoyée chaque jour, avant 12h, par E-mail.

Dans tous les cas, le permanent VH reste en alerte en cas de changement de situation et une nouvelle décision pourra intervenir dans la journée après accord de la Direction des Routes (ou du cadre territorial le weekend).

Lorsqu'un risque hivernal est détecté sur le réseau VH1, des patrouilles sont mises en place. Le chef de l'UTT ou le cadre territorial (weekend et jours fériés) décide alors du niveau de patrouillage (horaire de démarrage, sens de la patrouille…) Il peut également désigner un responsable d'intervention.

Jour J : Surveillance du réseau par le patrouilleur

La patrouille est effectuée selon les décisions du chef d'UTT, le patrouilleur utilise les outils à sa disposition pour contrôler l'état des routes. Cet état est transmis au permanent VH via une application développée en interne avant 6h45. Simultanément, si une intervention est nécessaire, le patrouilleur alerte les équipes. Afin de garantir la continuité des itinéraires, il informe également les patrouilleurs des UTT voisines voir aux intervenants des départements limitrophes

Si aucune patrouille n'est prévue, le patrouilleur reste en alerte et consulte l'outil météo. En cas de doute, il peut solliciter l'aide du cadre territorial. Il peut également décider de patrouiller et de faire intervenir ses équipes s'il détecte un phénomène, tout en informant préalablement le permanent VH (ou la C.E.T.M. pendant les heures de travail). Dans ce cas, il agit dans les mêmes conditions que si la patrouille avait été décidée par la Direction des Routes.

En situation verglas, la surveillance peut être interrompue pour apporter un appui à l'agent qui se retrouverait isolé pour le chargement. Chaque UTT définira son organisation dans son PEVH.

Lorsque l'état des routes remonté avant 6h45 n'est pas la condition de référence C1, le patrouilleur doit faire remonter un nouvel état via l'application à chaque modification des conditions de circulation jusqu'à un retour aux conditions de référence C1. En cas de condition verglas C2, une mise à jour automatique vers C1 sera effectuée par le CETM à midi, sauf mention contraire du patrouilleur.
Chaque patrouilleur est doté d'un smartphone pour transmettre ses informations.
Il met également à jour de manière journalière les consommations de matériaux dans AGT.

Jour J : Information et communication sur l'état des routes

Le permanent VH reçoit les remontées des patrouilleurs sur le site recap-vh développé en interne, sa mission débute à 6h avec la réalisation de la synthèse des conditions de circulation sur le tableau de retour de l'état des routes qu'il doit envoyer par mail aux partenaires avant 7h, il complète le site inforoute23.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Cette mission administrative est totalement réalisable en télétravail, cependant elle peut être réalisée au bureau en semaine. Le weekend, elle se fera uniquement en télétravail et en cas de problème informatique la remontée des conditions de circulation se fera par téléphone, seul le site inforoute sera mis à jour s'il est accessible.

La C.E.T.M. a en charge la mise à jour du site inforoute en journée en fonction des remontées des patrouilleurs. Le weekend, si nécessaire, cette mise à jour sera faite à 11h et à 16h30 par le permanent VH.

Un téléphone portable dédié à la VH ainsi qu'un véhicule est mis à disposition du permanent VH.

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

Dans tous les cas

L'atelier du parc reste mobilisé en cas de panne ou problème sur les véhicules dédiés à la VH. Afin d'être joignable, un téléphone est mis à sa disposition.

Le Cadre territorial d'astreinte reste mobilisé en dehors des heures de travail pour toute question, conseils et prises de décisions importantes.

Cas du jeudi : Bulletin Neige & dispositif pour le WE (Annexe 4 Process Bulletin Neige / dispositif pour le WE)

Si des chutes de neige sont annoncées pour le week-end dès le jeudi, une astreinte ANP est mise en place pour un second agent sur l'ensemble des circuits.

Cette décision est définitive et ne peut être remise en cause, même en cas d'évolution ultérieure des prévisions. Les interventions sont alors réalisées en binôme sur tous les circuits, y compris en cas de simple verglas. Pour les interventions hors VH, les deux agents sont également mobilisés.

5.1.2 Les interventions

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

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

Il convient donc que le processus de déclenchement des différentes opérations soit connu de l'ensemble des agents.

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

Les itinéraires classés dans le réseau VH1 bénéficient d'une priorité absolue de traitement. Lorsque l'objectif de retour à la condition de référence est atteint sur ces axes, le matériel pourra être utilisé sur le réseau VH2 et VH3.

Les décisions de salage pré curatif devront être concertées et approuvées par le SIR (ou par le Cadre Territorial) pour garantir une homogénéité de traitement entre les U.T.T. si la justification sur un itinéraire complet est avérée.

Coordination des interventions

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Les circuits

Les circuits d'intervention doivent être clairement définis dans les P.E.V.H (départ - fin - longueur).

5.1.3 Différents types d'intervention

Rappel sur les techniques de traitement :

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

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

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

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

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

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

La pratique du raclage nécessite les recommandations suivantes :

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

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

- VH1 et VH2

Traitement du verglas :

Type de verglas	Traitement	Mode de traitement		Traitement optimal
		Pré curatif	Curatif	
Plaque de verglas	Bouillie de sel	10 g/m2 + saumure	15 à 20 g/m2 + saumure	Précuratif
Givre/Gelée blanche	Bouillie de sel	10 g/m2 + saumure	15 à 20 g/m2 + saumure	Précuratif ou curatif précoce
Précipitation de brouillard givrant	Bouillie de sel	10 g/m2 + saumure	15 à 20 g/m2 + saumure	Précuratif tardif
Pluie sur sol gelé	Bouillie de sel (1) ou sel en grains (2)	10 g/m2 + saumure	(1) 15 à 20 g/m2 + saumure ; (2) Sel : 40 g/m2	Précuratif tardif
Pluie en surfusion	Bouillie de sel	10 g/m2 + saumure	20 g/m2 mini + saumure	Précuratif tardif

Traitement de la neige en pré-curatif :

Etat du revêtement	Type de neige		
	Sèche	Humide	Mouillée
Sec et froid < 0°C	Pas d'intervention	10 g/m2 + saumure	10 g/m2 + saumure
Humide	10 g/m2 + saumure	10 g/m2 + saumure	10 g/m2 + saumure
Mouillé	Pas d'intervention	Sel uniquement 10 g/m2	Pas d'intervention

Traitement de la neige en curatif :

Type de neige	Traitement optimal	Lame d'usure	Nature du fondant et dosage	Remarque
Neige sèche / froide	Raclage ou lame légèrement levée (tourbillon)	Acier de préférence	Sans objet	Ne pas saler sinon risque de collage de la neige
Neige humide	Raclage + salage dans la trace raclée	Douce de préférence (caoutchouc)	20 à 30g/m2 + saumure	Le trafic peut favoriser le travail du sel sur la neige

