

# Dossier d'organisation de la viabilité hivernale de la DIR Centre Ouest



Hiver 2025 – 2026

17/11/2025

## Historique des versions du document

Version	Auteur	Commentaires
2025_V0	SPT	Initialisation du document le 03/09/2025
2025_V3	SPT	Intégration des observations de la direction
2025_V4	SPT	Actualisation du DOVH suite au CSA du 16/10/25
2025_V5	SE	Actualisation du DOVH suite à la FSC du 6/11/25

## Affaire suivie par

Service Exploitation  
La Lande du Chazaud 62 route de Boisseuil 87220 FEYTIAT

## Liste de diffusion externe du document :

**Préfectures** de l'Allier (03), de la Charente (16), du Cher (18), de la Corrèze (19), de la Creuse (23), de la Dordogne (24), de l'Indre (36), du Lot-et-Garonne (47), des Deux-Sèvres (79), de la Vienne (86) et de la Haute-Vienne (87).

**Directions Départementales des Territoires** de l'Allier (03), de la Charente (16), du Cher (18), de la Corrèze (19), de la Creuse (23), de la Dordogne (24), de l'Indre (36), du Lot-et-Garonne (47), des Deux-Sèvres (79), de la Vienne (86) et de la Haute-Vienne (87).

**Conseils Départementaux** de l'Allier (03), de la Charente (16), du Cher (18), de la Corrèze (19), de la Creuse (23), de la Dordogne (24), de l'Indre (36), du Lot-et-Garonne (47), des Deux-Sèvres (79), de la Vienne (86) et de la Haute-Vienne (87).

**Directions Interdépartementales des Routes** Atlantique (DIRA), Ouest (DIRO), Centre-Est (DIRCE) et Massif Central (DIRMC).

**Sociétés concessionnaires d'autoroutes** Autoroutes du Sud de la France (ASF) Directions Régionales d'Exploitation Centre-Auvergne, Ouest-Atlantique, Aquitaine-Midi-Pyrénées, Autoroute Paris-Rhin-Rhône (APRR), Cofiroute Orléans.

**Mairies** de Montluçon (03), de Bourges (18), de Brive (19), de Guéret (23), de Périgueux (24), de Châteauroux (36), d'Issoudun (36), d'Agen (47), de Poitiers (86), de Limoges (87).

## Table des matières

<b>CHAPITRE I - PRÉSENTATION GÉNÉRALE</b>	5
I. 1 – Définition et cadre réglementaire	5
I. 2 – Objectifs du D.O.V.H.	6
I.3 – Évolutions DU DOVH 2025 / 2026	7
I. 4 – Le réseau concerné	8
I.5 – Les missions des différents acteurs dans l'élaboration des documents liés à la viabilité hivernale	10
I.6 - Les dispositions générales vis-à-vis des autres gestionnaires de voirie	10
<b>CHAPITRE II – NIVEAUX DE SERVICES</b>	11
II. 1 – Période d'activation de la viabilité hivernale (VH)	11
II. 2 – Définition des niveaux de service	12
II. 2 - 1. Zones climatiques définies par la rigueur hivernale (Hi)	12
II. 2 - 2. Les niveaux de service	13
II. 2 - 3. Traitements différenciés entre les différentes zones de chaussée	14
II. 2 - 4. Conditions de conduites hivernales et délais de retour	18
II. 2 - 5. Les conditions de référence, condition minimale et les temps de retour	19
II. 2 - 6. Actions complémentaires	20
II. 2 - 7. Actions individuelles des usagers	20
<b>CHAPITRE III - ORGANISATION DU TRAVAIL ET RÔLE DES ACTEURS POUR L'EXÉCUTION DU SERVICE HIVERNAL</b>	22
III. 1 – Cadre général	22
III. 2 – Rôle des différents acteurs	24
III. 2 - 1. Rôle et responsabilités des acteurs	24
III. 2 - 2. Les moyens de pilotage et l'aide à la décision météorologique	27
III. 2 - 3. Organisation de la chaîne de décision pour la mise en place d'équipes supplémentaires en astreinte de renfort pour les week-ends	29
III. 3 – Moyens	29
III. 3 – 1 État des stocks de sel	29
III. 3 - 2. Emplacement des stocks de sel	31
III. 3 – 3 ENIGNS DE SERVICE HIVERNAL	32
III. 3 – 4. Action renforcée	32
III. 3 – 5. Interventions et modalités de concours mutuel entre les districts et les services territoriaux	32
III. 4 – Rappel sur les techniques de traitement et l'utilisation des feux à éclats bleus	32
III. 4 – 1. Traitement	32
III. 4 – 2. Feux à éclats bleus	33
III. 5 – Information des usagers et des services sur les conditions de conduite du réseau de la DIR (hors situation de crise)	33
<b>CHAPITRE IV - ORGANISATION DU SERVICE HIVERNAL EN SITUATION LIMITÉE DÉPASSÉE - ALÉAS</b>	35
IV. 1 – Situation météorologique limite	35
IV. 1 - 1. Principe	35
IV. 1 - 2. Définition	35
IV. 2 – Situation de crise	35
IV. 3 – Traitement opérationnel de la crise	36
IV. 3 - 1. Description des actions en fonction du contexte	36
IV. 3 – 2. Mise en place de la Cellule Opérationnelle de Coordination Routière de la DIR Centre-Ouest (COCR)	37
IV.4 – Déclenchement d'un plan intempéries de zone (PISO, PIZO, PIRAA)	38
IV. 4 - 1. Information des usagers	38
IV. 4 - 2. Action d'un plan d'intempéries de zone lors de son déclenchement	38
IV. 5 – Information des usagers et des services	40
<b>CHAPITRE V - BILAN DE FIN DE CAMPAGNE DE LA VIABILITÉ HIVERNALE</b>	42
<b>ANNEXES</b>	43
Annexe 1 - Les approvisionnements	43
Annexe 2 - Un calibrage systématique du matériel	43
Annexe 3.1 - Utilisation du sel et dosage lors des opérations de déneigement	43
Annexe 3.2 - Utilisation du sel et dosage lors d'épisodes de verglas	43
Annexe 4 - Conditions d'utilisation des lames de déneigement	43
Annexe 5 - Note sur l'Information Routière	43
Annexe 5 bis - Note du 29/07/22 sur la remontée des informations routières en haute-Vienne	43
Annexe 6 – Bilan de la VH	43
Annexe 7 – Entretien des saleuses avant remisage avant saison hivernale	43
Annexe 8 - Actualisation de la flotte-relais des ASH	43
Annexe 9 - Fiche de poste type « vacataire VH »	43
Annexe 10 - Note technique relative à l'organisation et aux conditions de travail en période de viabilité hivernale	43

Annexe 11 : Note du DAE du 24 mai 2016 relative à la réforme de l'information routière.....	43
Annexe 12 : Communication en situation de crise.....	43
Annexe 12 bis : Procédure de remontée d'informations des gestionnaires routiers du RRN vers le CMVOA en cas d'alerte neige et verglas.....	43
Annexe 13 : Diffusion des conditions de conduite hivernales sur le RRN.....	43
Annexe 14 : Note sur l'utilisation des feux à éclats bleus.....	43
Annexe 15 : Modèle d'activation de la COCR.....	43
Annexe 16 : Modèle de fermeture de la COCR.....	43
Annexe 17 : Géolocalisation / Procédure d'alerte en cas d'urgence (note du 08/01/18).....	43
Annexe 18 : Note sur les temps de repos du 03/09/18.....	43
Annexe 19 : Tableau de remontée des prévisions de patrouille.....	44
Annexe 20 : Exemple de PEVH type pouvant servir de modèle.....	44
Annexe 21 : Liste des «mulets » pour la saison 2025-2026.....	44

## I. 1 – DÉFINITION ET CADRE RÉGLEMENTAIRE

Le dossier d'organisation de la viabilité hivernale (D.O.V.H.) repose sur une démarche :

- de définition de niveaux de service par zones de chaussée (la chaussée étant décomposée en trois zones),
- de sécurité des équipes d'intervention,
- de sécurité des usagers de la route.

Les interventions de viabilité hivernale sont prioritaires, elles priment sur toute autre activité d'exploitation ou d'entretien.

Cette organisation est définie dans son principe en s'adossant aux circulaires du 29 décembre 1994 et du 31 octobre 1996 (Direction des Routes et Direction de la Sécurité et de la Circulation Routières). Elle intègre les trois dernières parutions du réseau technique de viabilité hivernale, éditées par le SETRA :

- Guide SETRA définition des objectifs de qualité : Base du DOVH paru en 1994
- Anticipation des risques routiers hivernaux : Éléments de réflexion parus en septembre 2006,
- Guide méthodologique VH – Approche globale paru en 2009,
- Plan intempéries hivernales – Éléments de méthode de juillet 2012.

Il est à signaler d'autres textes à l'attention des chefs de district :

- stratégie de choix de raclage et d'épandage,
- gestion du trafic des poids lourds en situation de crise.

Suite aux difficultés de l'hiver 2009/2010, la D.I.T a adressé le 21 octobre 2010 une instruction rappelant les principes à mettre en œuvre lors de l'organisation de la viabilité hivernale.

Notre DOVH et notre organisation intègrent ces principes, qui se traduisent par :

- une communication du PEVH par le chef de district aux agents concernés par la VH avant le début de la période hivernale,
- un compagnonnage des nouveaux agents et/ou de l'ensemble des agents dans le cas d'une modification d'un ou de plusieurs circuits,
- une préparation du matériel, notamment un réglage des dosages. Tous les poids-lourds de viabilité hivernale y compris leurs équipements sont gérés via le marché contractualisé par la DIRCO. Il appartient aux districts de préparer le matériel de VH avec le marché subséquent de l'accord cadre national. Dans cette dernière éventualité, il sera nécessaire d'anticiper avec les prestataires de service la visite de nos équipements,
- une mise à jour de la formation des intervenants (cadres et agents) sur deux jours et demi, ouverte en priorité aux nouveaux agents. Ses objectifs sont les suivants :
  - connaître les phénomènes météorologiques et leurs conséquences sur la route,
  - connaître et optimiser l'utilisation des outils de prévisions pour l'aide à la décision,
  - connaître et maîtriser les techniques de traitements et dosages en adéquation avec la politique de la DIRCO,
  - connaître la réglementation en matière de gestion de temps travail/temps de repos et mesures dérogatoires.

Par note du 21 février 2011 concernant le bilan de la viabilité hivernale de la saison 2010-2011, la DGITM a donné aux DIR un certain nombre de directives, notamment sur l'augmentation sensible des stocks de sel, et l'équipement en système de géolocalisation des engins de service hivernal.

Notre DOVH et notre organisation intègrent ces directives de la manière suivante :

- Nous procémons à un réapprovisionnement des différents sites au cours de l'hiver « au fil de l'eau », par petites quantités (par des commandes de 1 voire 2 camions, sur la base de 30T / camion) de manière à conserver l'objectif suivant :
  - 100 % des stocks souhaitables sur tous les sites de mi-novembre à fin décembre,
  - 75 % des stocks souhaitables sur tous les sites en janvier,
  - tendre vers 50 % des stocks souhaitables sur tous les sites jusqu'à la fin de la viabilité hivernale.
- Nous disposons d'un marché de location, d'installation et désinstallation avec maintenance curative et préventive de dispositifs de géolocalisation des ateliers de service hivernal (ASH) et mise à disposition d'un site internet de visualisation (aucune donnée n'est archivée). Une formation/information d'une demi-journée est organisée pour les personnes ayant accès à la plate-forme.

Enfin, par note technique du ministère du 9 avril 2015 relative à l'organisation et aux conditions de travail en période de viabilité hivernale (cf. annexe 10), la DGITM a demandé que chaque DIR établisse un tableau de bord du suivi des conditions de travail pendant la VH avec un certain nombre d'indicateurs, afin que ces données puissent être examinées annuellement en FSC ministérielle.

Notre DOVH et notre organisation intègrent cette directive de la manière suivante : l'ensemble des données permettant d'alimenter le tableau de bord sont intégrées dans les éléments à renseigner par chaque district dans le cadre de son bilan annuel de la VH et font l'objet d'une synthèse et d'un bilan à l'échelle de la DIR qui sera présenté en FSC.

## I. 2 – OBJECTIFS DU D.O.V.H

Le DOVH a pour objet de formaliser la politique de la viabilité hivernale de la DIR Centre-Ouest en répondant aux exigences de :

- sécurité des usagers notamment en cas d'intempéries entraînant des perturbations pour la circulation ;
- l'écoulement du trafic notamment sur des axes économiquement stratégiques (A20, RCEA).

Pour ce faire, nos actions devront être développées sur plusieurs axes :

- la formation du personnel de la DIR Centre-Ouest aux interventions de viabilité hivernale et à l'utilisation des outils, des matériels et des fondants. Il s'agit notamment :
  - du repérage des nouveaux circuits par les conducteurs de véhicules,
  - d'un compagnonnage pour les agents récemment recrutés.
- la viabilité du réseau (maintenir et rétablir les niveaux de service) qui comprend l'organisation de la surveillance du réseau (patrouille) et des interventions pré-curatives et curatives (circuits).
- disposer d'un parc de matériels entretenu préventivement. Pour ce faire tous les matériels, engins et véhicules doivent être révisés avant la période hivernale (cf annexe 7). Pour l'entretien curatif voire le dépannage nous disposons d'un marché subséquent à l'accord cadre signé. De plus, une flotte relais a été mise en place, la note de service est annexée au présent DOVH (annexe 8).
- les dispositions applicables sur le temps de travail et de repos sont celles initiées par le décret n°2000-815 du 25 août 2000, relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique.

