Service hivernal sur les routes départementales

Avec vous au quotidien

Edition 2010/2011

Supplément au Magazine N° 46 > novembre - décembre 2010

LA CREUSE

Avant-propos

C'est dans le cadre de sa compétence sur le réseau routier départemental que le Conseil Général vote, chaque année, le dossier d'organisation de la viabilité hivernale (DOVH).

Ce document définit les dispositions générales et particulières prises pour limiter ou supprimer les conséquences de l'hiver sur le réseau routier départemental. En fixant des priorités, il détaille les moyens techniques et l'organisation humaine mis en œuvre pour permettre de maintenir, au bénéfice des usagers, de bonnes conditions de circulation.

Cependant, toutes les mesures prises par les pouvoirs publics n'exonèrent en rien les usagers de satisfaire aux obligations qui s'imposent à eux au regard du code de la route et de l'entretien de leur véhicule. Où il s'agit toujours d'adapter sa conduite en fonction des conditions météo rencontrées et de l'état de la chaussée.

Ce supplément vous donne les clés pour mieux comprendre le fonctionnement du service de viabilité hivernale mis en place par le Conseil Général. Il vous rappelle également quelques règles élémentaires de prudence, à ne jamais oublier quand vous circulez en hiver.

Bonne lecture et bonne route.

SOMMAIRE

Cadre réglementaire
et organisation des services 4-5

Dispositif de surveillance et d'alerte 6-7

Déneigement :
niveaux d'intervention 8-9

Déneigement :
conventions avec les communes 10

Déneigement :
les situations exceptionnelles 11

Moyens techniques 12-13

Carte des UTT
et centres d'exploitation 14-15

Moyens techniques (suite) 16-17

Moyens en personnel 18-19

Code de la route :
obligations des usagers 20-21

Conditions de circulation :
le verglas 22-23

Conditions de circulation :
la neige 24-25

Adresses et numéros utiles 26-27

CADRE RÉGLEMENTAIRE ET ORG

Le **dossier d'organisation de la viabilité hivernale** (DOVH) est un document général dont l'objectif principal est de faire connaître aux divers acteurs administratifs et aux usagers de la route les dispositions générales et particulières prises pour limiter ou supprimer les conséquences de l'hiver sur le réseau routier départemental. Il définit les objectifs de qualité du service hivernal et l'organisation opérationnelle mise en place lorsque les phénomènes climatiques dégradent de façon importante, voire durable, les conditions de circulation.

ANISATION DES SERVICES

Voté par le Conseil Général à l'occasion de la séance plénière du 18 octobre 2010, le DOVH s'applique pour la période allant **du lundi 15 novembre 2010 à 8h00 au lundi 14 mars 2011 à 8h00**. Ces dates peuvent être avancées ou retardées en fonction des prévisions météorologiques.

Sur le terrain, l'organisation des services du Conseil Général prévoit la présence d'unités au plus près des besoins des Creusois. C'est ainsi que le territoire départemental est divisé en 6 secteurs géographiques (voir carte pages 14 et 15) ; sur chacun d'eux se trouve le siège d'une **unité territoriale technique** (UTT) autour de laquelle fonctionnent plusieurs **centres d'exploitation** (un par canton en général).

Le DOVH, élaboré par la Direction des Routes du Conseil Général, permet à chaque UTT d'établir son plan d'exploitation de la viabilité hivernale (PEVH), qui décrit l'ensemble des moyens et procédures mis en place pour assurer en pratique le service hivernal.

Le **Service Entretien et Sécurité Routière** (SESR) est un service centralisé de la Direction des Routes du Conseil Général qui a pour mission d'organiser et de coordonner la viabilité hivernale selon les niveaux de service voulus par le Conseil Général dans le DOVH. Ainsi chapeaute-t-il l'ensemble du réseau de structures (UTT, centres d'exploitation) qui assurent la surveillance et les interventions sur le terrain. Le SESR peut, par exemple, décider d'affecter en renfort les moyens d'un secteur sur un autre secteur, afin de faire face à un épisode neigeux très localisé.

17 cryopédomètres sont implantés sur 17 sections représentatives du réseau routier départemental.