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Neige Mouillée	Raclage uniquement	Douce de préférence (caoutchouc)	Sans objet	Un salage ou un pré-salage peut augmenter le risque de blocage (refroidissement de la surface)

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

- VH3

Traitement de la neige et du verglas en curatif :

Type	Traitement optimal	Lame d'usure	Remarques
Verglas	Curatif	Sans objet	Possibilité d'utilisation de pouzzolane en mélange avec le sel
Neige sèche	Raclage	Acier de préférence	
Neige humide	Raclage	Lame caoutchouc de préférence	
Neige mouillée	Raclage uniquement	Lame caoutchouc	

5.2 Organisation en situation exceptionnelle et de crise

5.2.1 Situation exceptionnelle

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

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

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

- Pandémie

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

5.2.2 Déclenchement de la situation exceptionnelle

Lorsque l'une au moins des conditions visées ci-dessus est avérée et que localement le Responsable d'U.T.T. estime se trouver en situation exceptionnelle, celui-ci doit informer le plus rapidement possible le Directeur des Routes pendant les heures de bureau ou le cadre Territorial en dehors de cette période.

Le Directeur des Routes informe alors le D.G.S. ou à défaut le suppléant, qui peut décider de la mise en place immédiate d'une cellule de crise, ou de la mise en astreinte de certains de ses membres pour permettre son activation rapide (annexe 5).

Comme ci-dessus, pendant les fins de semaine, les jours fériés et les nuits précédentes ou suivantes, le responsable d'intervention en astreinte doit contacter le cadre territorial qui est chargé de prendre la décision de mise en place du plan de situation exceptionnelle.

Si la situation n'est que locale, la Direction des Routes peut faire envoyer en renfort des moyens d'une autre partie du département pendant les heures bureau.

Si la situation est générale, le service pourra proposer de déclarer la situation Exceptionnelle pendant les heures de bureau.

Une information officielle doit être faite auprès des agents par la hiérarchie lors du déclenchement (heures normales et astreintes).

5.2.3 Définition et organisation d'une cellule opérationnelle de coordination

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

Sous l'autorité du Directeur Général des Services, cette structure est appelée Cellule Départementale Opérationnelle de Coordination, elle sera composée de plusieurs intervenants et dirigée parmi les personnes suivantes :

- Le Directeur Général des Services
- Les Directeurs Généraux Adjoints
- Le Cadre Territorial

Ses principaux appuis seront le Cadre Territorial, le permanent VH, avec éventuellement un agent supplémentaire qui sera mis en astreinte, ils seront présents dans les mêmes conditions que la cellule opérationnelle.

Cette cellule doit être opérationnelle 24 H sur 24 H. Son siège pourra être situé au pôle en charge des routes ou au siège du Conseil Départemental.

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

5.2.4 Rôle de la cellule départementale opérationnelle de coordination

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

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

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

La Cellule Opérationnelle de Coordination doit informer régulièrement :

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

Enfin, un représentant de cette cellule (prioritairement le cadre territorial) pourra participer à toute réunion de coordination entre les Services du Département, organisée par le Préfet.

5.3 Mesures complémentaires de la viabilité hivernale

5.3.1 Signalisation des zones « Verglas fréquent » (panneau A4)

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

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

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

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

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Dans le cas de verglas fréquent, on emploie des panneaux A4 et panonceaux M9.

Dans les cas de risque de verglas et verglas, on emploie des panneaux AK 4 et des panonceaux KM 9.

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

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

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

5.3.2 Barrières de dégel

Pendant les périodes de dégel, des barrières de dégel sur le réseau départemental pourront être mises en place suivant les conditions générales fixées par un arrêté permanent de la Présidente du Conseil Départemental joint en annexe N° 6.

Trois seuils de tonnage ont été définis :

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

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

- La limitation de tonnage
- La limitation de vitesse

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

Mise en place :

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

Prévision de fermeture (Préavis de pose) :

Cette information permet aux transporteurs de profiter du délai qui leur est laissé avant la pose des barrières pour procéder à des « transports de précaution ».

Lorsque les avis de pose ne sont pas suivis d'une fermeture effective dans les huit jours, il convient de procéder à une confirmation (tous les huit jours).

Fermeture de barrière :

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

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Jour J-1 :

- - Regroupement des éléments techniques de décision jusqu'à 10 heures
- - Décision entre 10 H 00 et 12 H 00.
- - Information de l'échelon régional C.R.I.C.R. avant 14 H 00.
- - Information de l'échelon national C.N.I.R. entre 14 H 00 et 16 H 00.
- Jour J :
- Pose à 8 H00.

Ouverture de barrière :

La procédure est identique à celle de la pose, la levée ayant lieu à 8 H du matin.

Il en est de même pour les atténuations ou aggravations de limitation de tonnage.

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

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

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

5.4 Réglementation du temps de travail et de repos

L'organisation du travail doit viser à aménager les rythmes de travail et de repos les plus favorables à la résorption de la fatigue et à la santé des agents.

Les interventions nécessaires en service hivernal ont un caractère prioritaire sur les autres activités sans que soit remis en cause ni le temps de repos quotidien continu ni les repos sous forme d'interruption de travail.

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

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

5.4.1 Les garanties minimales et les dérogations

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

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

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

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Titre I : L'activité programmée

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

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

Titre II : Les interventions aléatoires

L'intervention aléatoire est une action destinée à répondre à un évènement incertain ou imprévisible, survenant de façon soudaine, qui requiert une action immédiatement nécessaire pour assurer la continuité du service ou la protection des personnes et des biens.

Le principe est que les agents interviennent autant que nécessaire, notamment jusqu'à la fin de leur période d'astreinte.

Titre III : L'action renforcée

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

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

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

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

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

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

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

5.4.2 Gestion des temps de travail et de repos

Un « guide pratique pour la gestion des temps de travail et de repos » a été élaboré par le Département.

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

A noter que des aménagements sont toujours possibles afin de maximiser les temps de pause, notamment la mise en place du repos préventif en situation exceptionnelle.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

5.4.3 Mise en place d'une seconde équipe d'astreinte

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

- Du vendredi pour le week-end, partiellement ou pour l'ensemble des centres.
- Du jour pour le lendemain, partiellement ou pour l'ensemble des centres.
- Cette décision sera prise par le Directeur des routes ou le cadre territorial weekend et JF) avant 12 heures et de préférence en même temps que la décision concernant de la patrouille. Le Week end cette décision peut être prise par le cadre territorial.