- l'information des usagers sur la situation routière en situation dite normale (hors crise) et en situation limite dépassée et sur son évolution prévisible (aide aux déplacements) et notamment par l'ouverture des PC en dehors des heures ouvrables en cas de crise et la diffusion d'informations vers les radios, les systèmes embarqués et le site Bison Fûté (via les informations renseignées dans Tipi). Il est rappelé que l'articulation entre la viabilité du réseau et l'information aux usagers est fondamentale.
- la veille qualifiée de la DIR Centre-Ouest : le Centre d'Ingénierie et de Gestion du Trafic (CIGT) de Feytiat est le point d'entrée unique 24h / 24 et 7j / 7 des appels. Des PC en districts peuvent être ouverts, uniquement lors de l'activation du Centre Opérationnel Départemental (COD) des préfectures.
- l'enregistrement des communications téléphoniques (entrée – sortie) au CIGT : le système d'enregistrement des appels téléphoniques reçus au CIGT est opérationnel depuis le 1<sup>er</sup> octobre 2012. Ce système permet de fiabiliser la main courante et de sécuriser juridiquement le service dans l'exécution de ses missions sur les onze départements couverts par la DIR Centre-Ouest.

### I.3 – ÉVOLUTIONS DU DOVH 2025 / 2026

Le DOVH été mis à jour sur les points suivants :

- le calendrier de mise en œuvre du service hivernal (p11)
- la réintégration du tableau précisant l'identification des véhicules mulets (en annexe 21),
- la clarification des consignes pour la remontée des données VH (suivi du retour d'astreinte au réel et non au planifié)
- la disparition du service autoroutier et du SQRU et la création du Service Exploitation
- l'intégration des dispositions validées lors de la VH 2024-2025, notamment sur :
  - la priorité de la VH sur les missions de sécurité civile,
  - les modalités d'emploi des vacataires VH,
  - la mobilisation possible des moyens de VH hors période hivernale.

Il est par ailleurs noté que pour la prochaine saison hivernale, le marché de géolocalisation de nos ESH a été renouvelé en juillet, le prestataire restant le même.

## I. 4 – LE RÉSEAU CONCERNÉ

Le DOVH de la DIR Centre-Ouest s'applique à l'ensemble du réseau routier national géré par la DIR tel que défini dans l'arrêté du 29 mai 2005 portant constitution des directions interdépartementales des routes et plus particulièrement son article 3 rappelé ci-dessous :

- l'axe A20 non concédé, du péage de Vierzon (18) au sud de Brive (19) à l'échangeur n°53,
- la RN151 de Châteauroux (36) à la limite du département de la Nièvre (58) via Bourges (18), y compris la RN142,
- la RN147 à partir de la RN520 à Limoges (87) à la RN149 à Poitiers (86) via la déviation de Bellac (87) et la déviation de Fleuré (86),
- la RN149 à partir de la RN147 à Poitiers (86) jusqu'à Bressuire Ouest (79),
- la RN249, de Bressuire Ouest (79) à la limite du département du Maine-et-Loire (49),
- la RN141 à partir de la RN 520 à Limoges (87) au giratoire de la RD951 à Chasseneuil (16),
- la RN21 de Limoges (87) à la limite sud du département du Lot et Garonne(47) via Périgueux (24), Bergerac par la déviation (24) et Agen (47), y compris les RN221, RN1021, la RN1113 ou le barreau de Camélat (si transfert réalisé avant la VH) et RD13 entre la RN21 et la RN1021 à Agen (47) ,
- la RN145 de la déviation de Montluçon (03) au PR 15+550 (03) à Bellac (87) via Guéret (23),
- la RN520 à Limoges (87) de l'échangeur n°28 de l'A20 à l'échangeur de la RN141 à Limoges (87),
- la RN520 à Limoges (87) entre la RN21 et l'échangeur n°33 de l'A20, traitée par la communauté urbaine Limoges Métropole.

Pour gérer ce réseau, la DIR Centre Ouest s'appuie sur :

- six districts :
  - District nord
  - District sud A20
  - District de Guéret
  - District de Limoges
  - District de Poitiers
  - District de Périgueux
- d'un CIGT (Centre d'Ingénierie et de Gestion de Trafic) fonctionnant 24h/24, 7j/7.

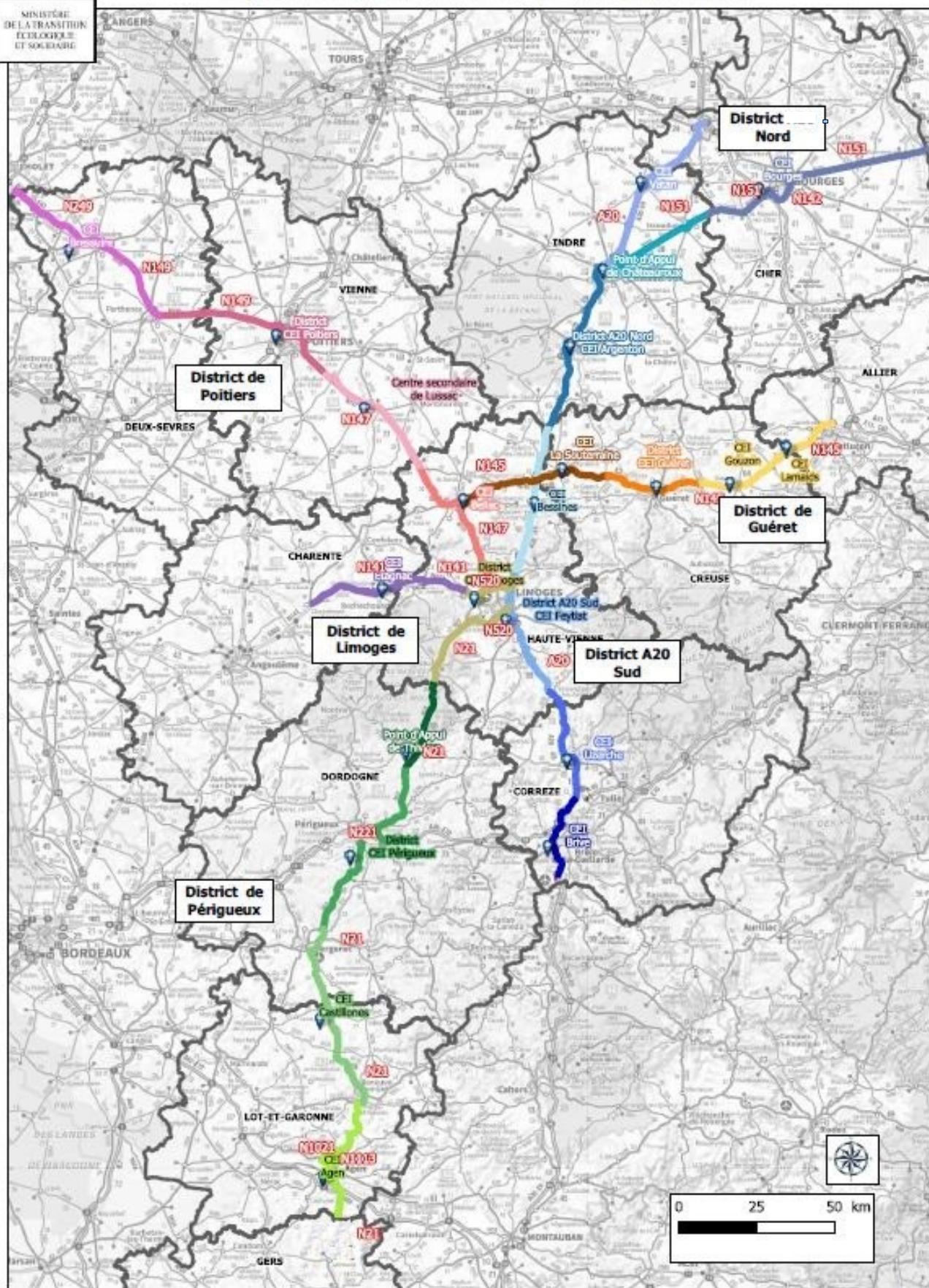
Coordonnées des différents services et PC des districts :

SERVICE	ADRESSE	TELEPHONE	FAX
Direction DIRCO*	15 place Jourdan 87032 LIMOGES Cedex	05 87 50 60 00	05 87 50 60 49
Service Exploitation	La Lande du Chazaud – 87 200 Feytiat		
BIESR/CIGT	Le Bas Faure – 87 220 Feytiat	05 55 30 90 80	05 55 31 37 70
District sud A20	La Lande du Chazaud – 87 200 Feytiat	05 55 30 85 85	05 55 31 25 26
District nord	ZI des Narrons - 36200 Argenton sur Creuse	02 54 01 51 02	02 54 01 51 29
District de Guéret	Le Petit Bénéfice - 23 000 Guéret	05 55 41 40 18	05 55 41 87 09
District de Limoges	30, rue du Péliſſou – 87 100 Limoges	05 55 70 57 40	05 55 58 88 27
District de Poitiers	1, rue Irène Joliot Curie 86 000 Poitiers	05 49 30 52 50	05 49 41 80 52
District de Périgueux	ZA de Cr��@vall��e Sud 24 660 Notre Dame de Sanilhac	05 53 45 14 10	05 53 07 28 76

\* Pendant les heures ouvrables du lundi 8 h 30 au vendredi 17 h 30. En cas d'activation de la Cellule Opérationnelle de Coordination Routière (COCR), et s'il est présent dans la salle de crise du CIGT, le cadre de permanence de la DIR Centre-Ouest peut être joint au 05-55-30-06-51, le numéro de fax de la COCR étant le 05-55-30-06-50

## Réseau de la DIR Centre-Ouest

### Implantation des districts et CEI au 01/01/2024



Sources : DIR Centre-Ouest / SPT / RRU SETRA 2022, © Fonds IGN

Édité le 16/08/2022

Carte du réseau avec implantation des unités de la DIR Centre-Ouest

## **I.5 – LES MISSIONS DES DIFFÉRENTS ACTEURS DANS L’ÉLABORATION DES DOCUMENTS LIÉS À LA VIABILITÉ HIVERNALE**

- le maître d’ouvrage : la Direction des Mobilités Routières (DMR). Elle est représentée par la DIR Centre-Ouest. Au sein de la DIR, le chef du Service Exploitation est chargé de cette mission,
- le maître d’œuvre : la DIR Centre-Ouest. Au sein de la DIR, le maître d’œuvre est le Directeur Adjoint assisté des chefs de districts et du chef du BIESR.
- les intervenants : la chaîne de commandement, les personnels des districts et du CIGT.

## **I.6 - LES DISPOSITIONS GÉNÉRALES VIS-À-VIS DES AUTRES GESTIONNAIRES DE VOIRIE**

Lors des interventions de déneigement, certains engins de l’État doivent, pour rejoindre un itinéraire relevant de leur compétence, emprunter une section de voie d’un autre gestionnaire. 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 circulation utilisé sauf en cas de contraintes techniques particulières.

Les références de ces voies appartenant à d’autres gestionnaires seront détaillées pour chaque circuit dans le plan d’exploitation de la viabilité hivernale (PEVH) de chaque district.

Un courrier sera envoyé par chaque district au gestionnaire de la voie concernée afin de formaliser nos conditions de déneigement avec la dite collectivité. Mention de ces courriers doit être faite dans le PEVH de chaque district.

## CHAPITRE II – NIVEAUX DE SERVICES

### II. 1 – PÉRIODE D'ACTIVATION DE LA VIABILITÉ HIVERNALE (VH)

La durée du service hivernal est définie conventionnellement par Centre d'Entretien et d'Intervention (CEI). Elle définit la principale période d'activation de l'organisation de la viabilité hivernale. En fonction des conditions climatiques, cette période peut être étendue sur décision du Directeur ou du Directeur adjoint en charge des districts.

Elle prend en compte la rigueur hivernale Hi et la cohérence et l'homogénéité d'organisation et de traitement sur l'axe donné ainsi que la sensibilité topo-climatique du réseau.