La surveillance météo

La météo est évidemment fondamentale dans le système de surveillance mis en place dans le cadre du DOVH. Le SESR (service d'entretien et de sécurité routière) qui dispose d'un contrat spécifique avec Météo France, analyse les prévisions météorologiques. Chaque jour avant 11h00, il propose au Directeur des Routes du Conseil Général, si besoin avec l'avis des UTT, la mise en place de patrouilles pour le lendemain et les éventuelles adaptations à apporter dans l'organisation du réseau.

Les patrouilleurs

Répartis dans les UTT, les patrouilleurs sont chargés de plusieurs missions concourant à la surveillance du réseau routier départemental :

• assurer le suivi des prévisions météorologiques ;
• relever, sur les points significatifs de leur secteur, les informations nécessaires (relevé visuel, températures de l'air et de la chaussée, hygrométrie, etc.) à un déclenchement éventuel d'interventions ;
• transmettre les informations de l'UTT concernée chaque fois que sa patrouille concerne un tronçon traité par une UTT voisine, ceci dans la logique des continuités d'itinéraires ;
• provoquer si nécessaire le démarrage des interventions et les adapter aux nécessités de conditions spécifiques ;
• relever les températures (ambiance, mini, maxi) ainsi que les profondeurs de gel (cryopédomètre) ;
• faire remonter au chef d'UTT et au SESR l'ensemble des informations de son secteur ;
• coordonner avec ses collègues les interventions entre les centres d'exploitation et avec les intervenants extérieurs (communes, voir page 10) ;
• etc.

Une douzaine de patrouilleurs intervient chaque matin à partir de 4h00 et surveille ainsi l'état des routes afin de permettre d'anticiper les interventions lorsqu'elles sont nécessaires.

DÉNEIGEMENT : NIVEAUX D'INTERVENTION

Avec un total de 4.440 km de routes départementales, le réseau géré par le Conseil Général est particulièrement important. Ces routes sont hiérarchisées, afin de tenir compte de divers critères : fréquentation de l'axe, impact socio-économique, nécessité de rendre accessible des services publics pour les intérêts vitaux des personnes (casernes de pompiers, hôpitaux ou cliniques, maisons de retraite).

Il ressort de cette hiérarchisation deux grandes catégories de routes :

- **960 km de routes prioritaires dites « niveau de première intervention » ;**
- **3.480 km de routes dites « niveau de deuxième intervention ».**

INFO + : LA RN145 ET L'AUTOROUTE A20 NE SONT PAS TRAITÉES PAR LE DÉPARTEMENT MAIS PAR L'ÉTAT.

Les routes classées « niveau de première intervention » sont :

RD941 sur toute la traversée Est-Ouest de la Creuse, du Puy-de-Dôme à la Haute-Vienne.

RD942 de Guéret (RN145 échangeur Est) et **RD990** du Nord au Sud, assurant la liaison entre la RN145 et la RD941.

RD940 sur toute la traversée Nord-Sud de la Creuse, de l'Indre à la Haute-Vienne.

RD917 de l'Indre à Chambon-sur-Voueize, **RD997** de Boussac à Chénérailles puis **RD990** du Poteau de Genouillac à Moutier-Rozeille et **RD982** d'Aubusson à la Corrèze.

RD993 de l'Allier à Chambon-sur-Voueize, **RD915** d'Evaux-les-Bains à la RD7 dans Gouzon, **RD996** de Budelière à la RD941 et **RD4** de Chénérailles au Puy-de-Dôme.

RD988 et **RD941A** d'Auzances à Aubusson, **RD996** de la RD941

à La Courtine, **RD992** de Felletin à la Haute-Vienne, **RD19** de Croze à la Corrèze, **RD8** de Bourganeuf au Mas d'Artiges et **RD16** d'Ahun à la RD941 et de Gentioux à Vallières.

RD912 de Bourganeuf à la RN145 et de La Souterraine à la Haute-Vienne, **RD912A1** de Grand-Bourg à Aulon via Bénévent, **RD914** de Bénévent à la Haute-Vienne, **RD914** et **RD4** de Guéret à La Brionne.

RD951 et **RD1** de la Souterraine à l'Indre, **RD5** de Dun-le-Palestel à la RN145, **RD6** de la RD940 à l'Indre.