5.4.4 Alternance travail-pause

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

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

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

5.4.5 Interruptions du travail

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

5.4.6 Contrôle et suivi des temps de travail et de repos

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

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

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

5.4.7 Temps de déplacement des patrouilleurs

Les patrouilleurs prenant leur service depuis leur domicile, l**e temps de déplacement entre le domicile et le point de début de patrouille est considéré comme du temps de travail effectif et est pris en compte dans le décompte du temps de travail.**

Ce temps est intégré dans l'organisation des interventions afin de garantir le respect des durées maximales de travail et des temps de repos.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

6. COMMUNICATION ET INFORMATION

Dans le contexte de la viabilité hivernale, le conseil départemental met en place diverses actions de communication pour informer les partenaires, les services d'urgence et les usagers de la route :
Décisions de Patrouille : Chaque jour, les décisions de patrouilles sont prises pour déployer des équipes. Ces décisions sont envoyées aux agents concernés du CD23, ainsi que les Départements limitrophes et les services d'urgence.
Tableau de suivi de l'état des routes : Lorsque les patrouilles sont activées, le permanent VH met à jour les informations sur les conditions de circulation et transmet ce document avant 7h à l'ensemble des partenaires. Cet envoi sera suspendu en cas d'annulation de patrouille.
Inforoute : le site www.inforoute23.fr est mis à jour régulièrement pour permettre aux usagers de connaître les zones touchées par les intempéries.

Chaque année, avant la période hivernale, plusieurs actions d'information sont mises en place pour sensibiliser les usagers de la route aux particularités de la circulation en hiver et les informer sur les mesures prises au niveau départemental pour garantir la viabilité du réseau routier. Différents supports destinés au grand public seront utilisés, notamment le site internet et le magazine départemental « La Creuse », éventuellement accompagné d'un livret d'information spécifique sur la viabilité hivernale.

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

7. ANNEXES

Annexe 1 Protocole Accord DIRCO / CD23

Direct… des routes Centre Ouest

Conseil Départemental de la Creuse

Protocole d'accord

Département de la Creuse – Direction Interdépartementale des Routes Centre Ouest

(District de Guéret)

Viabilité Hivernale 2026 – 2027

Objet du protocole :

Pour la campagne de Viabilité Hivernale 2026-2027, il convient de définir les modalités d'intervention sur les routes départementales empruntées par la DIRCO lors du traitement des échangeurs, ainsi que les règles d'utilisation des locaux communs et des engins mutualisés dans le cadre de la convention de transfert.

Ce protocole annule et remplace celui mis en place pour la précédente viabilité hivernale.

A – Continuités d'itinéraire :

Selon un principe Départemental, les gestionnaires restent responsables de leur propre réseau routier.

Toutefois, lors des interventions de déneigement, certains engins de la DIRCO doivent, pour rejoindre la route nationale n°145 dans le cadre du traitement des échangeurs, emprunter une section de route départementale. S'ils interviennent avant les services du Conseil Départemental, le principe est qu'ils assureront à l'occasion de leur passage le déneigement (lame posée sans salage) de ce tronçon d'itinéraire dans le sens de la circulation utilisé sauf contraintes techniques particulières. Concernant les giratoires, le traitement complet de ceux-ci sera réalisé par le premier intervenant (salage ou déneigement).

Ce protocole s'applique pour tous les tronçons de routes départementales désignées ci-après, qui permettent à la DIRCO d'accéder à la RN 145 ou aux échangeurs n° 42 à 56 :

– échangeur n° 56 – SAINT-MAURICE LA SOUTERRAINE ; RD100 et RD73A1 ; RD14
– échangeur n° 55 – l'Affût ; RD 99, RD100
– échangeur n° 54 – La Prade ; RD 100 ;
– échangeur n° 53 – Le Puy de Lantais ; RD 100 ;
– échangeur n° 52 – SAINT-HILAIRE ; RD 44, RD 100 ;
– échangeur n° 51 – Le Trois et Demi ; RD 912, RD 5 ;
– échangeur n° 50 – SAINT-VAURY ; RD 76 ;
– échangeur n° 49 – GUERET Ouest ; RD 942,
– échangeur n° 48 – GUERET Centre ; RD 940 ;
– échangeur n° 47 – GUERET Est ; RD 100 ;
– échangeur n° 46 – AJAIN ; RD 100, RD 3 ;
– échangeur n° 45 – Pierre Blanche ; RD 990 ;

District de Guéret
Le Petit Bénéfice
23000 GUERET
Tèl : 05 55 41 87 00
Mél : District-Gueret.Dirco@developpementdurable.gouv.fr

Conseil Départemental 23
Direction des Routes
14 Avenue Pierre Leroux
Tèl : 05 44 30 23 55

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

– échangeur n° 44 – PARSAC ; RD 50, RD 100 ;
– échangeur n° 43 – GOUZON ; RD 100, RD 997 ;
– échangeur n° 42 – RD 917.

Les patrouilleurs du Conseil Départemental et de la DIRCO communiqueront pour s'informer mutuellement des interventions en cours. Leurs numéros de téléphone seront annexés aux Plans d'Exploitation de Viabilité Hivernale respectifs.

B – Délestage de la RN 145 :

Dans les conditions particulières nécessitant une déviation de la RN 145 par des routes départementales et conformément au Plan de Gestion de Trafic Départemental annexé au protocole inter-service établi par la Préfecture, la DIRCO (ayant préalablement effectué une reconnaissance de l'itinéraire et informé le Conseil Départemental) assurera, si nécessaire, le traitement préalable adapté de l'itinéraire. Certains tronçons auront pu être traités dans un premier temps par les UTT conformément au Document d'Organisation de la Viabilité Hivernale et au Plan d'Exploitation de la Viabilité Hivernale de l'UTT concernée.

C – Sel, saumure, et matériel :

1 – Stocks de sel :

Sur le site commun de GUERET : Il existe deux stocks de sel (Classe A) indépendants (État et Conseil Départemental).

2 – Usine de saumure et cuve de stockage :

Ces matériels appartiennent à la DIRCO. Une convention d'usage existe pour l'utilisation commune de l'usine de fabrication du C.E.I. de GUERET.

D'une manière générale, la gestion et le suivi de la fabrication, de l'approvisionnement et des sorties sont réalisés par la DIRCO. La tenue conjointe d'un carnet où seront mentionnées les sorties successives de saumure permettra à la DIRCO de réaliser un bilan (sorties saleuses ou réapprovisionnement des cuves par le Parc). Pour le compte du département, les quantités de sel utilisées pour la fabrication de la saumure seront comptabilisées sur la base des consommations en vue d'une régularisation en fin de viabilité hivernale.

3 – Utilisation des chargeurs :

La DIRCO et le Département possèdent leur propre chargeur sur les sites de GUERET, LA SOUTERRAINE et GOUZON.