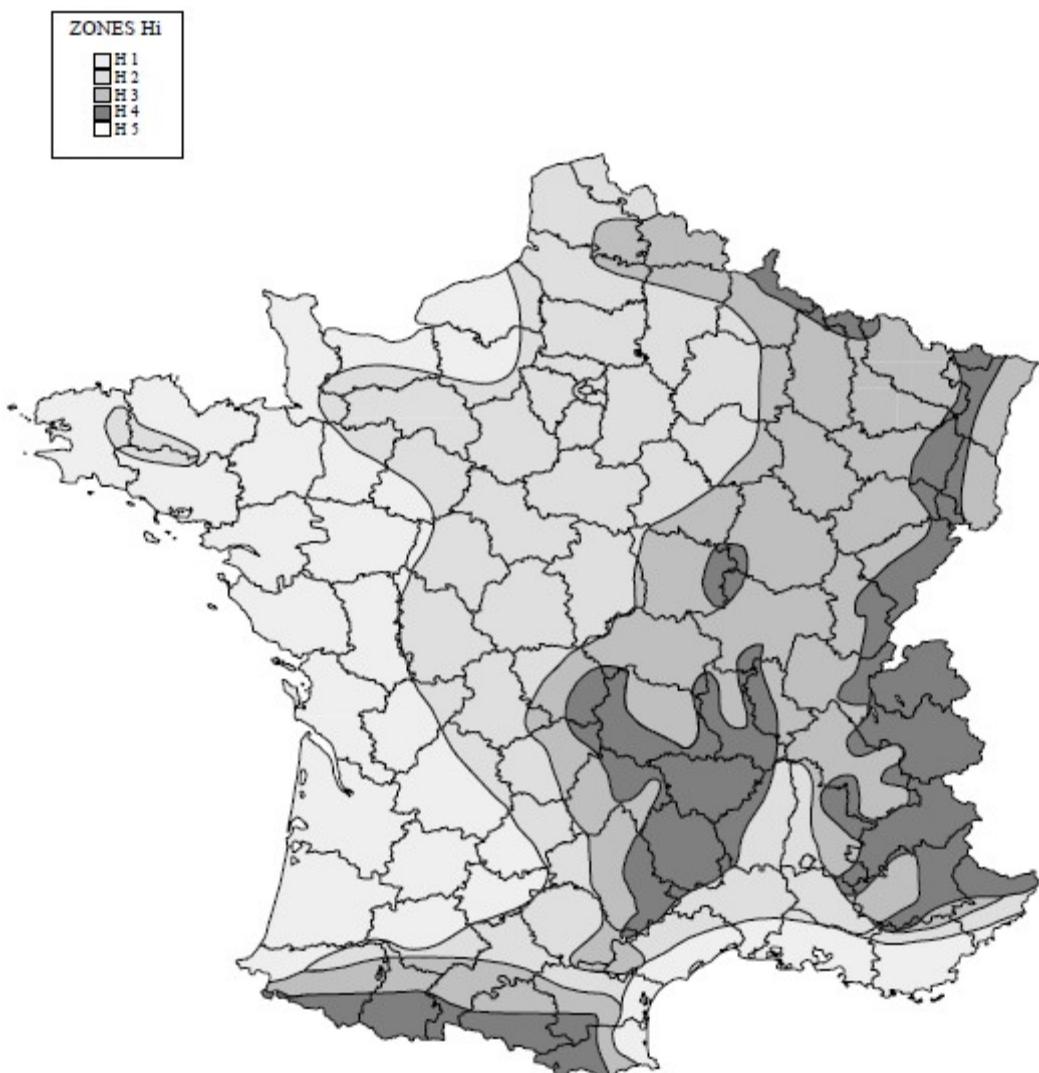
DATE D'ACTIVATION NORMALE DE LA VIABILITÉ HIVERNALE PAR CEI		
Dates de début et fin du service hivernal	Début : le lundi le plus près du 15 novembre Fin : le lundi le plus proche du 15 mars <b>soit du 17 novembre 2025 au 16 mars 2026</b>	Début : le lundi le plus proche du 1 <sup>er</sup> décembre Fin : le lundi le plus proche du 1 <sup>er</sup> mars <b>soit du 1<sup>er</sup> décembre 2025 au 02 mars 2026</b>
Districts et/ou CEI concernés	Districts Nord, A20 sud, Limoges et Guéret : tous les CEI District de Poitiers : – CEI de Lussac – CEI de Bellac (Blanzac) District de Périgueux : – CEI de Thiviers	District de Périgueux, tous les CEI à l'exception du CEI de Thiviers  District de Poitiers : – CEI de Poitiers – CEI de Bressuire
Rappel des axes concernés	A20 N 151 – 142 N 520 – 141 – 21 (en Haute-Vienne et en Dordogne de Firbeix à Thiviers) N 145 N 147 (N 520 - au rond point de Nieul l'Espoir PR 43)	N 21 de Thiviers à la limite sud du département du Lot et Garonne N 221 – 1021 – barreau de Camélat (si transfert) – N1113 et D13 N 149 N 249 N 147 du rond point de Nieul l'Espoir PR 43 jusqu'au PR 65+1005 d'extrémité

En dehors de ces périodes, si un phénomène météorologique particulier nécessite ponctuellement la mise en place de moyens de traitement spécifiques, les chefs de district sont autorisés à les mobiliser dans les mêmes conditions que celles précisées dans le présent DOVH.

## II. 2 – DÉFINITION DES NIVEAUX DE SERVICE

### II. 2 - 1. ZONES CLIMATIQUES DÉFINIES PAR LA RIGUEUR HIVERNALE (HI)

Cette carte définit 5 zones différentes de rigueur hivernale H1 à H5.



Pour le réseau géré par la DIR Centre-Ouest, il en résulte les classements suivants par CEI :

Districts	CEI	Réseau	Zone climatique		
			H1	H2	H3
A20 SUD	Bessines sur Gartempe	A 20			X
	Feytiat				X
	Uzerche			X	X
	Brive la Gaillarde			X	
NORD	Vatan			X	
	Argenton s/Creuse			X	
	Bourges (point d'appui Châteauroux)		RN 151-142		X
LIMOGES	Limoges	RN 141--21-520		X	
	Étagnac	RN 141		X	
POITIERS	Bressuire	RN 149 - 249	X		
	Poitiers	RN 147-149		X	
	Lussac (CS)	RN 147		X	
	Bellac (Blanzac)	RN147		X	
PERIGUEUX	Agen	RN 21-1021-1113-D13 ou barreau de Camélat si transféré	X		
	Castillonnes	RN 21 -1021	X		
	Périgueux (Notre Dame de Sanilhac)	RN 21- 221	X		
	Thiviers (PA)	RN21		X	
GUERET	La Souterraine	RN 145		X	
	Guéret	RN 145			X
	Lamaids-Gouzon	RN 145			X

## II. 2 - 2. LES NIVEAUX DE SERVICE

Le réseau routier national est hiérarchisé en 3 niveaux de service N1, N2 et N- pour lesquels les conditions d'intervention et la période de retour à la normale sont différentes. Ces niveaux de service résultent de la nécessité de cohérence par itinéraire et des trafics et des particularités de certaines sections. Ils sont définis comme suit :

- N1 qui se fixe pour objectif de maintenir des conditions de conduite acceptables dans les meilleurs délais (action continue et prioritaire) ;
- N2 qui se fixe comme objectif de maintenir des conditions de conduite acceptables pour une plage horaire prédéfinie (service non permanent et si nécessaire) ;
- N- qui tend à rétablir des conditions de service acceptables dès que possible.

En fonction du type d'intempérie à traiter, verglas ou neige, les durées de retour à la condition de conduite normale varient suivant les niveaux de service et suivant l'ampleur des phénomènes.

Les durées fixées comme objectifs sont précisées dans le tableau du paragraphe 2-5, en notant que, selon l'ampleur des phénomènes à traiter, ces durées pourront être supérieures.

La durée de retour à la condition de référence comprend :

- le délai de mise en route après l'alerte ;
- le temps de transfert des moyens à la section à traiter ;
- le temps de traitement de la section ;
- le temps d'effet du traitement.

Pour le verglas, cette durée est comptée dès la reconnaissance du phénomène. Pour la neige et le verglas avec précipitations, la durée de retour à la condition de référence part de la fin de la précipitation.

Nota : Tout ce qui n'est pas explicitement défini dans le tableau II.2.3 doit être considéré comme n'ayant pas d'objectif de résultats spécifiés.

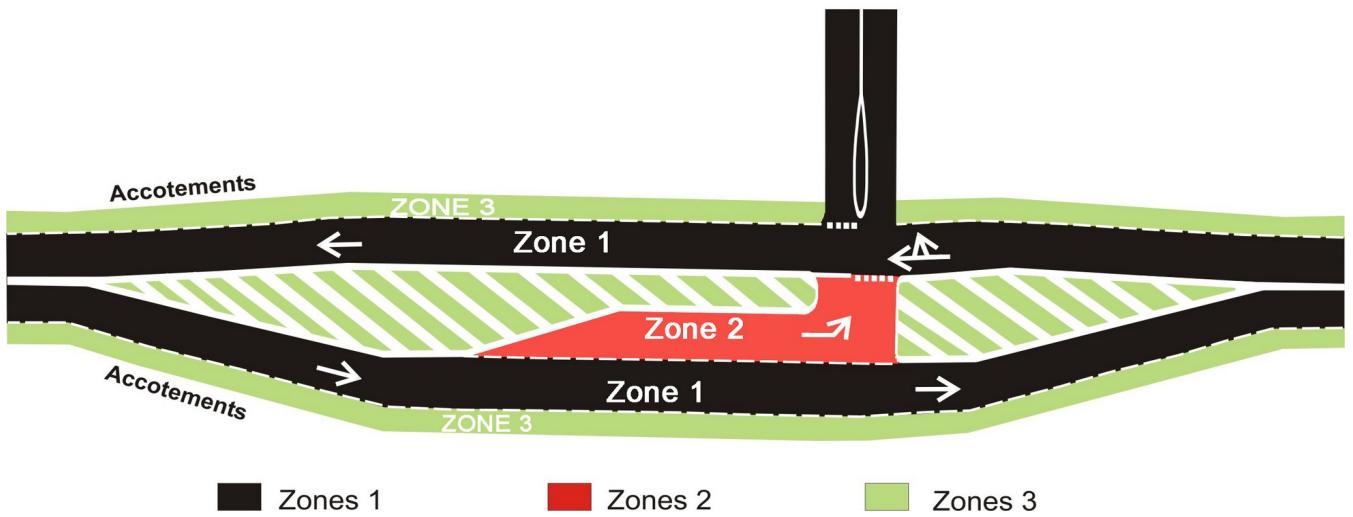
## II. 2 - 3. TRAITEMENTS DIFFÉRENCIÉS ENTRE LES DIFFÉRENTES ZONES DE CHAUSSÉE

Les niveaux de service et notamment les périodes de retour à la condition de référence, ont été établis sur la base du guide méthodologique VH – Approche globale paru en 2009

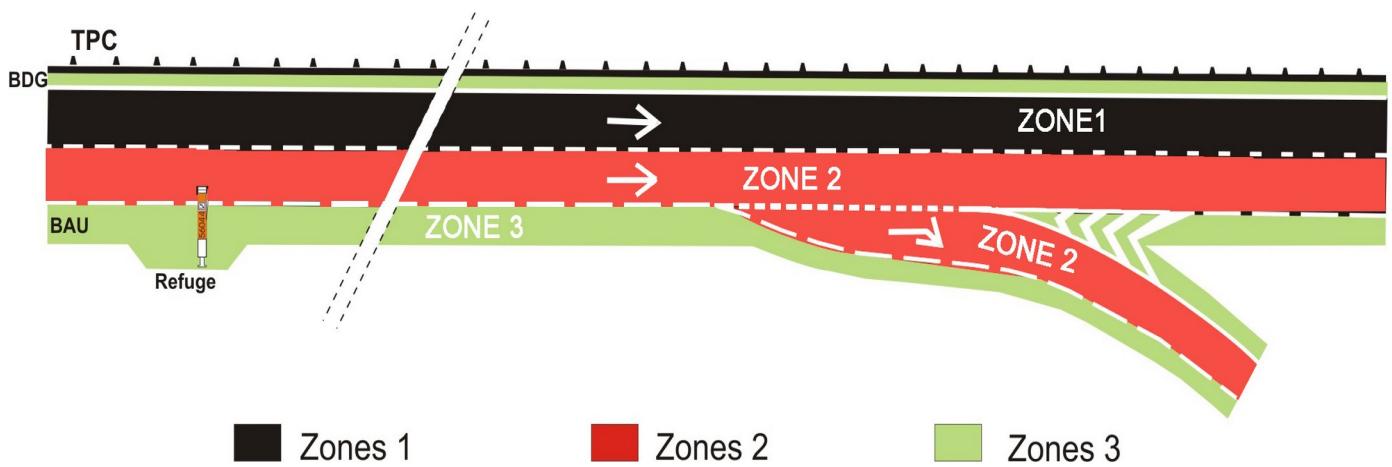
L'introduction de zones différencierées provient du guide d'avril 2006.

On distingue trois types de zone de la chaussée et à chacune est associée un niveau de service:

- **Zones 1** : voie(s) affectée(s) à la circulation principale, à raison d'une ou plusieurs par sens, selon les caractéristiques de la voirie
- **Zones 2** : zones affectées à des mouvements particuliers :
  - zones directement attenantes aux zones de type 1 : tourne à gauche (TAG), tourne à droite (TAD), voie de sortie, voie d'insertion ;
  - bretelles d'échangeurs assurant la continuité du réseau géré par la DIRCO,
  - voiries des différentes aires (repos, service, stationnement, ...)
- **Zones 3** : zones revêtues, normalement non circulées : zébras d'îlots, sur largeur de rive, bande d'arrêt d'urgence (BAU), refuge pour poste d'appel d'urgence (PAU), autres bretelles ...



**Schéma pour les chaussées bidirectionnelles**



**Schéma pour les chaussées unidirectionnelles**

Pour le réseau DIR Centre-Ouest, le maître d'ouvrage a défini les zones suivantes :

Sur les chaussées unidirectionnelles :

**zone 1** : voie de gauche,

**zone 2** : voie de droite (ou voie centrale pour les parties à 3 voies), bretelles d'échangeurs assurant la continuité du réseau géré par la DIRCO,

**zone 3** : voie supplémentaire en rampe (VSR), bande d'arrêt d'urgence (BAU), surlargeurs des points d'arrêt ou des postes d'appel d'urgence, autres bretelles

Sur les chaussées bidirectionnelles :

**zone 1** : voies de circulation,

**zone 2** : tourne à gauche, tourne à droite,

**zone 3** : sur-largeurs de rive, refuge pour poste d'appel d'urgence (PAU) et zébras.

itinéraires en cours de déclassement.