RD100 entre RD940 (giratoire Jardiland) et RD4 (giratoire Intermarché) ; **RD100** puis **RD11** entre les giratoires de Villechabut et de Pierre Blanche via Ajain ; **RD33** desserte de la zone industrielle de Guéret ; **RD76** entre RD942 et RD940, desserte du CMN de Sainte-Feyre ; **RD44** de Maison-Feyne à Dun-le-Palestel ; **RD74** et **49** entre RN145 et Noth ; **RD19** entre RD988 et RD941 ; **RD9** de Champagnat à Bellegarde-en-Marche, de RD941 à Crocq et de RD996 au Puy-de-Dôme ; **RD27** de Mérinchal à RD941 ; **RD18** de RD996 à la Corrèze ; **RD7** de Vallières à RD941 ; **RD36** et **34** entre Le Monteil-au-Vicomte et RD941 ; **RD997** et **RD916** entre Boussac et l'Allier ; **RD7** de RD917 à la mine de Montebras ; **RD66** et **64** de RD917 à Viersat via Nouhant ; **RD17** de Saint-Sulpice-les-Champs à Aubusson ; **RD13** de Pontarion à Ahun ; **RD50** de RD942 à Busseau-sur-Creuse ; **RD55** de Lavaveix à Chénérailles ; **RD22** de RN145 à Bussière-Dunoise.

DÉNEIGEMENT : CONVENTIONS AVEC LES COMMUNES

Le Conseil Général n'est pas seul à disposer d'engins de déneigement, les communes assurant elles aussi ce service sur la voirie communale. Des conventions entre le Conseil Général et les communes permettent d'assurer le déneigement en continuité d'itinéraire.

C'est le cas lorsqu'une commune effectue le déneigement sur son propre territoire et que son circuit emprunte des portions de routes départementales. Le Conseil Général autorise alors le déneigement par la commune sur la totalité de l'itinéraire, le déclenchement de ces opérations restant à l'initiative de la commune.

L'autre cas de figure concerne l'organisation de circuits de déneigement permettant d'assurer la continuité d'itinéraire sur les routes départementales dites « niveau de deuxième intervention ». Ces circuits ont été préalablement établis en concertation avec le responsable de l'UTT et figurent au DOVH. Le déclenchement des opérations se fait à l'initiative du Conseil Général, qui paie la prestation effectuée par la commune. Une quarantaine de conventions de ce genre figurent dans le DOVH.

DÉNEIGEMENT : SITUATIONS EXCEPTIONNELLES

Les intempéries de certains hivers (en moyenne 1 ou 2 hivers tous les 10 ans d'après Météo France) peuvent conduire à déclarer l'état de situation exceptionnelle quand les conditions suivantes sont remplies, seules ou cumulées :

- chute de neige généralisée sur tout le Département pendant plus de 24 heures ;
- pannes importantes de matériel entraînant une perturbation grave et prolongée de la circulation ;
- toute circonstance risquant d'isoler pendant 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 empêchant toute action du sel (en-dessous de -10°C) ;
- chute de neige de très forte intensité ;
- pluie en surfusion ou pluie verglaçante sur sol gelé.

L'état de situation exceptionnelle peut être constaté sur l'ensemble du département ou sur une partie du territoire. Le Conseil Général peut alors recourir à des moyens privés (entreprises de travaux publics) ou à ceux de syndicats intercommunaux, sur la base d'ententes préalables sur les tarifs. À titre indicatif, il est à noter que même l'hiver 2009/2010, très long mais peu intense, n'a pas nécessité l'état de situation exceptionnelle.

LES MOYENS TECHNIQUES

Les moyens techniques du Conseil Général sont répartis sur l'ensemble du territoire départemental et implantés dans tous les centres d'exploitation, ce qui permet de déclencher les interventions au plus près des réalités du terrain.

Les moyens d'intervention

L'UTT d'Aubusson, dont le territoire couvre le Sud du Département et donc les zones les plus exposées aux épisodes neigeux en général, dispose de moyens affectés plus importants que les autres UTT.
Au total, la flotte départementale se compose d'une quarantaine de véhicules équipés :

• 29 camions de 13 à 26 tonnes, avec lame bi-raclage et saleuse en épandage de saumure ;

• 2 tracteurs avec étrave à l'UTT de La Souterraine (centre d'exploitation de Bénévent) et à l'UTT de Bourganeuf (centre d'exploitation de Royère).

• 5 camions avec lame ou étrave (UTT d'Aubusson et Auzances) sont également mobilisables en cas de chutes de neige importantes et peuvent pallier en urgence aux pannes des matériels affectés.