Sur ces sites, il est convenu qu'en cas de panne et en l'absence d'engins de remplacement, chacune des deux parties s'engage, après concertation entre patrouilleurs, à se dépanner l'un et l'autre prioritairement en chargeant les camions de l'autre partie dans le Centre d'Exploitation d'affectation du chargeur. Si les stocks de sels disponibles sont insuffisants, le déplacement du chargeur dans le centre de l'autre partie sera effectué afin d'assurer la continuité du service de viabilité hivernale.

District de Guéret
Le Petit Bénéfice
23000 GUERET
Tèl : 05 55 41 87 00
Mél : District-Gueret.Dirco@developpementdurable.gouv.fr

Conseil Départemental 23
Direction des Routes
14 Avenue Pierre Leroux
Tèl : 05 44 30 23 55

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Ces dépannages se veulent temporaire, visant à palier un manque à co[illegible]
Il sera convenu entre les parties, en fonction des conditions météorologiques, de la meilleure façon de procéder.

Sur le site de GOUZON, la DIRCO aura recours à un manuscopique ou chargeur en location palliant les pannes du chargeur existant. Cet engin est inclus au protocole.

D – Plan de circulation :

Sur les sites de GUERET, LA SOUTERRAINE et GOUZON, la circulation des engins et des personnels du Conseil Départemental et de la DIRCO sera soumise aux plans de circulation annexés au présent document. De plus, un protocole de chargement-déchargement de la saumure visant à gérer la co-activité et à assurer la sécurité de l'ensemble des personnels est mis en place. Ces documents sont annexés à la présente convention.

Le présent protocole est valable pour toute la durée de la viabilité hivernale 2026-2027.

Le représentant de la DIRCO

Jérôme BOISSIER
jerome.boissier
Signature numérique de Jérôme BOISSIER jerome.boissier Date : 2026.09.03 08:46:35 +02'00'

Le représentant du Conseil Départemental

Pour la Présidente du Conseil départemental
et par délégation,
Le Directeur des Routes

Laurent RICHARD

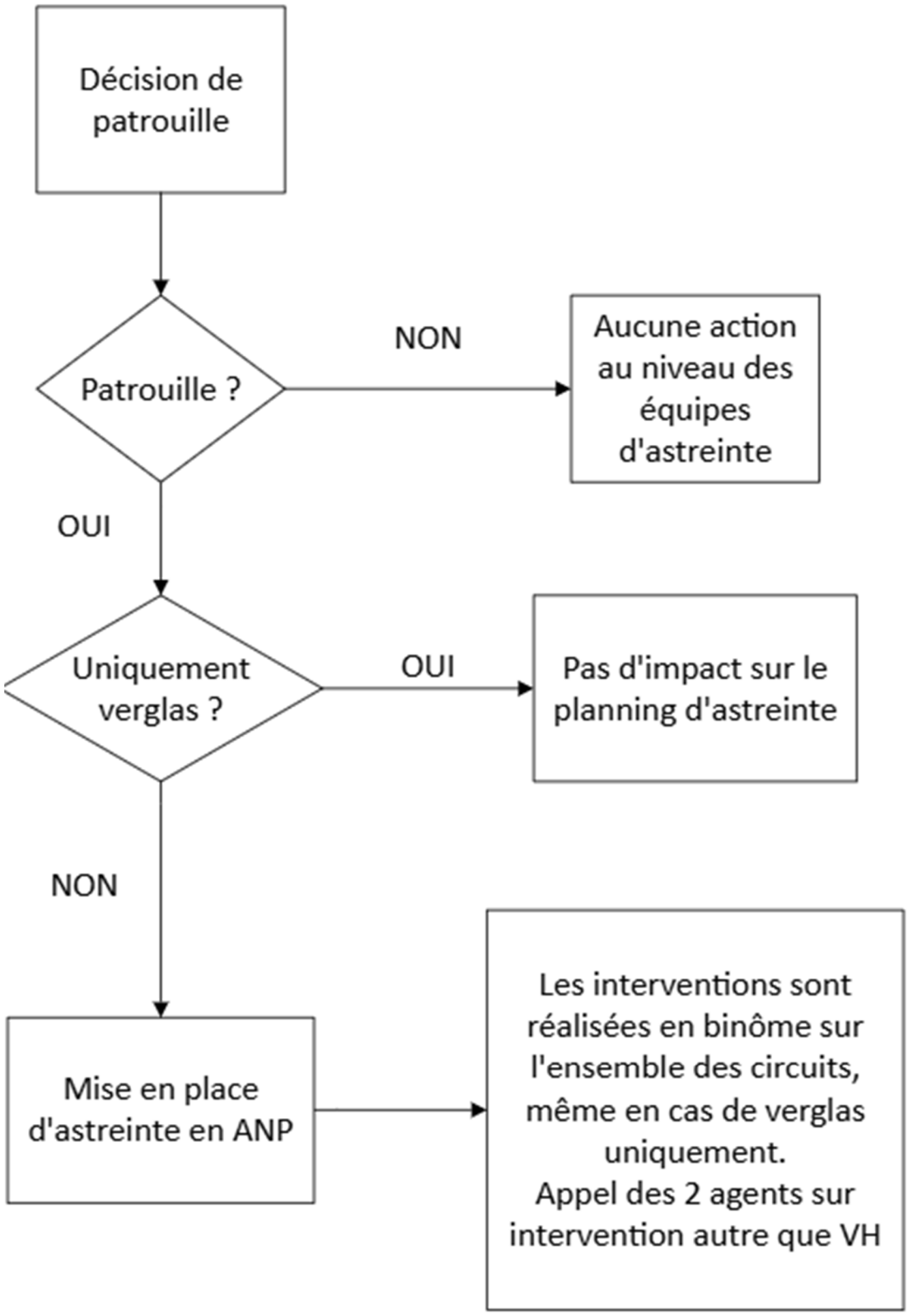
District de Guéret
Le Petit Bénéfice
23000 GUERET
Tèl : 05 55 41 87 00
Mél : District-Gueret.Dirco@developpementdurable.gouv.fr

Conseil Départemental 23
Direction des Routes
14 Avenue Pierre Leroux
Tèl : 05 44 30 23 55