Sur les chaussées bidirectionnelles à trois voies :

**zone 1** : voies de circulation latérales,

**zone 2** : tourne à gauche, tourne à droite,

**zone 3** : voie centrale.

## Traitement Neige

Désignation de l'exploitant et des réseaux			NEIGE		
District	CEI	Réseau	Zone 1	Zone 2	Zone 3
A20 SUD	Bessines	A20	N1	N2	N-
	Feytiat				
	Uzerche				
	Brive				
NORD	Vatan	A20	N1	N2	N-
	Argenton				
	Bourges	N151 (bi directionnelle)	N2	N2	N-
	PA Châteauroux	N142 (2 x 2 voies)	N2	N2	N-
GUERET	La Souterraine	N145 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
		N145 (bidirectionnelle)	N1	N2	N-
	Guéret	N145 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
	Gouzon	N145 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
POITIERS	Lamaids	N145 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
	Bellac	N147 (bidirectionnelle)	N1	N2	N-
	CS Lussac	N147 (bidirectionnelle)	N1	N2	N-
		N 147 (2 x 2 voies)			
PERIGUEUX	Poitiers	N147 (bidirectionnelle)	N1	N2	N-
		N147 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
		N149 (bidirectionnelle)	N1	N2	N-
		N149 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
LIMOGES	Bressuire	N149 (bidirectionnelle)	N1	N2	N-
		N149 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
	Périgueux PA Thiviers	N249(2 x 2 voies)	N1	N2	N-
		N21 – N221	N2	N2	N-
LIMOGES	Castillonnes	N21	N2	N2	N-
	Agen	N21-1021- N1113 et D13 ou barreau de Camélat si transféré	N2	N2	N-
		N 21 (2 x 2 voies)			
	Limoges	N141 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
		N141 (bidirectionnelle)	N1	N2	N-
		N520 (bidirectionnelle)	N1	N2	N-
		N21 – Limoges – D2000	N1	N2	N-
		N21 – D2000 – Châlus	N2	N2	N-
Étagnac	Étagnac	N141 (2 x 2 voies)	N1	N2	N-
		N141 (Bidirectionnelle)	N1	N2	N-

## Bretelles des 2 x 2 voies

Les bretelles des échangeurs ont un niveau de traitement N-.

### Traitement Verglas

Désignation de l'exploitant et des réseaux			VERGLAS													
			Sans précipitation			Avec précipitations										
Districts	CEI	Réseau	Zone 1	Zone 2	Zone 3	Zone 3 bretelles	Zone1	Zone 2	Zone 3							
A20 SUD	Bessines	A20	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
	Feytiat															
	Uzerche															
	Brive															
NORD	Vatan		N2	N2	N-	Sans objet	N2	N2	N-							
	Argenton															
	Bourges	N151 (bidirectionnelle)														
	PA Châteauroux															
GUERET	La Souterraine	N145 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
		N145 (bidirectionnelle)	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							
	Guéret	N145 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
	Gouzon	N145 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
POITIERS	Lamaids	N145 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
	Bellac	N147 (bidirectionnelle)	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							
	CS Lussac	N147 (bidirectionnelle)	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							
		N145 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
	Poitiers	N 147 (bidirectionnelle)	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							
		N147 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
		N149 (bidirectionnelle)	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							
		N 149 (2x2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
PERIGUEUX	Bressuire	N 149 (bidirectionnelle)	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							
		N149 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
		N 249 (2x2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
	Périgueux	N21- N221	N2	N2	N-	Sans objet	N2	N2	N-							
PA Thiviers	Castillonnès	N21	N2	N2	N-	Sans objet	N2	N2	N-							
		N21-1021-Barreau de	N2	N2	N-	Sans objet	N2	N2	N-							
	Agen	Camélat si transféré														
LIMOGES	Limoges	N21 (2X2 voies)	N2	N2	N-	Sans objet	N2	N2	N-							
		N141 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
		N520 (bidirectionnelle)	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							
		N21-Limoges-D2000	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							
	Etagnac	N21-D2000-Châlus	N2	N2	N-	Sans objet	N2	N2	N-							
Etagnac		N141 (2X2 voies)	N1	N1	N2	N-	N1	N1	N-							
		N141 (bidirectionnelle)	N1	N1	N1	Sans objet	N1	N1	N-							

## II. 2 - 4. CONDITIONS DE CONDUITES HIVERNALES ET DÉLAIS DE RETOUR

### II.2-4-1 Définition

Les phénomènes hivernaux induisent une détérioration des conditions de conduite. Celles-ci doivent être codifiées pour permettre une transmission efficace de l'information et sont déclinées suivant le type de phénomène rencontré. Quatre niveaux de référence sont définis pour ce critère, permettant de caractériser toute situation de façon simple et suffisamment précise :

- les conditions C<sub>i</sub>:
- **C1 - conduite normale** : absence, au niveau de la chaussée, de dangers ou de difficultés spécifiques à l'hiver.
  - **C2 – conduite délicate** : conditions de conduite dégradées ou incertaines. Pour assurer un niveau de sécurité satisfaisant, une attitude de prudence particulière s'impose de la part du conducteur, impliquant une réduction volontaire de la vitesse ; la progression des véhicules reste cependant possible sans équipements hivernaux spécifiques.
  - **C3 – conduite difficile** : la praticabilité de la voie est incertaine. Des équipements hivernaux appropriés (pneus hiver ou chaînes à neige) sont nécessaires voire indispensables pour progresser. (Ces équipements sont définis, pour les pneus et crampons à neige, par l'arrêté du 18 juillet 1985 relatif aux dispositifs antidérapants équipant les pneumatiques – publié au JO du 4 septembre 1985).
  - **C4 – conduite impossible** : progression impossible avec un véhicule courant, même équipé de chaînes à neige.

L'introduction des deux niveaux intermédiaires C2 et C3 permet de différencier les effets d'une dégradation de la viabilité qui, de façon concrète, affectent d'abord la **sécurité des usagers**, puis la **praticabilité de la route** (c'est-à-dire la possibilité de se déplacer).

Selon l'importance du trafic et le relief (déclivité de la voie), d'autres difficultés affectant la **fluidité de la circulation** peuvent également apparaître. Elles se rapportent aux conditions (globales) de circulation et non aux seules conditions de conduite hivernale. C'est alors que des actions spécifiques de gestion du trafic deviennent nécessaires en complément des actions de service hivernal.

Elles supposent une coordination qui peut dépasser largement le champ du réseau routier ou autoroutier géré.

Les tableaux suivants définissent ces conditions de conduite hivernale et décrit les états représentatifs de la surface de la chaussée en fonction des phénomènes hivernaux.

Condition de conduite hivernale		Traduction en état de chaussée	
		Verglas	Neige
C1	Normale	Absence	Absence
C2	Délicate	Formations localisées en faible épaisseur (par congélation d'humidité existante ou condensation) ou plaques de glace	Fraîche en faible épaisseur, ou fondante, ou fondu dans les traces
C3	Difficile	Formations généralisées par congélation d'humidité existante	Fraîche en épaisseur importante (en général supérieure à 5 cm), ou tassée et gelée en surface, ou congères en formation
C4	Impossible	Formations généralisées suite à des pluies verglaçantes	Fraîche en très forte épaisseur, ou formation d'ornières glacées profondes, ou congères formées

## **II.2-4-2 Remontées des conditions de conduite à la DMR**

La note de la DMR du 18/10/2016 précise les remontées d'informations liées aux changements de conditions de conduite hivernales (cf. annexe 13). Conformément aux instructions de la DMR en date du 19 avril 2017, les conditions de conduite hivernale devront être conformes aux prescriptions suivantes :

- Pour un sens donné : s'il existe deux valeurs différentes de CCH sur les voies, alors la valeur remontée sera celle de la CCH la plus défavorable sauf si dans le sens considéré il existe une valeur de CCH = C4. Dans un tel cas, la valeur remontée sera celle de la voie la plus favorable.
- Pour les deux sens : s'il existe deux valeurs différentes pour ces 2 sens, alors les gestionnaires sont incités à remonter la valeur de CCH par sens et à défaut de remonter la valeur de CCH la plus défavorable des 2 sens.

## **II. 2 – 5. LES CONDITIONS DE RÉFÉRENCE, CONDITION MINIMALE ET LES TEMPS DE RETOUR**

### **II. 2 – 5.1 La condition de référence**

La condition de référence traduit l'état de référence (c'est-à-dire hors période de chute de neige ou de formation de verglas) de la circulation en période hivernale sur un réseau donné. Sur le réseau de la DIR Centre-Ouest, cette condition de référence est de type C1.

### **II. 2 – 5.2 La condition minimale**

Pendant le déroulement d'un phénomène hivernal, les conditions de circulation se dégradent. Il s'agit donc de la condition minimale de circulation acceptable sur un réseau donné en deçà des situations météo limites énoncées ci-après (C2, C3 ou C4 suivant l'objectif de qualité recherché). Cette condition s'applique durant la période de validité. Elle doit être au moins maintenue pour l'usager, avant le retour à la condition de référence.

### **II. 2 - 5.3 La durée de retour**

Le maintien de la viabilité du réseau en période hivernale a pour objectif de rétablir les conditions de référence. La durée de retour (de la condition minimale à la condition de référence) traduit la durée maximale de la perturbation induite par le phénomène hivernal sur le trafic routier. C'est un indicateur de qualité essentiel. La durée de retour est calculée de la manière suivante :

- depuis l'alerte s'il s'agit de verglas sans précipitation
- depuis la fin de la chute s'il s'agit de neige ou de verglas avec précipitation

#### **Les conditions de conduite Ci pour le niveau de service N1 en situation courante**

		En situation courante inférieure à la situation limite
Période de validité		24/24
Conditions de référence		C1
VERGLAS	Condition minimale Sans précipitation	C2
	Durée de retour après la prise de connaissance de sa présence	2 h
Avec précipitation	Condition minimale	C3
	Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	3h
NEIGE	Condition minimale	C2 si trafic >30 000 véh/jour sur 2 sens C3 si trafic < 30 000 véh/jour sur 2 sens
	Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	4h

## Les conditions de conduite Ci pour le niveau de service N2 en situation courante

		En situation courante inférieure à la condition limite	
Période de validité		6h/20h	20h/6h
Conditions de référence		C1	C2
VERGLAS	Condition minimale	C2 sur zones 1-2-3	C3 sur zones 1-2-3
	Durée de retour après la prise de connaissance de sa présence	3h	3h
Avec précipitation	Condition minimale	C3 sur zones 1-2-3	C3 sur zones 1-2-3
	Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	3h	Pas de délai
NEIGE	Condition minimale	C3 sur zones 1-2-3	C3 sur zones 1 et 2
	Durée de retour à partir de la fin de la précipitation	6 h sur zones 1 et 2	Pas de délai

La bonne exécution des actions relevant du service hivernal suppose une adaptation au contexte climatique de chaque district voire de CEI, notamment en cas de crise. Cette adaptation suppose des moyens matériels et personnels qui sont définis dans les Plans d'Exploitation de Viabilité Hivernale (PEVH).

## II. 2 - 6. ACTIONS COMPLÉMENTAIRES

Sur les sections de route connues par expérience où le verglas peut se produire en l'absence de formation généralisée et lorsque son apparition échappe à toute prévision, une signalisation composée d'un panneau A4 avec panonceau M9 "verglas fréquent" pourra être installée.

<b>Cette signalisation est alors maintenue pendant la période d'application du D.O.V.H. et retirée ou masquée ensuite.</b>	
--	---

(référence Instruction Interministérielle sur la Signalisation routière - Livre I - Deuxième partie)

L'emplacement de ces dispositifs de signalisation devra être indiqué dans chaque PEVH.

## II. 2 – 7. ACTIONS INDIVIDUELLES DES USAGERS

Verglas, neige, brouillard rendent les routes moins praticables en hiver. En période d'intempéries, si les services de l'entretien des routes sont prêts à intervenir, l'usager doit également être prêt à réagir. Dans tous les cas, l'usager doit apprécier les risques et adapter sa conduite en fonction des conditions hivernales. Il doit être « partenaire » du bon déroulement des interventions et ne pas entraver la progression des engins de traitement. Il doit, en outre, s'assurer de son bon niveau d'équipement par rapport aux conditions de circulation en cours ou prévues, notamment lors des bulletins d'alerte de Météo France.

Les usagers sont tenus de s'informer des conditions de circulation prévues et en cours sur leur itinéraire avant et pendant leur déplacement et ils doivent adapter leur conduite en fonction des conditions.

### En condition normale

(Circulation sans difficulté hivernale particulière) – *Rester prudent*

- Conduire comme si des pièges pouvaient se présenter à tout moment

### En condition délicate

(Présence de risques souvent localisés) – *Être vigilant*

- Rester particulièrement prudent et rouler à vitesse réduite
- Anticiper pour ne pas avoir à utiliser les freins
- Équipements spéciaux conseillés

### En condition difficile

(Dangers évidents et généralement étendus – risques de blocage important) – *Préparer son déplacement*

- Adopter une vitesse très réduite
- Équipements spéciaux recommandés
- Ne doubler un véhicule bloqué que si l'on est sûr de pouvoir dégager la voie utilisée pour dépasser.