• d'autres camions de 13 tonnes avec lame et saleuse sont en réserve au Parc Départemental et opérationnels dans les mêmes conditions que le matériel affecté aux centres d'exploitation.

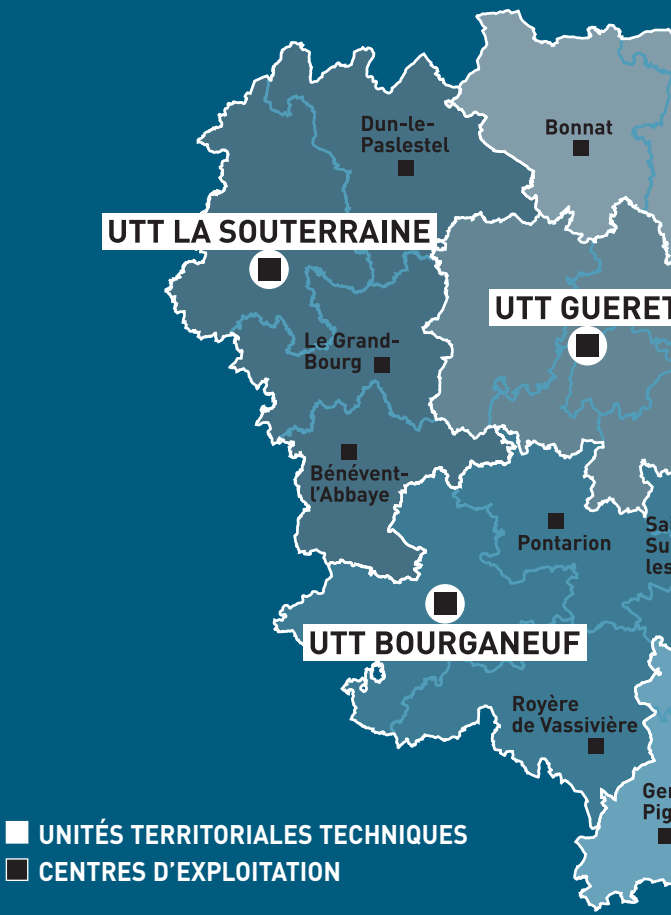
Tous ces engins de déneigement sont équipés de feux à éclats bleus qui ne sont utilisés que pendant les opérations de salage ou de déneigement. Ces feux indiquent à l'usager qu'il doit faciliter le passage, même s'ils ne rendent pas l'engin prioritaire.

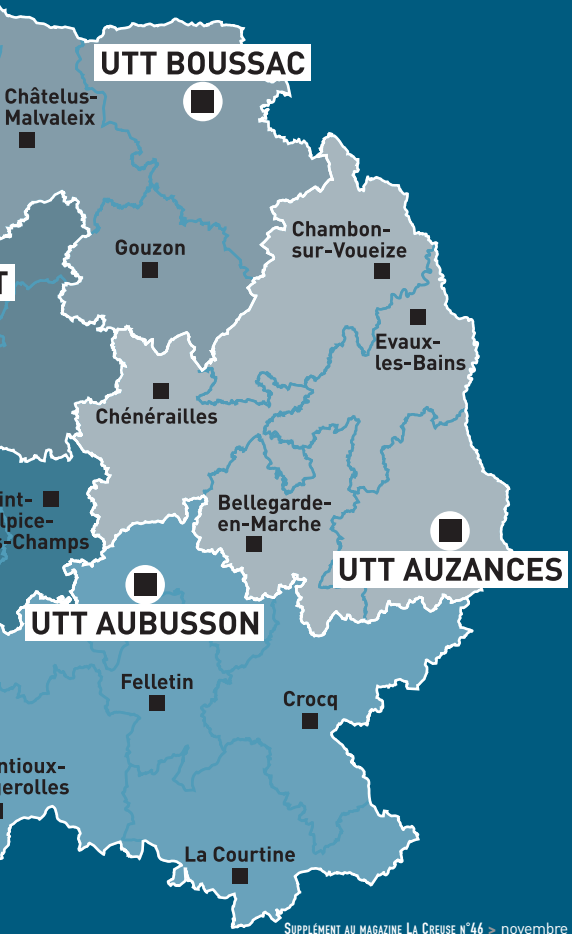
En cas de situation exceptionnelle, les moyens des SIVOM et des entreprises privées du secteur des travaux publics pourront également être mis en œuvre en renfort, dans le cadre d'un conventionnement (voir page 11).