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

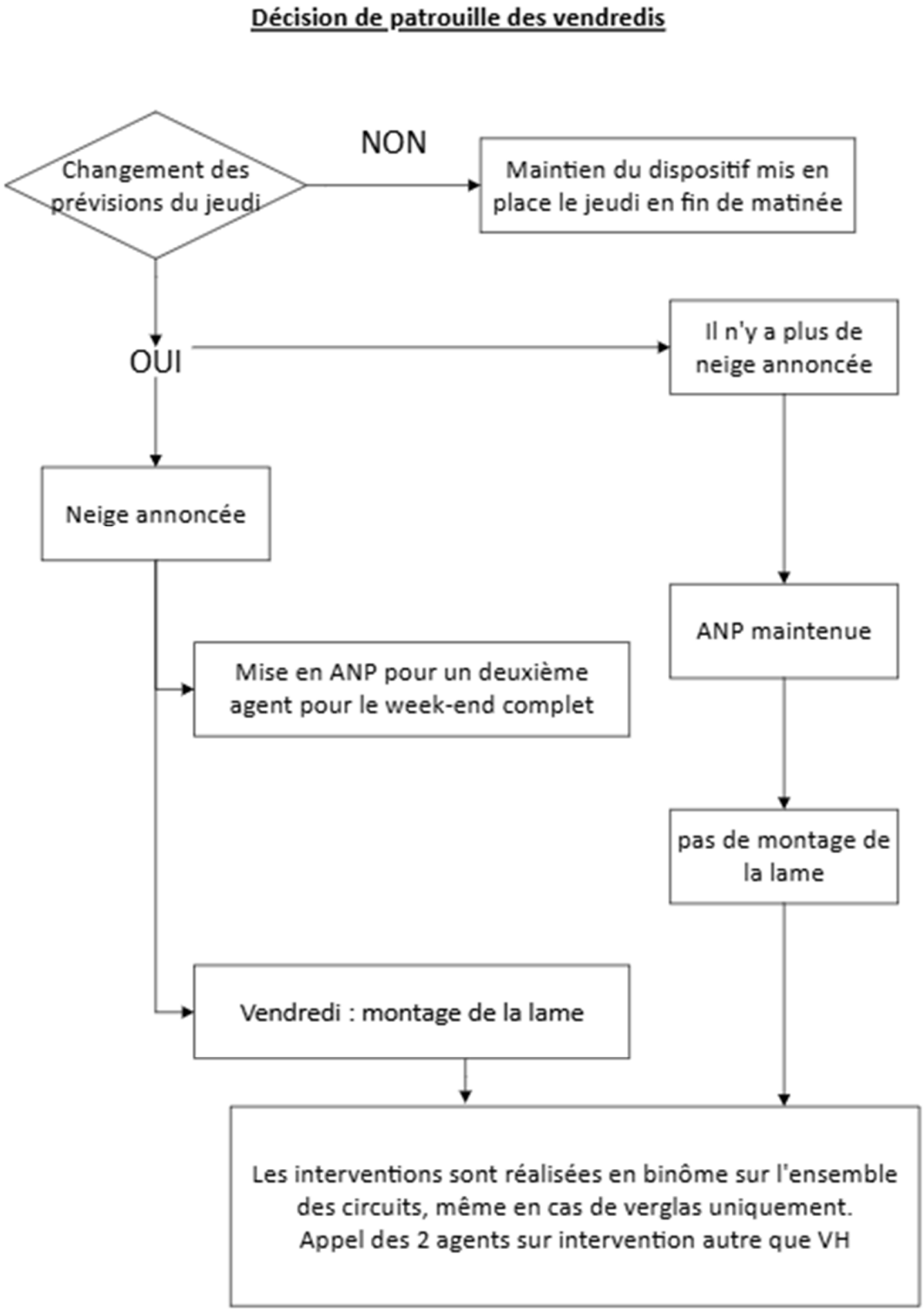
Annexe 2 Process Décision de patrouille des lundis, mardis, mercredis et jeudis



Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

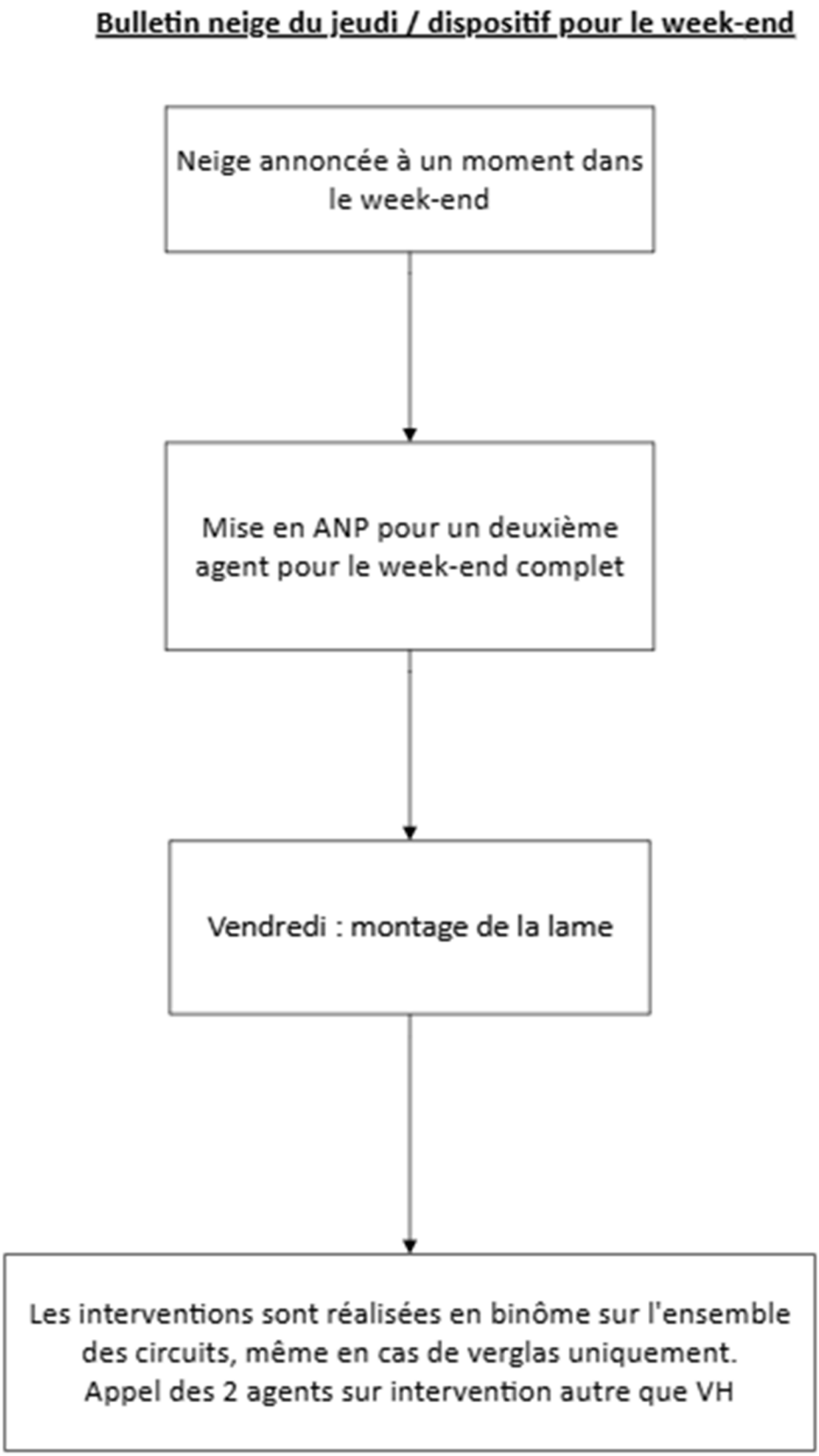
Annexe 3 Process Décision de patrouille des vendredis



Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Annexe 4 : Process BULLETIN neige /dispositif pour le week-end



Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Annexe 5 arrêté Déclenchement Situation Exceptionnelle

Pôle Cohésion des Territoires
Décision de déclenchement de situation exceptionnelle

LE DIRECTEUR GENERAL des SERVICES

Vu le décret n° 2002-259 du 22 février 2002 portant dérogation aux garanties minimales de durée de travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels du Ministère de l'Équipement,

Vu le décret n° 2007-22 du 5 janvier 2007 portant dérogation aux garanties minimales de durée de travail et de repos applicables à certaines catégories de personnels exerçant des compétences transférées aux collectivités territoriales en application des articles 18, 19, 30 et 104 de la loi n° 2004-809 du 13 août 2004 relative aux libertés et responsabilités locales,

Vu le CST du .....,

Vu le Document d'Organisation de la Viabilité Hivernale (DOVH) approuvé le .....

Vu la demande du Chef de l'U.T.T. de …… date du…../…/…..

Sur proposition de la Direction des Routes,

DECIDE

En raison des phénomènes suivants :

- La situation est déclarée exceptionnelle sur :

❍ L'ensemble du département

❍ La (ou les) U.T.T. (s) de……..

- Les dérogations applicables au titre III du décret 2002-259 du 22 février 2002 sont autorisées.

Le Directeur Général des Services

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Annexe 6 arrêté Barrière de Dégel

A R R Ê T É
RELATIF AUX BARRIÈRES DE DÉGEL
HIVER 2026 - 2027

La Présidente du Conseil Départemental de la Creuse ;

VU le Code de la route ;

VU le Code de la voirie routière ;

VU le Code général des collectivités territoriales ;

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

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

VU le décret n° 2009-615 du 3 juin 2009 modifié par les décrets n° 2010-578 du 31 mai 2010 et 2025-233 du 11 mars 2025 fixant la liste des routes à grande circulation ;

VU l'avis permanent de Madame la Préfète de la Creuse sur les arrêtés de circulation temporaires concernant le réseau routier à grande circulation en date du 28 juillet 2025 ;

CONSIDÉRANT qu'il y a lieu de réglementer la circulation routière pendant la période hivernale 2026-2027 et de définir le classement des routes départementales de la Creuse au regard du phénomène de dégel afin de prévenir les dégradations des chaussées ;

SUR proposition de Madame la Directrice Générale Adjointe en charge de l'intérim de la Direction Générale des Services ;

ARTICLE 1er

Pour l'hiver 2026-2027 et pendant les périodes de dégel, l'établissement des barrières de dégel sur les routes départementales de la Creuse sera soumis aux conditions générales fixées par le présent arrêté.

ARTICLE 2 – PRINCIPES GENERAUX

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

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

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

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

ARTICLE 3 – TRAIN DE ROULEMENT DES VEHICULES AUTOMOBILES

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

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

Si la sauvegarde des chaussées le nécessite, l'interdiction d'utilisation de pneus à crampons, chaînes ou dispositifs antipatinants peut être étendue à tous les véhicules.

Cette interdiction doit alors être portée à la connaissance des usagers par des panneaux B19 portant la mention « crampons et chaînes interdits ».

ARTICLE 5 – VEHICULES POIDS LOURDS

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

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

a) les véhicules à vide dont le poids à vide figurant sur le certificat d'immatriculation dit « carte grise » est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;

b) les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur la « carte grise » est inférieur ou égal à 7,5 tonnes ;

c) les véhicules chargés dont le poids total en charge figurant sur la « carte grise » dépasse 7,5 tonnes sous réserve que le conducteur puisse justifier que le poids total réel du véhicule en charge n'excède pas 7,5 tonnes ;

d) les véhicules assurant des missions de services publics ou pour des raisons économiques vitales :

- collectes de lait,
- transports de denrées périssables,
- transports de combustibles ou produits pétroliers,
- transports d'aliments pour bétail,
- transports de matières premières pour les usines « à feu continu »,
- collectes d'ordures ménagères,
- collectes de sang, produits pharmaceutiques,
- services publics et concessionnaires Télécom, opérateurs, EDF, GDF, Poste, Direction Interdépartementale des Routes nationales Centre Ouest,

Sous réserve : que la charge transportée n'excède pas la moitié de la charge utile du véhicule et que le poids total autorisé en charge (PTAC) figurant sur le certificat d'immatriculation n'excède pas 20 tonnes. Cette condition de PTAC n'est pas applicable aux véhicules assurant la collecte des ordures ménagères. Dans tous les cas, la vitesse est limitée à 50 km/h.

2 – sont autorisés à circuler sur les routes limitées à 12 tonnes, signalées par un panneau B13, « 12 T », assorti de deux panonceaux K6 avec les mentions « barrière de dégel » et « ½ charge autorisée » :

a) les véhicules à vide,

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

b) tous les véhicules chargés dont le poids total autorisé en charge figurant sur la carte grise est inférieur ou égal à 12 tonnes,

c) les véhicules de transport de marchandises dont le poids total autorisé en charge est supérieur à 12 tonnes dans la mesure où la charge transportée est inférieure ou égale à la moitié de la charge utile.

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

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

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

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

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

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

ARTICLE 6 - TRACTEURS AGRICOLES

Entre les barrières de dégel, la circulation des tracteurs agricoles, avec ou sans remorque équipée de pneumatiques, est autorisée dans la limite du seuil de tonnage fixé par la barrière de dégel.

ARTICLE 7 – AUTRES VEHICULES

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

- de lutte contre l'incendie,
- de transports des voyageurs sur les lignes expresses régionales (TER) et sur les lignes départementales,
- de transports scolaires,
- assurant la viabilité hivernale (neige et verglas), et d'une manière générale à tous les véhicules d'intervention dont la circulation est rendue nécessaire pour une mission de sécurité publique ou à une situation d'urgence.