### En condition " impraticable "

(Situation imprévisible ou exceptionnelle - conditions météo de grande ampleur, accident, blocage de la circulation) – *Ne pas partir.*

Si immobilisation du véhicule:

- Dégager la chaussée en se garant le plus possible sur le bas côté.
- Ne pas abandonner son véhicule sans être sûr de pouvoir atteindre un abri.

Dans son alinéa 2, l'article R 414-17 du code de la route stipule que " le dépassement des engins de service hivernal en action sur la chaussée est interdit à tout véhicule ".

## **CHAPITRE III - ORGANISATION DU TRAVAIL ET RÔLE DES ACTEURS POUR L'EXÉCUTION DU SERVICE HIVERNAL**

### **III. 1 – CADRE GÉNÉRAL**

L'organisation de travail des agents de la DIR Centre-Ouest en service hivernal repose sur le principe de l'intervention aléatoire.

L'organisation et la sécurité du travail en service hivernal sont définis en application du *Décret n°2000-815 du 25 août 2000 relatif à l'aménagement et à la réduction du temps de travail dans la fonction publique de l'État*.

Elle doit respecter les garanties minimales suivantes :

## **Dispositions dérogatoires en organisation de travail programmé.**

*Le décret n°2002-259 du 22 février 2002 définit les dérogations apportées à l'article 3-I du décret du 25 août 2000.*

*Titre 1<sup>er</sup>, article 5 du décret n° 2002-259 du 22 février 2002*

<b><u>Temps de travail maximum :</u></b> (heures supplémentaires comprises)	
Durée quotidienne =	12 heures / jour
Durée hebdomadaire =	60 heures / semaine
Moyenne sur 12 semaines consécutives =	44 heures / semaine
Amplitude maximale de la journée =	15 heures
<b><u>Temps de repos minimum :</u></b>	
Repos quotidien =	9 heures
Repos hebdomadaire =	35 heures et comprend en principe le dimanche
Pause pour 6h consécutives de travail =	20 minutes

## **Dispositions dérogatoires pour interventions aléatoires**

Une intervention aléatoire est une action destinée à répondre à un événement incertain et 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 décret n°2002-259 du 22 février 2002 définit les dérogations apportées à l'article 3-I du décret du 25 août 2000.*

*Titre II articles 8, 9 et 10 du décret 2002-259 du 22 février 2002.*

<b>Temps de travail maximum</b> (heures supplémentaires comprises)		
Moyenne sur 12 semaines consécutives	44 heures/semaine	
<b>Temps de repos minimum</b> (peut-être interrompu ou réduit)		
Repos quotidien continu (RQC)	RQC $\leq$ 7h ou si RQC < 9h, 2 fois dans la période d'une semaine.	RQC obligatoire de 11 heures à l'issue de la dernière intervention
	si durée des interventions > à 4 heures par nuit (22 h - 7h) et pas de RQC de 11h avant	idem
Repos hebdomadaire continu (RHC)	24 heures minimum	RHC de 35 heures si non respecté, pris après la dernière intervention

## **Organisation du service hivernal en cas d'action renforcée.**

*Le décret n° 2002-259 du 22 février 2002 définit les dérogations aux garanties minimales prévues au I, article 3 du décret du 25 août 2000 dans le cas d'actions renforcées.*

*Titre III, article 12 et 13 du décret n° 2002-259 du 22 février 2002.*

Une action renforcée est une intervention non programmée (plan ORSEC, plan Palomar, 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 et pour répondre aux missions du ministère, 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.

Dans ce cas le repos quotidien continu (RQC) 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.

Durée hebdomadaire de travail : maximum 60 heures sur 7 jours

Moyenne sur 12 semaines consécutives 44 heures/semaine.

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

**L'organisation du service hivernal s'appuie sur l'application des dérogations pour interventions aléatoires - titre II et en cas d'action renforcée - titre III.**

L'organisation du service hivernal et les dispositions mises en œuvre concernant la sécurité de travail pour les patrouilleurs et les agents d'intervention seront détaillés dans le PEVH de chaque district.

## III. 2 – RÔLE DES DIFFÉRENTS ACTEURS

### III. 2 - 1. RÔLE ET RESPONSABILITÉS DES ACTEURS

- **Le Directeur Adjoint en charge des districts** est responsable de l'organisation du service hivernal. Il détermine les moyens à mettre en œuvre pour répondre à la politique définie par la Direction des Mobilités Routières (DMR) maître d'ouvrage national et le **Directeur** Interdépartemental des Routes Centre-Ouest (DIRCO) via le présent DOVH ;

Le Directeur Adjoint **en charge des districts** approuve les PEVH des districts et du BIESR.

- **Le chef de district** est responsable de l'application locale du DOVH.

À ce titre il est chargé :

- d'élaborer son PEVH qui doit être sa déclinaison opérationnelle du DOVH, en s'appuyant sur le cadre type fourni en annexe 20, en concertation avec les CEI.
- de mettre en œuvre les moyens matériels et humains pour l'application du DOVH et de son PEVH.
- **d'organiser la présentation de son PEVH à l'ensemble de son personnel** y compris toutes les actions de formation qu'il jugera nécessaires pour la bonne utilisation du matériel et des fondants en sus de celles définies au chapitre 1 du présent DOVH.

Le chef de district à défaut le cadre d'astreinte du district :

- organise les astreintes des cadres du district et participe à celles-ci,
- désigne les Responsables d'Intervention placés en astreinte,
- assure la veille météorologique de son district et organise les prévisions de patrouille de la nuit ou du lendemain en concertation avec ses équipes,
- assure la cohérence des interventions sur l'ensemble de l'axe dont le district a la gestion,
- décide notamment, si nécessaire et dans les situations exceptionnelles, du transfert de moyens de renforts entre CEI d'un même district dans le cas de situations localisées,
- décide la mise en astreinte de personnels supplémentaires sur proposition des chefs de CEI ou des Responsables d'Intervention en dehors du cas défini pour l'astreinte de renfort de week-end,
- propose au Directeur adjoint **en charge des districts** ou au cadre de la permanence de direction en dehors des heures et des jours ouvrés, la mise en œuvre de dérogations aux garanties sur les temps de travail et de repos pour les actions renforcées (titre III) lorsque la situation l'exige,
- propose au Directeur adjoint **en charge des districts** ou au cadre de la permanence de direction en dehors des heures et des jours ouvrés, la mise en astreinte de renfort de personnels supplémentaires le week-end et le recours à des moyens extérieurs au service.
- organise la remontée des informations sur les conditions de circulation des routes pour le réseau, dont il a la gestion, au CIGT.
- organise hors période de crise la remontée quotidienne des informations sur les conditions de circulation pour le réseau dont il a la gestion vers les radios locales avec lesquelles il a conclu des accords verbaux ou contractualisé des échanges (convention) hors France Bleu.

- **Le chef de Pôle Exploitation en district (hors A20)**

- coordonne l'ensemble des remontées et des actions des CEI vers le chef de district notamment la programmation des interventions de nuit,
- assiste le chef de district dans ses missions et participe aux astreintes des cadres du district.

- **Le chef du CEI** est responsable sur son secteur de l'application du PEVH de son district, et notamment du suivi régulier de l'organisation et de la sécurité du travail (situations hivernales, conditions d'intervention, respect du temps de travail et de repos ...).

Il est directement responsable de cette activité, à ce titre, il se doit pour toute la période VH :

- de désigner les patrouilleurs et les agents placés en astreinte,
- d'assurer la mise à disposition des matériels en début d'hiver y compris tous les réglages notamment ceux inhérents aux dosages de fondants et la maintenance tout au long de la période hivernale,

- de maintenir la cohérence de ses actions avec celles des centres voisins et des gestionnaires de réseaux limitrophes,
- de formaliser les délégations auprès des responsables d'intervention, ainsi qu'à son suppléant en cas d'absence,
- de proposer la mise en astreinte de personnel supplémentaire au chef de district ou au cadre d'astreinte du district,
- de contrôler le respect des garanties minimales relatives au temps de travail et au temps de repos pour l'ensemble du personnel placé sous son autorité.

- **Le Responsable d'Intervention (RI) :**

Le RI est chargé, prioritairement sur les autres activités, de piloter l'ensemble de l'activité VH, de suivre les traitements et de faire appliquer les consignes et instructions.

À savoir :

- échanger les informations avec le CIGT (conformément à la note interne sur l'Information Routière du 24/09/2018) et avec les autres responsables d'interventions,
- rendre compte de ses actions à sa hiérarchie pendant les heures et les jours ouvrés, et au cadre d'astreinte du district en dehors de ses horaires,
- participer à la programmation des patrouilles et des interventions en fonction des données météo disponibles, conformément à la procédure détaillée au § III.2.2 du présent document,
- transmettre les consignes aux patrouilleurs,
- analyser les informations transmises et s'assurer de la disponibilité des moyens,
- déclencher et coordonner les interventions avec les consignes associées,
- informer le CIGT et les RI voisins du déclenchement des interventions et de leur déroulement,
- s'informer de l'efficience du traitement et de l'évolution de l'état de routes et de la circulation,
- informer le CIGT de l'état des routes et des conditions de conduite,
- établir le bilan de l'intervention.

En cas de décision de recours à des moyens de traitement extérieurs au service, il déclenche l'intervention de ceux-ci et assure la constatation du service fait.

Il est, y compris en dehors de sa période d'astreinte, responsable des interventions du début à la fin (retour à la normale), sous réserve du respect de ses garanties minimales de temps de travail et de repos.

Pendant les heures normales de service, il peut recevoir l'appui des autres techniciens, des chefs de CEI et des chefs d'équipe selon les différentes organisations.

Pour assurer sa mission, il devra notamment :

- se tenir informé des conditions météo, des informations diffusées par le Service de l'exploitation / BIESR, des décisions du chef de district,
- se tenir informé des conditions dans lesquelles se déroulent les interventions,
- veiller à ce que les agents travaillent dans les meilleures conditions possibles (temps de conduite respectés, repos compensateurs effectués).

Le RI est le trait d'union entre les équipes d'intervention sur le terrain et le cadre de permanence au niveau du district.

- **Le patrouilleur (responsable d'équipe en règle générale) :**

Il est chargé sur son secteur d'intervention :

- d'assurer une veille météorologique et routière et d'en rendre compte auprès du responsable d'intervention,
- de surveiller l'état du réseau et les conditions de circulation et d'en rendre compte.

Il assure les patrouilles sur son secteur. Lorsqu'une intervention est déclenchée, il effectue le suivi des unités en cours d'intervention et contribue à la gestion du temps de travail et de repos des équipes du centre, il assure ainsi l'interface entre le responsable d'intervention et les unités.

Le patrouilleur peut s'il le juge nécessaire effectuer une patrouille non programmée. S'il est également RI, il doit en informer le cadre d'astreinte du district et le CIGT et s'il n'est pas RI il doit en informer le RI.

Si la situation l'exige, il peut être aussi redéployé, à titre exceptionnel, dans les unités de traitement.

Les patrouilleurs peuvent également être sollicités, si nécessaire en dehors de la VH, pour les interventions sur incident et accident, étant donné que l'équipe de sécurité d'astreinte peut aussi intervenir. En cas de sollicitation pendant une intervention VH, la demande sera transmise au RI qui décidera, en fonction de la situation rencontrée, de la suite à donner.

Il est à noter que les fonctions de RI et de patrouilleur peuvent être assurées par la même personne sur certains districts.

#### - **Les intervenants VH**

Les intervenants sont chargés de :

- la bonne utilisation du matériel,
- l'application des consignes transmises par le RI ou le patrouilleur,
- l'exécution du traitement,
- rendre compte du déroulement de l'intervention, de son efficacité et des conditions de circulation

Les intervenants peuvent également être sollicités, si nécessaire, pour les interventions d'urgence (accidents, arbres à dégager,...). Toutefois, ces actions ne sont pas prioritaires par rapport à celles relevant de la viabilité hivernale.

Chaque intervenant a obligation de donner régulièrement au RI des informations périodiques des conditions de conduite du terrain. C'est une mission essentielle dans la stratégie globale du traitement des phénomènes hivernaux pour la DIR Centre Ouest.

De plus, en cas de ralentissements ou de blocages de la circulation ayant une incidence sur les conditions normales de traitement d'un circuit, la communication de cette information au RI prend un caractère prioritaire.

#### - **Les vacataires VH**

Les personnels recrutés de manière temporaire sous forme de renforcement saisonnier ont pour mission principale de participer à la viabilité hivernale du réseau routier de la DIRCO en conduisant un engin de déneigement selon les modalités et circuits définis le PEVH de leur district . Ils peuvent réaliser des missions secondaires d'entretien, de préparation de chantier dans le CEI ou d'exploitation-dans les strictes règles d'encadrement définies dans leur fiche de poste.