Les moyens de liaison

Les interventions sur le terrain ne peuvent être déclenchées que grâce à des moyens de liaison. C'est pourquoi l'ensemble des UTT et des centres d'exploitation, le service centralisé du SESR, ainsi que chaque véhicule d'intervention et de patrouille sont équipés de radiotéléphones qui permettent une diffusion rapide de l'information.

DES MOYENS D'ACTION SUR TOUT




UTT BOUSSAC
Châtelus-
Malvaleix
Gouzon
Chambon-
sur-Voueize
Evaux-
les-Bains
Chénérailles
Bellegarde-
en-Marche
UTT AUZANCES
UTT AUBUSSON
Felletin
Crocq
La Courtine

LES MOYENS TECHNIQUES

Deux techniques peuvent être combinées pour faire face aux épisodes neigeux provoquant des perturbations de la circulation : le raclage, qui permet de dégager la route ; le salage, qui permet de traiter la chaussée en faisant fondre la neige ou le verglas sous certaines conditions.

Le sel, en effet, n'est efficace que jusqu'à -7°C. De plus, il n'agit qu'au bout de 20 à 30 minutes en présence d'eau ou avec une humidité de l'air supérieure à 75%. Il est donc inefficace pour traiter certains phénomènes comme la pluie en surfusion (pluie verglaçante) ou la neige sèche. C'est pourquoi les équipes du Conseil Général ont choisi d'employer également de la bouillie de sel.

Ce mélange de saumure et de sel en grains, qui propose un fondant déjà humide, allie les avantages de la rapidité d'action de la saumure à l'action plus durable du sel en grains, repoussant ainsi sa limite d'utilisation aux alentours de -12°C. Outre que cette technique est plus écologique puisqu'elle permet de limiter la quantité de sel utilisée, elle est aussi plus économique. Tous les engins de salage du Conseil Général sont donc équipés d'un système permettant de mélanger saumure et sel en grains au fur et à mesure de l'avancée de l'engin.

INFO + : LA SURFUSION EST UN ÉTAT INSTABLE DE LA MATIÈRE, ENTRE LA PHASE LIQUIDE ET LA PHASE SOLIDE. LE MOINDRE CHOC MODIFIE INSTANTANÉMENT L'ÉTAT MOLÉCULAIRE, PROVOQUANT LA SOLIDIFICATION IMMÉDIATE DE L'EAU, C'EST-À-DIRE LA FORMATION DE GLACE. DANS LE CAS DE PLUIES EN SURFUSION, LA ROUTE DEVIENT TRÈS RAPIDEMENT IMPRATICABLE.

Usine de fabrication de saumure et réserves de sel sont prêts à alimenter les engins du Conseil Général.

Le salage demeure toutefois une technique réservée au réseau prioritaire, pas seulement pour des raisons d'économie mais aussi pour des raisons techniques. En effet, le sel n'agit efficacement que s'il y a brassage par les véhicules empruntant la voie. **Un salage systématique sur les routes secondaires beaucoup moins fréquentées ne serait donc pas efficace**. C'est pourquoi le sablage par abrasif (mélange de sel et de pouzzolane) est privilégié sur le réseau secondaire et limité aux points singuliers (sections de route, en rampe ou en virages où se produisent régulièrement des situations de blocage, nécessitant une intervention).

INFO + : 1 TONNE DE SEL EN GRAIN COÛTE 80€. À TITRE INDICATIF, LE LONG HIVER 2009/2010 AVAIT IMPOSÉ UNE CONSOMMATION DE 9.500 TONNES SUR L'ENSEMBLE DU RÉSEAU DÉPARTEMENTAL. LE DOSAGE D'UN SALAGE EST DE 15 À 20 G/M2.

LES MOYENS EN PERSONNEL

Durant la période d'activation du service hivernal – soit 17 semaines – les interventions sur le terrain sont prioritaires par rapport à toutes les autres missions habituelles d'entretien du réseau routier départemental. Le service hivernal nécessite donc la mise en place d'une organisation adaptée. En l'occurrence, le personnel nécessaire à la surveillance, au traitement des routes et à l'information des usagers est mis en **astreinte**.