ARTICLE 8 – MESURES EXCEPTIONNELLES

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

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

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

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

ARTICLE 10 – SANCTIONS

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

ARTICLE 11

L'arrêté départemental antérieur relatif aux barrières de dégel sur les routes départementales de la Creuse est abrogé.

ARTICLE 12

Madame la Directrice Générale Adjointe en charge de l'intérim de la Direction Générale des Services du Départemental de la Creuse, Monsieur le Directeur Général Adjoint des Services chargé du Pôle Cohésion des Territoires du Conseil Départemental de la Creuse, Monsieur l'Officier commandant le Groupement de Gendarmerie de la Creuse, Monsieur le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Creuse sont chargés, chacun en ce qui les concerne de l'exécution du présent arrêté dont ampliation est adressée à :

- M. le Préfet de la Creuse,
- Mmes. les Sous-Préfètes de la Creuse,
- Mme la Directrice Départementale des Territoires de la Creuse,
- M. le Directeur Interdépartemental des Routes nationales Centre Ouest,
- M. l'Officier commandant le Groupement de Gendarmerie de la Creuse,
- M. le Directeur Départemental de la Sécurité Publique de la Creuse,
- M. le Directeur Départemental des Services d'Incendie et de Secours de la Creuse,
- MM. les Présidents des Conseils Départementaux des Départements limitrophes,
- M. le Président de la Chambre de Commerce et d'Industrie de la Creuse,
- Mmes et MM. les Maires du département de la Creuse,
- Mmes et MM. les Chefs d'Unités Territoriales Techniques,
- Cellule des Actes Administratifs du Département pour publication,
- Région Nouvelle-Aquitaine - Direction des Transports Routiers de Voyageurs - Site de Guéret - 56 bis avenue du Berry - CS 1003 - 23000 GUÉRET

À Guéret, le

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

Tableau classement / barrière de dégel - SECTIONS LIBRES EN HIVER COURANT

Route	Section
D4	Entre RD 100 échangeur Est N° 47 de Guéret (RVI) et le giratoire des coopérateurs à Guéret (giratoire compris)
D10	Entre RD 100 et VC de Malonze (La Souterraine)
D14	Entre RD 100 dans Saint Maurice La Souterraine et les bretelles Nord de l'échangeur n° 56
D100	Entre RD 22 (ZA de St Vaury) et RD 48 (Restaurant routier)
D100	Entre RD 76 (giratoire échangeur N° 50 de Saint-Vaury) et RD 22
D33	Entre giratoire Nord échangeur Centre N° 48 de Guéret et VC de Réjat (Zone Industrielle Guéret)
D100	Entre les bretelles Nord de l'échangeur N° 53 (puy de lantais) et RD 912A1
D50	Entre les bretelles Sud de l'échangeur N° 44 de Parsac et le giratoire Nord
D76	Entre RD100 (giratoire de l'échangeur de Saint-Vaury) et bretelle nord échangeur de la RN 145
D99	Entre RN 145 (Giratoire Sud de l'échangeur N° 55 de l'Affut - La Souterraine) et RD 912 (rond-point Vaillant-Couturier à La Souterraine)
D100	Entre RD 10 et le Giratoire DIRCO
D100	Entre giratoire Sud échangeur Est N° 47 de Guéret et RD 100 (giratoire Nord compris)
D100	Entre RD 942 (giratoire Nord échangeur Ouest N° 49 de Guéret) et Z. A. Nord Le Monteil (Saint-Sulpice-le-Guérétois)
D100	Entre RD 50 (Giratoire de l'échangeur N° 44 de Parsac) et VC La Celle sous Gouzon (pâtisserie les comtes de la marche)
D100	Entre la fin de la bretelle de l'échangeur N° 56 (carrefour RD 73a1) et la RD 14 dans Saint Maurice La Souterraine
D912	Entre RD 99 (avenue de la Libération - La Souterraine) et RD 912 a1 (boulevard Belmont - La Souterraine)
D912	Entre RD 100 (Giratoire DIRCO) et le giratoire du 19 mars 1962 (carrefour RD 912/912A1)
D912A 1	Entre RD 912 (avenue Jean Jaurès - La Souterraine) et le giratoire du 19 mars 1962 (carrefour RD 912/912A1)
D917	Entre les deux giratoires (compris) de l'échangeur N° 42
D940	Entre les deux giratoires de l'échangeur Centre N° 48 de Guéret (giratoires compris)
D942	Entre VC de Clocher (Saint-Sulpice-le-Guérétois) et RD 47 (échangeur Ouest de Guéret)
D100	Entre les 2 bretelles de l'échangeur N° 54 de La Prade (La Souterraine) et jusqu'au giratoire DIRCO
D982	Entre limite Corrèze et RD 23 (zone artisanale La Courtine)
D997	Entre le giratoire Nord de l'échangeur N° 43 de Gouzon et la RD 7 (Gouzon centre-ville)

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

SECTIONS 12 Tonnes + Mi-charge

Route	Section
D1	Entre RD 912 a1 (La Souterraine) et limite du département de l'Indre
D3	Entre RD 100 et RD 16 (Bretelle RN145) Ajain
D4	Entre RD 912 et RD 912 a1 (Traverse de Grand-Bourg)
D4	Entre RD 988 (Auzances) et limite du Puy-de-Dôme
D4	Entre RD 942 et giratoire des coopérateurs à Guéret (rue Franklin Roosevelt)
D5	Entre RN 145 (Trois et Demi) et RD 913
D8	Entre RD 37 (Bourganeuf) et Royère-de-Vassivière
D9	Entre RD 996 et limite du Puy-de-Dôme
D10	Entre RD 982 et RD 23 (déviation de Felletin)
D10	Entre RD 996 (Crocq) et RD 25
D13	Entre RD 940 (Pontarion) et RD 942 (Ahun)
D15	Entre RD 940 (Le Poteau de Genouillac) et Bonnat
D16	Entre RD 941 et Saint-Sulpice-les-Champs
D18	Entre RD 50 et RD 50 (Busseau-sur-Creuse)
D22	Entre RD 76 et le L.E.P. de Saint-Vaury
D22	Entre RD 941 et l'extrémité de la Z.A de Langladure
D23	Entre RD 992 et RD 982 (déviation de Felletin)
D23	Entre RD 10 et RD 992 (déviation de Felletin)
D27	Entre RD 941 et Mérinchal
D37	Entre RD 941 et RD 8 dans Bourganeuf
D44	Entre RD 913 et Maison-Feyne
D44	Entre les bretelles Sud de l'échangeur de St hilaire et le carrefour avec la RD 100 (les Fougères)
D50	Entre RD 942 et RD 18 (Busseau-sur-Creuse)
D50	Entre RD 18 et la l'accès à la fromagerie de Busseau-sur-Creuse
D55	Entre RD 942 (Pontsebrot) et RD 990 (Chénérailles)
D76	Entre RN 145 et RD 22 (Saint-Vaury)
D100	Entre l'échangeur 46 (Villechabut) à l'échangeur 45 (Pierre Blanche)
D100	Entre RD 44 et l'accès à EVOLIS 23
D100	Entre RD 14 dans Saint Maurice La Souterraine et le giratoire Sud (RD 99) de l'échangeur n° 55 (La Souterraine)
D100	Entre l'échangeur de La Prade et la D951
D912	Entre RD 940 (Bourganeuf) et RN 145 (Le Trois et Demi)
D912A1	Entre RD 914 (Bénévent-l'Abbaye) et RD 4 (Grand-Bourg)
D912A1	Entre RD 49 (puy de lantais) et accès LIZIERES TRANSPORTS LUCAT
D913	Entre RD 5 et RD 951 (Dun-le-Palestel)
D913	Entre RD 951 et RD 44 (Dun-le-Palestel)