Ils suivent une formation interne obligatoire de 5 jours dédiée à la signalisation et aux ACES VH lors de la première quinzaine de décembre et sont rémunérés selon le principe suivant :

- temps plein de 35h en horaires fixes selon les modalités du CEI
- poste faisant l'objet d'astreinte en fonction des nécessités de salage et de déneigement
- travail possible la nuit et le week-end en fonction des besoins liés à la viabilité hivernale
- rémunération mensuelle brute de 1,2 SMIC pouvant être complétée par le versement de deux astreintes par mois et 20 heures supplémentaires mensuelles au maximum (rémunération majorée si nuit(s), dimanche(s) et jour(s) férié(s))
- ces personnels font l'objet d'un examen particulier lors de la présentation du bilan annuel de la VH

La fiche de poste type est jointe en annexe 9

#### - **Les PC de District**

Les PC (postes de coordination) des districts ne seront ouverts que lors de l'activation d'un COD (Centre Opérationnel Départemental) par la préfecture, ou sur décision du directeur adjoint ou du cadre de permanence de la direction en dehors des jours et heures ouvrés.

Dans ce cas ils sont chargés :

- du recueil et de la diffusion des informations relatives à l'état du réseau et aux conditions de conduite sur son district au Service de l'exploitation /BIESR,
- d'assurer l'information périodique des DDT ou des COD, étant entendu qu'en période de crise ce sont les autorités préfectorales qui communiquent les informations aux médias.

#### - Le CIGT

Il fonctionne en  $3 \times 8$ , 7 jours/7 ; il assure la veille qualifiée de la DIR Centre-Ouest. Il :

- est le point d'entrée pour l'ensemble de l'autoroute A20 et des routes nationales gérées par la DIR Centre-Ouest,
- est chargé de recueillir de l'information auprès des gestionnaires des réseaux limitrophes,
- centralise et diffuse les informations relatives à l'état du réseau et aux conditions de circulation : DIR Zone – Média- Partenaires, DMR, ...
- assure l'information des usagers sur les changements de conditions de conduite hivernales sur le réseau via l'outil TIPI VH, le site internet et des messages sur les PMV...
- assure une veille météorologique et routière avec les remontées de données des équipements terrains dont il dispose, qui restent une simple aide à la décision ;
- en cas de dérive ou de décalage temporel constaté entre la prévision météorologique et la réalité (chutes de neige, chutes brutales des températures, etc ...), il informera le RI du ou des secteur(s) concerné(s).

#### - Le Service Exploitation / Bureau Ingénierie, Exploitation et Sécurité Routière (SE/BIESR)

Il offre tous les jours ouvrés une assistance météo éventuelle aux RI entre 16h00 et 16h45.

Il rédige une synthèse quotidienne des conditions de circulation :

- sur l'ensemble du réseau de la DIR Centre-Ouest notamment dans le département de la Haute-Vienne qu'il transmet à France Bleu Limousin. Ces informations étant reprises dans le flash info de 7h00.
- sur l'ensemble du réseau de la DIR Centre-Ouest qu'il transmet à la DMR via TIPI VH pour 6H 45.

Il centralise et il diffuse auprès du CODIR de la DIR Centre Ouest les décisions journalières de patrouilles ou d'interventions préventives ou pré-curatives sur l'ensemble du territoire de la DIR Centre-Ouest, sur la base du tableau joint en annexe 19, après coordination des prévisions de patrouilles ou d'intervention.

En période de crise, il participe à la COCR qui est alors mise en place.

Il produit les synthèses et bilans à l'attention du maître d'ouvrage national : la Direction des Mobilités Routières (DMR).

En particulier, en cas d'alerte MétéoFrance « Neige » ou « Verglas », il alerte spécifiquement la DMR (CMVOA) à J-1, le jour J et au fil de l'eau, selon la procédure du 12/01/23, jointe en annexe 12 bis.

Il élabore, à partir des données à fournir par les districts énoncés au chapitre V du présent DOVH, le bilan de la période hivernale qui sera présenté en FSC.

En cas d'événement entraînant une coupure d'axe ou un stockage PL, il met en ligne un communiqué (cf.respectivement annexes 11 et 12).

#### - La mission communication de la DIR

Il pilote les actions de communications de la DIR liées à la VH. Il organise la réunion préparatoire à la campagne hivernale (préfecture et gestionnaires de réseaux) et le point presse. Il établit et diffuse tous documents / plaquettes sur la campagne de viabilité hivernale. Il établit le rapport d'activité de la DIR en relation avec le service de l'exploitation.

### III. 2 - 2. LES MOYENS DE PILOTAGE ET L'AIDE A LA DÉCISION MÉTÉOROLOGIQUE

#### Les moyens de pilotage

Chaque district assure le pilotage en interne des actions de service hivernal sur son territoire. Le responsable du district dispose d'une vision globale lui permettant d'assurer une coordination si nécessaire.

Pour cela, les responsables de CEI disposent d'une aide à la décision météorologique permettant de consulter des prévisions à court terme sur un zonage géographique recouvrant la zone d'intervention du

CEI. Chaque fin d'après-midi entre 16h00 et 16h45, le chef de district ou le cadre de permanence du district (ou le Responsable d'intervention (RI) pour les districts autoroutiers) analyse les données météorologiques de son secteur et communique au CIGT (**copie son chef de district**) avant 17h00 la nature et la programmation des interventions de la nuit suivante (patrouilles, interventions pré-curatives, ...). Il s'appuie pour cela sur le modèle de tableau joint en annexe 19 et utilise l'outil web dédié.

L'horaire de patrouille sera déterminé en fonction des prévisions météorologiques et pour permettre une remontée des informations au niveau central selon les consignes de la DMR. En règle générale, celle-ci démarrera à 4h.

Toute difficulté dans la décision de l'heure de patrouille devra remonter au chef de district (ou au cadre district hors heures ouvrées)

La synthèse des districts est rédigée par le BIESR-CIGT et adressée vers 18h30 aux membres du CODIR de la DIR Centre-Ouest.

Toutefois une patrouille à l'initiative d'un RI (ou le patrouilleur s'il n'est pas RI) dans la nuit est envisageable. Notamment en cas de dérive des conditions météorologiques par rapport aux prévisions, le CIGT dans le cadre de sa mission de veille alerte les RI des CEI concernés afin d'adapter les interventions planifiées et de déclencher une patrouille.

En dehors des jours ouvrés, des dispositions sont adoptées les vendredis (et veilles de jours fériés) et portent sur la définition des interventions de la fin de semaine (et jours fériés). Les RI d'astreinte sur les fins de semaines sont chargés d'actualiser ces prévisions d'intervention.

### **L'aide à la décision météorologique :**

Chaque CEI disposera a minima des informations suivantes :

- Des prévisions à court terme par pas de 3 heures sur 36 heures.
- Des prévisions à moyen terme par pas de 6 heures sur 72 heures.
- Un bulletin météorologique spécial décrivant sur le court terme les phénomènes hivernaux prévisibles, notamment les alertes de Météo France.
- Un bulletin météorologique d'évolution à 7 jours par pas de 24 heures.
- La fourniture d'images de radars et satellites météorologiques en temps réel.

Ces éléments sont fournis sur un découpage en zones géographiques infra-départementales représentatives de la diversité météorologique avec une synthèse par axe routier.

### **III. 2 - 3. ORGANISATION DE LA CHAÎNE DE DÉCISION POUR LA MISE EN PLACE D'ÉQUIPES SUPPLÉMENTAIRES EN ASTREINTE DE RENFORT POUR LES WEEK-ENDS**

Des équipes supplémentaires peuvent être placées en astreinte de renfort à l'approche du week-end ou avant un bulletin d'alerte Météo France. Cette décision est prise par le directeur, le directeur adjoint en charge des districts ou le cadre de permanence de la direction, si possible 48 heures à l'avance, sur proposition du ou des chefs de district concernés.

Cette décision sera transmise par mail aux chefs de district qui assureront la diffusion auprès des CEI et au CIGT.

Le remplacement des agents pour des raisons de sécurité lors d'un épisode hivernal prolongé, en faisant appel aux personnels volontaires mobilisables, peut être décidé par le chef de district ou le cadre de permanence du district.

### **III. 3 – MOYENS**

Les équipages sont constitués généralement de deux (2) agents (1 conducteur et 1 accompagnateur).

Les moyens en personnel et matériel par district et par circuit pour chaque CEI sont identifiés dans les PEVH, les capacités maximales des stocks de sel par district sont définis dans les PEVH rappelés ci-dessous.

#### **III. 3 – 1 ÉTAT DES STOCKS DE SEL**

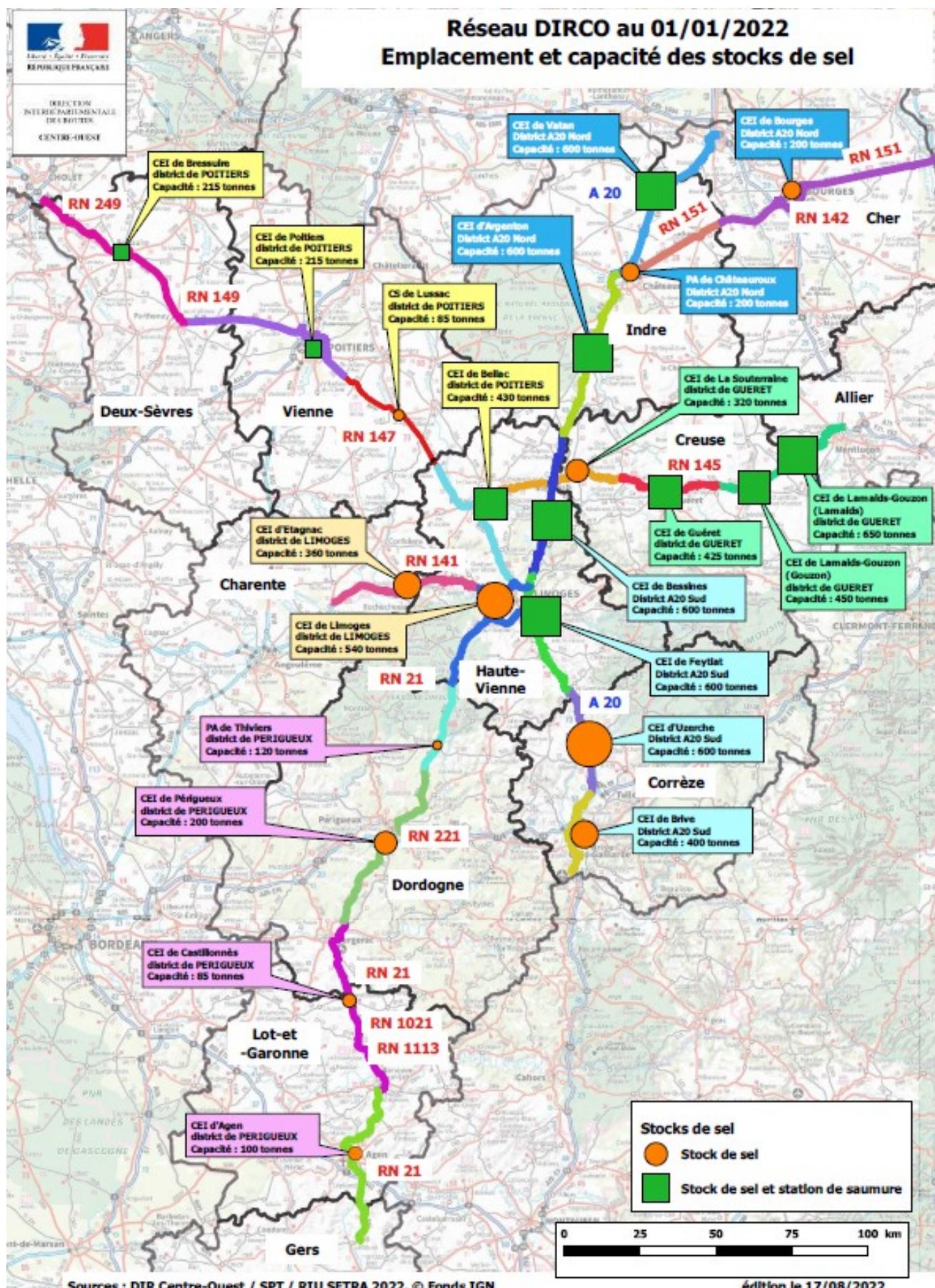
Une remontée hebdomadaire du niveau des stocks de sel au Service Exploitation par les districts est organisée.

Ainsi, tous les jeudi de la période hivernale, chaque district, via son pôle exploitation, devra remonter au Service Exploitation l'état des stocks de sel de ses CEI pour midi, en complétant le tableau ci-dessous.

Les productions de tous les districts alimenteront un tableau général qui sera transmis par le Service Exploitation au directeur adjoint en charge des districts pour transmission à la DMR et au cadre Direction de permanence. La remontée de cette information à la DMR est hebdomadaire en période dite normale et elle peut être journalière en période de crise.