D'un point de vue organisationnel, le système d'astreinte s'articule à partir de périodes de roulement entre les équipes. Les astreintes de week-end (vendredi : 16h30 – lundi : 8h00) prennent le relais des astreintes de semaine (lundi : 8h00 – vendredi : 16h30).

Pendant les 17 semaines du service hivernal, l'astreinte concerne **en permanence 70 agents répartis sur l'ensemble du territoire départemental** :

- 12 patrouilleurs (et/ou responsables d'intervention) ;
- 53 agents d'intervention des différentes UTT ;
- 5 agents assurant la conduite des camions de 19 et 26 tonnes ;
- 1 agent au service centralisé du SESR pour le recueil et la diffusion des informations.

D'un point de vue opérationnel, l'astreinte signifie que le personnel doit être **joignable en dehors des heures normales** de service pour assurer

les interventions permettant le respect des durées de retour aux conditions normales de circulation prévues pour les routes du Département, selon qu'elles sont inscrites en premier ou en deuxième niveau d'intervention. L'organisation d'un service efficace nécessite des délais d'intervention réduits ; le principe de l'astreinte est qu'un délai maximum de 40 minutes s'écoule entre l'alerte et le départ en intervention des engins.

Bien sûr, les 70 agents mobilisés en permanence par le système d'astreinte ne constituent pas le seul effectif d'intervention disponible. L'analyse des prévisions météorologiques peut conduire à ce que la décision soit prise, sur proposition du responsable de l'UTT, de mettre en place une seconde équipe d'astreinte.

CODE DE LA ROUTE : OBLIGATIONS DES USAGERS

Garder la maîtrise de son véhicule

Quels que soient les efforts des services du Département pour faire face aux conditions météorologiques hivernales et rétablir de bonnes conditions de circulation, il demeure que la responsabilité première dans la conduite de son véhicule est celle de l'usager.

L'article R412.6 du Code de la Route stipule que le conducteur « doit, à tout moment, adopter un comportement prudent et respectueux envers les autres usagers des voies ouvertes à la circulation (...). Tout conducteur doit se tenir constamment en état et en position d'exécuter commodément et sans délai toutes les manœuvres qui lui incombent ».

Cet article définit l'obligation de garder la maîtrise de son véhicule en toute circonstance. Cette obligation n'est évidemment pas levée quand les conditions de circulation sont rendues plus difficiles par les intempéries, bien au contraire. Elle implique, avant même de prendre la route, de s'assurer que son véhicule dispose d'équipements adaptés.

Rester visible et observer la signalisation

Par temps de neige, l'une des premières règles à respecter est de conduire en allumant ses feux de croisement.

Les conditions de circulation étant passablement limitées par temps de neige et de verglas, il importe aussi de réduire sa vitesse tout en augmentant

les distances de sécurité et en adoptant une conduite souple. À titre indicatif, la vitesse est limitée à 50 km/h sur autoroute lorsque la neige ou le brouillard réduisent votre visibilité à moins de 50 m !

Enfin, il est important de tenir compte des messages délivrés par les panneaux de signalisation implantés par les services du Département ; ils indiquent trois types de situation :

• « verglas fréquent », sur certaines sections de routes connues par expérience, où le phénomène peut se produire en l'absence d'une formation généralisée de verglas ;

• « risque de verglas » lorsque le phénomène est annoncé par une prévision météorologique, signalisation réalisée à partir de panneaux occultables ou pliables et pour une durée limitée ;

• « verglas » lorsque le phénomène est constaté, signalisation réalisée à partir de panneaux occultables ou pliables et pour une durée limitée.

CONDITIONS DE CIRCULATION :

1

Conduite normale : Absence de verglas. Pneus été suffisants. Attention aux chaussées humides, plus froides que l'air, particulièrement la nuit et en altitude.

2

Conduite délicate : Danger potentiel avec des formations localisées en faible épaisseur (par congélation d'humidité existante ou condensation) ou plaques de glace. Le risque de blocage de la circulation est faible. Attention aux secteurs signalés « chaussée glissante », aux points froids et humides (ponts, zones d'ombre, cours d'eau). Ralentir dans les virages, augmenter les distances de sécurité, adopter une conduite souple.