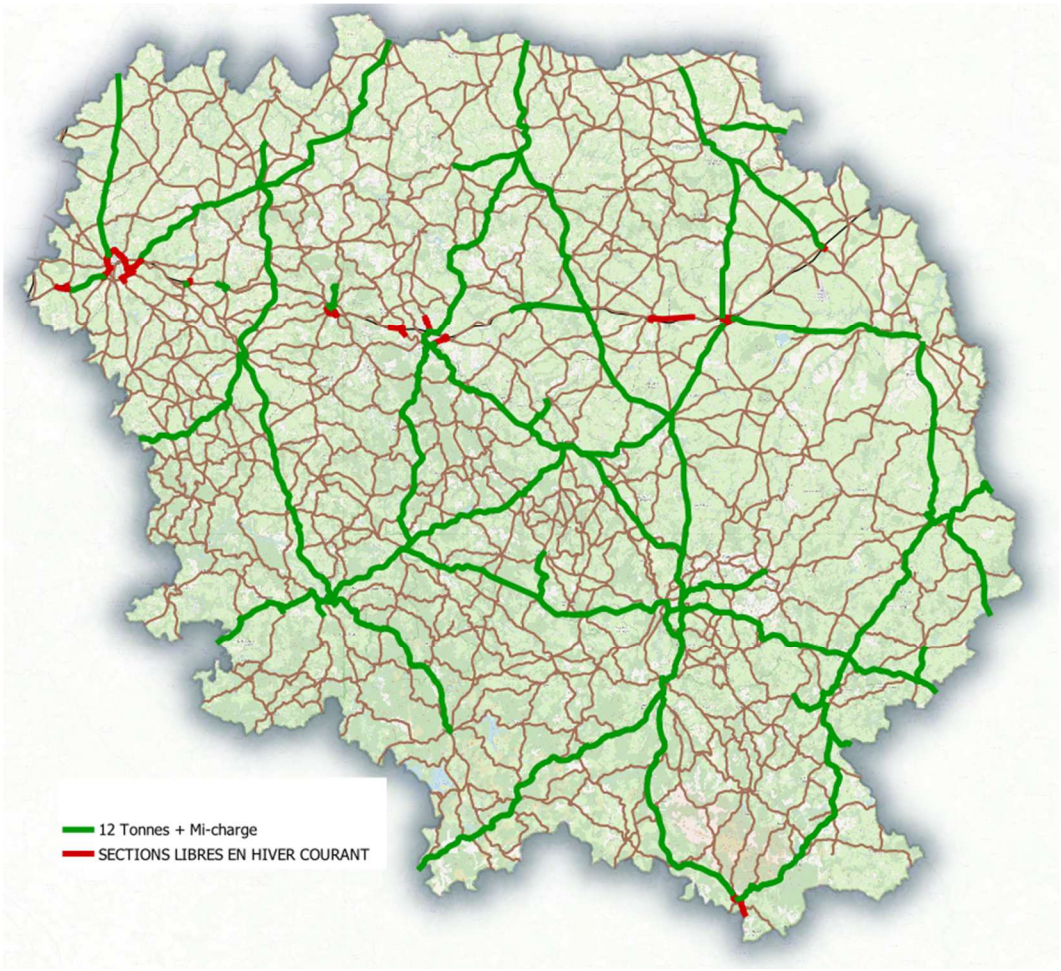
Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

D914	Entre RD 912 a1 (Bénévent-l'Abbaye) et limite de la Haute-Vienne
D915	Entre RD 997 (Gouzon) et et RD 996 (Evaux-les-Bains)
D916	Entre RD 997 (Boussac-Bourg) et limite de l'Allier
D917	Entre RD 997 (La Maison Dieu) et limite de l'Indre
D917	Entre RN 145 et RD 997 (La côte)
D940	Entre RD 941 (Pontarion) et giratoire Sud échangeur Centre N° 48 de Guéret
D940	Entre giratoire Nord échangeur Centre N° 48 de Guéret et limite de l'Indre
D940	Entre VC 10 des Planèzes (Bourganeuf) et RD 941
D941	Entre limite de la Haute-Vienne et limite du Puy-de-Dôme
D941A1	Entre RD 990 (Pré Cantrez) et RD 988
D942	Entre RD 990 (Chaussidoux) et RD 940 (Guéret)
D951	Entre D100 et limite de l'Indre
D982	Entre RD 941 et RD 10 (Felletin)
D982	Entre RD 23 (déviation de Felletin) et RD 23 (zone artisanale La Courtine)
D988	Entre RD 941a1 et Bellegarde-en-Marche
D988	Entre RD 996 (Auzances) et limite du Puy-de-Dôme
D990	Entre RD 940 (Le Poteau de Genouillac) et RD 982 (La Clide)
D992	Entre RD 23 (Pont-Roby) et limite de la Haute-Vienne
D996	Entre RD 915 (Evaux-les-Bains) et RD 988 (Auzances)
D996	Entre RD 988 (Auzances) et RD 982 (La Courtine)
D997	Entre giratoire Nord de L'échangeur N° 43 (Gouzon) et RD 916 (Boussac-Bourg)
D997	Entre RD 990 (Chénérailles) et RD 7 (Gouzon)

Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE



Publié sur www.creuse.fr le 28/10/2026

Envoyé en préfecture le 28/10/2026
Reçu en préfecture le 28/10/2026
Publié le
ID : 023-222309627-20261023-CD2026_0107-DE

la CREUSE le Département

CONSEIL DÉPARTEMENTAL DE LA CREUSE
DIRECTION DES ROUTES
Service de l'Ingénierie Routière
4, Place Louis Lacrocq - BP 250 - 23011 Guéret

www.creuse.fr