DISTRICTS de la DIR Centre Ouest	Capacité maximale en tonnes de chaque stockage	Stock en tonnes disponible le 01/07/2024	Stock en % disponible le 01/07/2024 (arrondi)	Commandes À prévoir en tonnes pour atteindre 100 % Du stock Début V.H. 2024	OBSERVATIONS
<b>DISTRICT de POITIERS</b>					
CEI de Bressuire	215				
CEI de Bellac	430				
CS de Lussac-les-Châteaux	85				
CEI de Poitiers	215				
<b>Total District de Poitiers</b>	<b>945</b>				
<b>District de LIMOGES</b>					
CEI de Limoges	540				
CEI d'Étagnac	360				
<b>Total District de Limoges</b>	<b>900</b>				
<b>DISTRICT de PERIGUEUX</b>					
CEI d'Agen	100				
CEI de Castillonnès	72				
CEI de Périgueux	200				
PA de Thiviers	120				
<b>Total District de Périgueux</b>	<b>492</b>				
<b>DISTRICT de GUERET</b>					
CEI de La Souterraine	320				
CEI de Guéret	425				
CEI de Gouzon	450				
CEI de Lamaids	650				
<b>Total District de Guéret</b>	<b>1 845</b>				
<b>SERVICE AUTOROUTIER</b>					
CEI d'Argenton/Creuse	600				
CEI de Bessines	600				
CEI de Bourges	200				
CEI de Brive	400				
CEI de Feytiat	600				
PA de Châteauroux	200				
CEI d'Uzerche	600				
CEI de Vatan	600				
<b>Total Service autoroutier</b>	<b>3 800</b>				
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>7 982</b>				

### III. 3 - 2. EMPLACEMENT DES STOCKS DE SEL



### **III. 3 – 3 ENGINS DE SERVICE HIVERNAL**

Tous les ESH, loués ou propriétés de la DIRCO, devront être utilisés en conformité avec la réglementation et en particulier leur RTI. Aussi, chaque engin disposera d'une fiche rappelant les consignes d'utilisation.

### **III. 3 – 4. ACTION RENFORCÉE**

Sur décision du directeur, du directeur adjoint ou du cadre de permanence de la direction, le service pourra recourir à l'utilisation des dérogations titre III en cas d'action renforcée.

Le dispositif de surveillance peut être renforcé (nombre et fréquence des patrouilles) sur décision du responsable d'intervention, du responsable du district ou du cadre d'astreinte du district.

### **III. 3 – 5. INTERVENTIONS ET MODALITÉS DE CONCOURS MUTUEL ENTRE LES DISTRICTS ET LES SERVICES TERRITORIAUX**

Les unités d'intervention, qui auront remis en condition minimale de circulation, c'est-à-dire au niveau de référence C2, leur circuit d'intervention, pourront intervenir en renfort des autres unités encore en activité ou en difficulté sur décision du RI, du cadre d'astreinte du district ou du cadre de permanence de la direction.

Enfin, des moyens extérieurs pourront être mobilisés. La liste et les contacts de ceux-ci seront annexés à chaque PEVH de district.

Le traitement des itinéraires de déviation des axes principaux du réseau DIR Centre-Ouest (A20 – RCEA) est assuré par les services territoriaux compétents en fonction des priorités affichées dans leurs documents d'organisation de la viabilité hivernale. Toutefois, dans des conditions particulières nécessitant une déviation de ces axes par ces itinéraires, l'État – DIR Centre-Ouest – après avoir effectué une reconnaissance de l'itinéraire, pourra assurer, si nécessaire, le traitement complémentaire adapté à la mesure de déviation puis en informera les services territoriaux concernés.

## **III. 4 – RAPPEL SUR LES TECHNIQUES DE TRAITEMENT ET L'UTILISATION DES FEUX À ÉCLATS BLEUS**

### **III. 4 – 1. 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 salage.

À 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 température 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 15 g/m<sup>2</sup>.

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 préventives systématisées en fonction de schémas décisionnels pré définis peuvent se justifier sur les sections à très 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.

L'annexe 3 du présent DOVH résume les dosages de sel à répandre en fonctions des opérations de traitement (pré-curatif, curatif). Le respect de ces dosages suppose un calibrage systématique du matériel avant l'hiver. Le réglage doit être effectué avec le fondant qui sera utilisé pendant la campagne hivernale.

L'annexe 4 du présent DOVH rappelle les conditions d'utilisation des lames de déneigement.

Toutefois, la pratique du raclage, décollement puis évacuation latérale de la neige ou de la glace 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 les sections où sont posés des plots et des barrettes, ne pas dépasser 50 km/h (R113-11).
- éviter les projections sur les voies traversées par des passages inférieurs ;
- dégager la voie de gauche en priorité.

### **III. 4 – 2. FEUX À ÉCLATS BLEUS**

Les règles d'utilisation des feux à éclats bleus équipant nos engins ont été arrêtées dans une note interne prise le 20 juin 2023 (cf annexe 14). Pour mémoire, les engins de service hivernal qui sont équipés d'un feu à éclats bleus peuvent l'utiliser lors de leur intervention pendant les opérations de traitement ou lors des transferts du lieu de chargement ou de recharge jusqu'au lieu de traitement..

En aucun cas, le feu bleu et le feu orange ne doivent être activés simultanément.

L'utilisation des feux à éclats bleus est interdite dans tous les autres cas.

**En aucun cas, le chauffeur de l'engin de VH ne peut se dispenser de son obligation de prudence et se considérer comme prioritaire.**

## **III. 5 – INFORMATION DES USAGERS ET DES SERVICES SUR LES CONDITIONS DE CONDUITE DU RÉSEAU DE LA DIR (HORS SITUATION DE CRISE)**

### **Le CIGT**

- reçoit tous les soirs avant 17h00 de chaque district les prévisions d'intervention pour la nuit (patrouilles, interventions pré curatives). Il en assure la synthèse et la diffusion notamment aux membres du CODIR vers 18 h30 tous les jours de la semaine.
- reçoit tous les matins avant 6h30 de chaque district les conditions de conduite de son réseau. L'opérateur de trafic saisit dans TIPI VH les conditions de conduite et diffuse la synthèse aux partenaires dont la DMR pour 7h00. Cette dernière est mise en ligne automatiquement sur l'internet : <http://www.dir.centre-ouest.developpement-durable.gouv.fr/>

### **Le BIESR**

- Il exerce une assistance météo aux districts et aux RI entre 16h00 et 16h45.
- diffuse le premier jour de la VH et à chaque début de période de crise, un mail contenant un lien sur le site Bison Futé aux correspondants suivants :
  - Radios France Bleu Limousin et Berry et les autres radios avec lesquelles les districts ont passé une convention
  - les DIR de zone
  - les DDT
  - les membres du CODIR
  - les districts et CEI

- les gestionnaires limitrophes de l'A20 – RN151/142 (Cofiroute – ASF + DIRCE – DIRA), de la RN145 (APRR + DIRMC) et de la RN147/149 (ASF + DIRO).

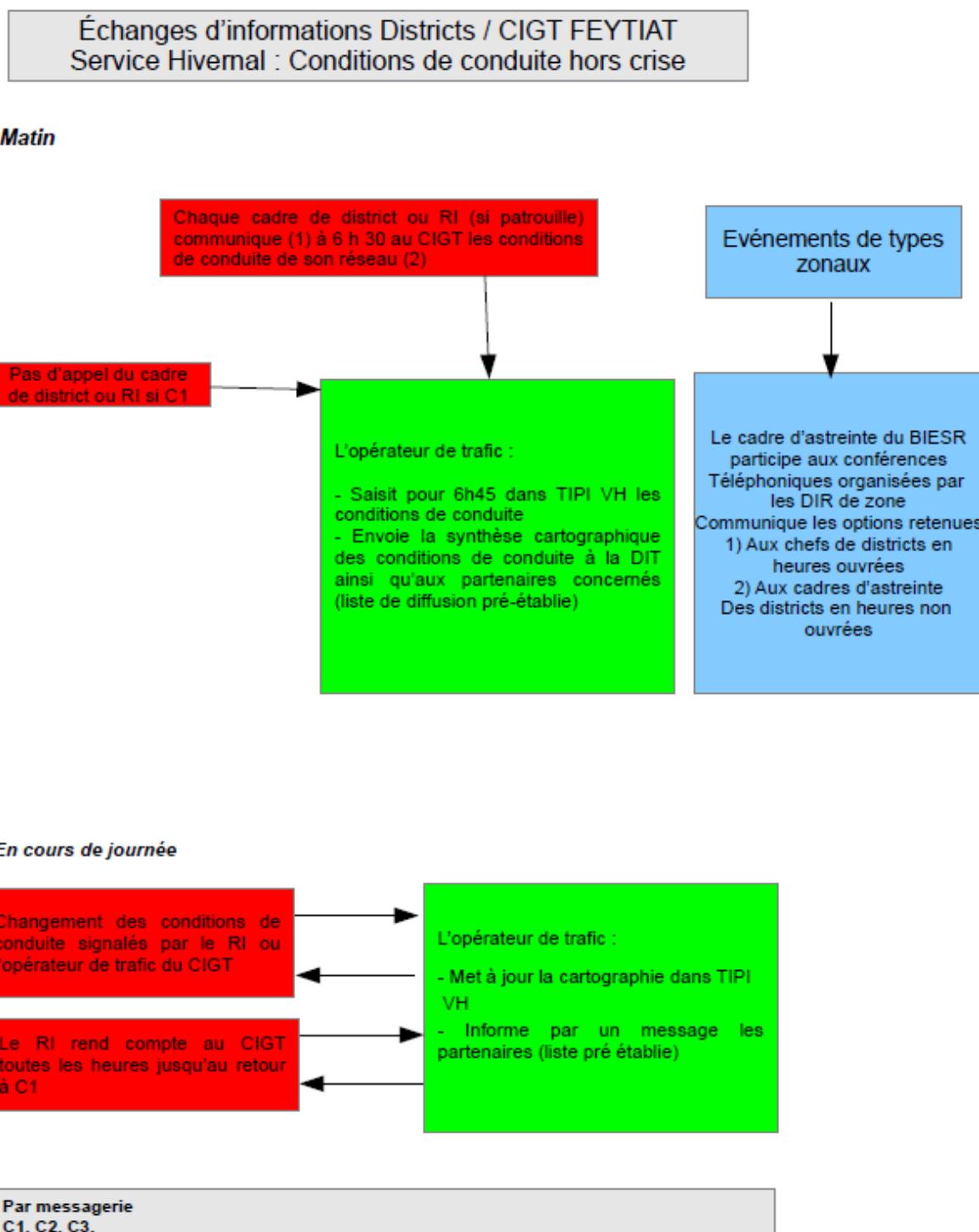
qui leur permettra de consulter la synthèse simplifiée de la viabilité du réseau routier de la DIR Centre-Ouest en continu.

**Le site internet de la DIRCO :** <http://www.dir.centre-ouest.developpement-durable.gouv.fr/>

Une synthèse cartographique des conditions de conduite est mise en place chaque matin vers 7 h 00.

### Chaque district

Chaque district a la responsabilité d'informer les radios locales avec qui il a passé une convention des conditions de conduite hivernale du réseau dont il a la charge. La communication interne et externe en situation courante est résumée par le schéma ci-après :



## CHAPITRE IV - ORGANISATION DU SERVICE HIVERNAL EN SITUATION LIMITÉ DÉPASSÉE - ALÉAS

### IV. 1 – SITUATION MÉTÉOROLOGIQUE LIMITÉ

#### IV. 1 - 1. PRINCIPE

Elle est définie pour une zone climatique pouvant être considérée comme homogène par rapport aux intempéries hivernales.

Jusqu'à ce seuil, le potentiel d'intervention affecté sera considéré comme permettant d'assurer le service hivernal prévu en absence d'autres sources de difficultés.

#### IV. 1 - 2. DÉFINITION

Occurrences	Critères et valeurs associées Zone H1	Critères et valeurs associées Zones H2-H3
<b>1 - Intensité de chute de neige</b>	Moyenne horaire de chute de neige non fondante, calculée sur une période de 3h, au moins égale à 1 cm/h	Moyenne horaire de chute de neige non fondante, calculée sur une période de 3h, au moins égale à 2 cm/h
<b>2 - Durée de chute de neige</b>	Chute de neige non fondante continue ou intermittente à intervalles inférieurs à 6 h, pendant une durée totale de plus de 12heures.	Chute de neige non fondante continue ou intermittente à intervalles inférieurs à 6 h, pendant une durée totale de plus de 24 heures.
<b>3 - Chute de neige et basse température</b>	Température inférieure à -5°C pendant la chute ou immédiatement après.	Température inférieure à -5°C pendant la chute ou immédiatement après.
<b>4 - Pluie verglaçante</b>	Pluie provoquant une formation de verglas.	Pluie provoquant une formation de verglas.
<b>5 - Vent et congères</b>	Accumulation de neige sur une épaisseur dépassant les capacités des moyens en place, sur au moins une voie de chaussée et un linéaire cumulé significatif (100m pour 10km de route).	Accumulation de neige sur une épaisseur dépassant les capacités des moyens en place, sur au moins une voie de chaussée et un linéaire cumulé significatif (100m pour 10km de route).

### IV. 2 – SITUATION DE CRISE

La situation de crise est établie dès lors que l'on sort du cadre dit « situation courante ». Elle peut être de deux ordres :

- décidée par le Préfet de zone dans le cadre de l'activation du plan zonal type PISO, PIZO, PIRAA,
- provenant de facteurs internes tels que l'indisponibilité d'une partie du matériel et ou du personnel ou de facteurs extérieurs tels que la météorologie (atteinte des seuils limites) et/ou d'accidents.

Dans l'un et l'autre cas, il est nécessaire d'adapter, de façon la plus réactive possible, l'organisation définie pour le service hivernal et/ ou de déclencher des actions relevant de la gestion du trafic et d'une information renforcée des usagers.