LE VERGLAS

3

Conduite difficile : Danger évident en raison de formations généralisées par congélation d'humidité existante. Le risque de blocage de la circulation est réel et la conduite doit appeler une extrême vigilance. Attention à la baisse brutale d'adhérence quand il pleut sur un sol froid.

4

Conduite impossible : Formations généralisées de verglas suite à des pluies verglaçantes, de sorte que la chaussée est bloquée par des véhicules en travers. Circulation possible uniquement par des engins spécialisés. Risque de rester bloqué de longues heures. Ne pas prendre la route.

CONDITIONS DE CIRCULATION :

1

Conduite normale : Absence de neige. Pneus été suffisants. Attention aux chaussées humides, plus froides que l'air, particulièrement la nuit et en altitude.

2

Conduite délicate : Danger potentiel, lié à une neige fraîche en faible épaisseur (moins de 5 cm) ou fondante ou fondue dans les traces. Faible risque de blocage. Pneus hiver recommandés. Attention aux secteurs signalés « chaussée glissante », aux points froids et humides (ponts, zones d'ombre, cours d'eau). Ralentir dans les virages, augmenter les distances de sécurité, adopter une conduite souple.

3

Conduite difficile : Danger évident, en raison d'une neige fraîche en épaisseur importante (5 à 20 cm) ou tassée et gelée en surface ou congères en formation. Fort risque de blocage. Pneus hiver indispensables (prendre des chaînes peut être très utile). Attention aux variations d'adhérence sur la neige, à la baisse brutale d'adhérence quand il pleut sur un sol froid. Ne pas s'arrêter dans une côte, ne pas doubler un véhicule bloqué sans pouvoir dégager, monter les chaînes avant d'être bloqué.

4

Conduite impossible : Neige fraîche en très forte épaisseur ou formation d'ornières glacées profondes ou congères formées. Blocage par des véhicules en travers de la chaussée. Circulation possible uniquement par des engins spécialisés. Risque de rester bloqué de longues heures. Ne pas prendre la route.

ADRESSES ET NUMÉROS UTILES

CONSEIL GENERAL
PÔLE AMÉNAGEMENT ET TRANSPORTS

DIRECTION
DES ROUTES
SERVICE ENTRETIEN ET SÉCURITÉ ROUTIÈRE
14, avenue Pierre Leroux – BP 17
23001 Guéret Cedex
05 44 30 29 00
www.creuse.fr

UTT D'AUBUSSON

(Cantons d'Aubusson, La Courtine, Crocq, Felletin et Gentioux-Pigerolles)
3, route d'Ussel
23500 Felletin
05 55 66 40 32

UTT D'AUZANCES

(Cantons d'Auzances, Bellegarde-en-Marche, Chambon-sur-Voueize, Chénérailles et Evaux-les-Bains)
19, route de Montluçon
23700 Auzances
05 55 83 70 25

UTT DE BOURGANEUF

(Cantons de Bourganeuf, Pontarion, Royère-de-Vassivière et Saint-Sulpice-les-Champs)
16, avenue de la Voie Dieu
23400 BOURGANEUF
05 55 64 06 93

UTT DE BOUSSAC
(Cantons de Boussac, Bonnat, Châtelus-Malvaleix et Jarnages)

Impasse des Troènes
23600 Boussac
05 55 65 07 26

UTT DE GUÉRET
(Cantons de Guéret, Ahun et Saint-Vaury)

14, avenue Pierre Leroux
23000 Guéret
05 44 30 27 82

UTT DE LA SOUTERRAINE
(Cantons de La Souterraine, Bénévent-l'Abbaye, Dun-le-Palestel et Le Grand-Bourg)

La Grande Prade
23300
LA SOUTERRAINE
05 55 89 88 44

INFO + : PENDANT TOUTE LA PÉRIODE D'ACTIVATION DU SERVICE HIVERNAL, LE SESR TRANSMET L'INFORMATION RELATIVE À L'ÉTAT DES ROUTES POUR 7H00 AUX RADIOS LOCALES, EN PARTICULIER FRANCE BLEU CREUSE.

www.creuse.fr

CONSEIL GENERAL DE LA CREUSE

Hôtel du Département - BP 250 - 23011 Guéret Cedex
Tél. 05 44 30 23 23 - Fax 05 44 30 23 29

Conception : Service Communication du CG