## IV. 3 – TRAITEMENT OPÉRATIONNEL DE LA CRISE

### IV. 3 - 1. DESCRIPTION DES ACTIONS EN FONCTION DU CONTEXTE

Le traitement de la crise doit être abordé :

- par anticipation en prévoyant notamment :
  - des stocks de sel suffisants
  - de disposer de matériels de remplacement (mulets, location)
  - en prévoyant des procédures de mutualisation inter CEI voire inter districts définies dans les PEVH
  - en mettant en alerte les dépanneurs sur les points sensibles tels que les rampes.
- et pendant la crise, en concentrant les moyens sur les secteurs sensibles

**Il est rappelé que les moyens humains et matériels de la DIR Centre-Ouest sont dédiés à la VH qui doit rester la priorité :**

- les interventions sur accidents sont du ressort des forces de l'ordre. Le balisage ne sera réalisé que dans les cas où les missions précédentes sont assurées.
- Les interventions de sécurité civile (de type ravitaillement) ne pourront intervenir qu'après réalisation de nos missions de service hivernale et sur demande expresse du directeur ou de son représentant.

	<b>Actions possibles</b>	<b>Commentaires</b>
COURANTE SITUATION MÉTÉO LIMITÉE DITE	<b>Exécution du service hivernal selon les niveaux de service fixés</b>	<b>Avec moyens propres seuls</b> Moyens (personnels et matériels) dont l'exploitant routier dispose de façon permanente. Leur mobilisation effective est décidée en fonction de la situation météorologique présente et prévisible
		<b>Avec moyens propres et moyens complémentaires</b> Moyens que l'exploitant routier peut utiliser en plus de ses moyens propres ou en fonction de l'importance des intempéries, selon des procédures préétablies.
SITUATION MÉTÉO LIMITÉE DÉPASSÉE -SITUATION DE CRISE	<b>Exécution du service hivernal avec mobilisation de renforts issus de la mutualisation inter CEI ou inter district</b>	Moyens que l'on cherchera à mobiliser en plus des moyens propres et des moyens complémentaires, en cas de dépassement de la <b>situation météorologique limite</b> , selon les dispositions portées au DOVH avec pour objectif un respect des niveaux de service, mais sans garantie du fait de la mobilisation souvent incertaine de renforts.
	<b>Abaissement temporaire des niveaux de service sur une partie du réseau routier et fonctionnement en situation dégradée</b>	Il s'agit, si la <b>situation météorologique limite</b> est dépassée et dès que le niveau de circulation C3 est atteint, de concentrer les moyens d'intervention sur les zones de niveaux de service N1 et d'abandonner les zones de niveaux de service N2. Concentration des engins sur la voie de gauche pour les 2 x 2 voies. Augmenter les fréquences de passage des engins de déneigement sur les rampes, elles doivent être inférieures à 1 heure.
	<b>Mesures spécifiques de gestion du trafic et information renforcée des usagers</b>	Les dispositions propres à ces mesures sont définies dans les plans d'intempéries (recensement des zones de stockage PL et traitement de ces zones) Elles peuvent être appliquées en cas de <b>situation météorologique limite</b> dépassées

## **IV. 3 – 2. MISE EN PLACE DE LA CELLULE OPÉRATIONNELLE DE COORDINATION ROUTIÈRE DE LA DIR CENTRE-OUEST (COCR)**

### **Activation de la COCR (cf annexe 15)**

- Une Cellule Opérationnelle de Coordination Routière (C.O.C.R.) pourra être mise en œuvre, en présentiel ou de manière dématérialisée, sur décision écrite du Directeur adjoint en charge des districts ou du cadre de permanence de la DIR Centre-Ouest ou sur proposition :
  - d'un district notamment lors de l'activation d'un COD. Dans ce cas, le ou les districts concernés sont tenus d'ouvrir leur PC,
  - du BIESR, en s'appuyant sur l'analyse de phénomènes météorologiques annoncés (alerte orange ou rouge de la carte de vigilance de Météo France).
- Elle pourra également être activée, après analyse du contexte, dès le déclenchement de la mesure MG2 ou équivalente d'un plan intempérie de zone (PISO, PIZO, PIRAA).

**Dès sa mise en place, la C.O.C.R. informera les districts concernés de son activation afin qu'ils s'organisent pour assurer le fonctionnement de leur PC si nécessaire.**

### **Missions de la C.O.C.R.**

Elle a pour mission :

- de coordonner l'ensemble des moyens de la DIR Centre-Ouest et de prendre les décisions opérationnelles sur la base des informations et des propositions transmises par les chefs de district ou les cadres d'astreinte des districts qui sont chargés de mobiliser l'ensemble des moyens dont ils disposent et ceux auxquels ils peuvent faire appel (locations – autres). Chaque district devra être en mesure de coordonner les opérations de traitement sur son axe et d'en connaître l'état d'avancement afin notamment d'en informer la C.O.C.R.

La C.O.C.R. doit connaître en temps réel la situation exacte sur le terrain afin d'optimiser les prises de décision. Elle rédige un point toutes les 2 heures (heures paires - 20 minutes) minimum sur la base des synthèses élaborées par les PC districts.

- d'informer les cadres d'astreinte des districts des décisions prises. Ces derniers assureront l'information des correspondants DDT (hors DDT 16 et 87) sur les conditions de gestion et d'évolution de la crise afin qu'elles puissent informer et assister le Préfet qui prendra les décisions qui s'imposent au niveau départemental (mesures réglementaires d'exploitation de la route, appel à des moyens complémentaires).
- d'informer périodiquement les autorités zonales, les DIR(s) de zone et la permanence de la DIT de l'état de la viabilité des réseaux à partir des synthèses fournies par les districts. Il est à rappeler que la C.O.C.R est le point d'entrée, dans la gestion de la crise par la DIR Centre-Ouest, des PC Zonaux, des DIR(s) de zone, des DIR(s) limitrophes et des Gestionnaires de réseaux concédés.
- Elle assure la cohérence de l'information routière auprès des DIR Zone et des autorités.

La C.O.C.R. peut proposer aux Préfets, via les chefs de districts, l'intervention des matériels d'entreprises privées (selon la liste prévue aux P.E.V.H.), tant sur le nombre à mettre en place que sur la durée d'utilisation.

La liste des moyens potentiellement mobilisables est jointe à chaque PEVH.

### **Composition de la C.O.C.R.**

La C.O.C.R. est placée sous l'autorité directe de l'un des Directeurs pendant les jours et heures ouvrés et sous l'autorité du cadre de permanence de la DIR Centre-Ouest en dehors de ces horaires.

Elle rassemble, durant tout le temps nécessaire, sans présence physique systématique au CIGT :

- le directeur adjoint en charge des districts ou le cadre de permanence de la DIR Centre-Ouest,
- le cadre du SPT/BIESR de permanence,
- le chef du district sud A20 pendant les heures ouvrables,
- le cadre d'astreinte du district de Limoges, le cas échéant,
- un opérateur du CIGT en renfort (dans le respect des garanties minimales sur le temps de travail);

Pendant les heures de service, elle est renforcée par le chef de salle du CIGT et si nécessaire par des agents disponibles du pôle ingénierie sécurité routière gestion du trafic du BIESR pour qui cette mission devient prioritaire sur les missions temps différé.

#### **Moyens de la C.O.C.R.**

Cette cellule est installée au CIGT, Le Bas-Faure, 87 220 FEYTIAT.

La salle opérationnelle est équipée :

- de 4 lignes téléphoniques,
- d'une base radio pour communiquer avec les unités en action sur le terrain,
- d'un télécopieur,
- de 2 postes informatiques connectés réseau Intranet et Internet,
- de plusieurs exemplaires du D.O.V.H. et des P.E.V.H.,
- d'une télévision,
- d'un déport des images vidéo de la salle d'exploitation par déport du mur d'images.

#### **Information**

En cas de mise en place d'un COD dans l'une des préfectures du rayon d'action de la DIR, la C.O.C.R. est le point de synthèse des informations issues des districts et lui fournit, à sa demande, toutes les informations dont elle dispose.

#### **Désactivation de la C.O.C.R. (cf annexe 16)**

Le Responsable de la C.O.C.R. décide de la fin de l'activation de la Cellule et notifie la décision aux districts qui sont chargés de la diffusion de l'information auprès des centres d'intervention.

### **IV.4 – DÉCLENCHEMENT D'UN PLAN INTEMPORIES DE ZONE (PISO, PIZO, PIRAA)**

Lorsque l'ampleur des problèmes de circulation conduit à la mise en œuvre de mesures de gestion de trafic (en particulier le stockage des poids lourds et/ou la fermeture d'un axe routier structurant) nécessitant une coordination entre les services de l'État et les différents intervenants sur les infrastructures routières, l'un des Préfets de zone peut déclencher un plan intempéries.

Le réseau routier dont la DIR Centre-Ouest est gestionnaire est couvert par trois plans intempéries :

- Le Plan Intempéries Sud-Ouest (PCZ basé à Bordeaux)
- Le Plan Intempéries Ouest (PCZ basé à Rennes)
- Le Plan Intempéries Rhône-Alpes Auvergne pour la RN 145 (PCZ de Lyon)

#### **IV. 4 - 1. INFORMATION DES USAGERS**

- La COCR doit faire remonter des bulletins sur l'état des réseaux toutes les deux heures au PC Zonal (aux heures paires). Tout événement important est signalé sans délai au PC Zonal. Le PC Zonal renseigne les cellules de communication des préfectures.
- Le CIGT active les PMV et diffuse les bulletins sur l'état des routes et les conditions de circulation  
Nota : En présence de l'activation d'un COD départemental, seul celui-ci est habilité à communiquer aux médias.

#### **IV. 4 - 2. ACTION D'UN PLAN D'INTEMPORIES DE ZONE LORS DE SON DÉCLENCHEMENT**

En fonction de l'évolution de la situation le PC Zonal déclenchera les mesures successives de MG1 à MG9 ou équivalentes. Ces mesures ont fait l'objet d'une approbation par les Préfets de chaque département qui ont en charge la mise en place d'un Centre Opérationnel Départemental (COD). Chaque Préfet prend les mesures administratives (dont les arrêtés de circulation) et coordonne l'ensemble des intervenants de son département. Le Préfet de Zone est responsable du plan intempéries de zone et coordonne, à ce titre, l'ensemble des mesures du plan.

## Phase n° 1 - Dispositions préparatoires

**Mesure globale 1 – Mise en éveil du groupe vigilance** - Le CIGT diffuse l'information vers les districts et le Service Exploitation /BIESR qui renforceront leur surveillance des prévisions à court terme. Le BIESR assure la relation avec le PC zonal.

**Mesure globale 2 – Mise en pré-alerte des membres du PC zonal de circulation et des services** –

L'opérateur du CIGT appelle le cadre de permanence de chaque district. Les CEI s'assurent de la disponibilité des moyens nécessaires à déployer en cas de déclenchement du plan (selon les mesures spécifiques détaillées dans chaque PEVH).

Les districts, en relation avec le Service Exploitation , après analyse du contexte, peuvent proposer la mise en place anticipée de la COCR DIR Centre-Ouest.

## Phase n° 2 - Dispositions opérationnelles

**Mesure globale 3 - Déclenchement du plan intempéries. Activation du PC zonal de circulation et des PC départementaux (Préfectures)** – Activation de la COCR et des PC districts après analyse (non concernés directement mais impactés par des mesures du plan comme le possible stockage PL pour protéger un autre axe – attente MG4 sur l'autre axe - ou comme déviation grande maille d'un axe coupé – attente de la mesure MG5 sur cet axe).

**Mesure globale 4 - Gestion du trafic poids lourds** – Les CEI, en relation avec les Forces de l'Ordre assurent la mise en place des dispositifs de stockage ou de retournement des PL sur zones prédéfinies en fonction des prises d'arrêtés préfectoraux. Le CIGT assure l'information des usagers via l'activation des PMV. La COCR, en relation avec les districts assure la coordination des mesures et l'information des PC Zonaux.

**Mesure globale 5 - Fermetures sans hébergement** - Les CEI, en relation avec les Forces de l'Ordre assurent la mise en place des dispositifs de fermeture de l'axe. Le PC CIGT assure l'information des usagers via l'activation des PMV. La COCR, en relation avec les districts assure la coordination des mesures et l'information des PC Zonaux. Elle définit les mesures d'accompagnement possible à mettre en œuvre.

**Mesure globale 6 - Fermetures avec hébergement**

Idem mesure globale 5

**Mesure globale 7 - Réouverture partielle de la circulation sur autoroute** - Les CEI, en relation avec les Forces de l'Ordre assurent la mise en place des dispositifs de stockage des PL sur les zones concernées en fonction des prises d'arrêtés préfectoraux. Le PC CIGT assure l'information des usagers via l'activation des PMV. La COCR, en relation avec les Districts assure la coordination des mesures et l'information des PC Zonaux.

**Mesure globale 8 - Réouverture totale de l'autoroute** - Les CEI, en relation avec les Forces de l'Ordre assurent la dépôse des dispositifs de fermeture de l'axe. Le PC CIGT assure l'information des usagers via l'activation les PMV. La COCR, en relation avec les Districts assure la coordination des mesures et l'information des PC Zonaux. Elle définit les mesures d'accompagnement possible à mettre en œuvre.

## Phase n° 3 - Disposition de sortie du plan

**Mesure globale 9 – Levée du plan** – La COCR DIRCO diffuse l'information auprès des districts de la décision de levée.

Tableau de correspondance pour le PIZO :

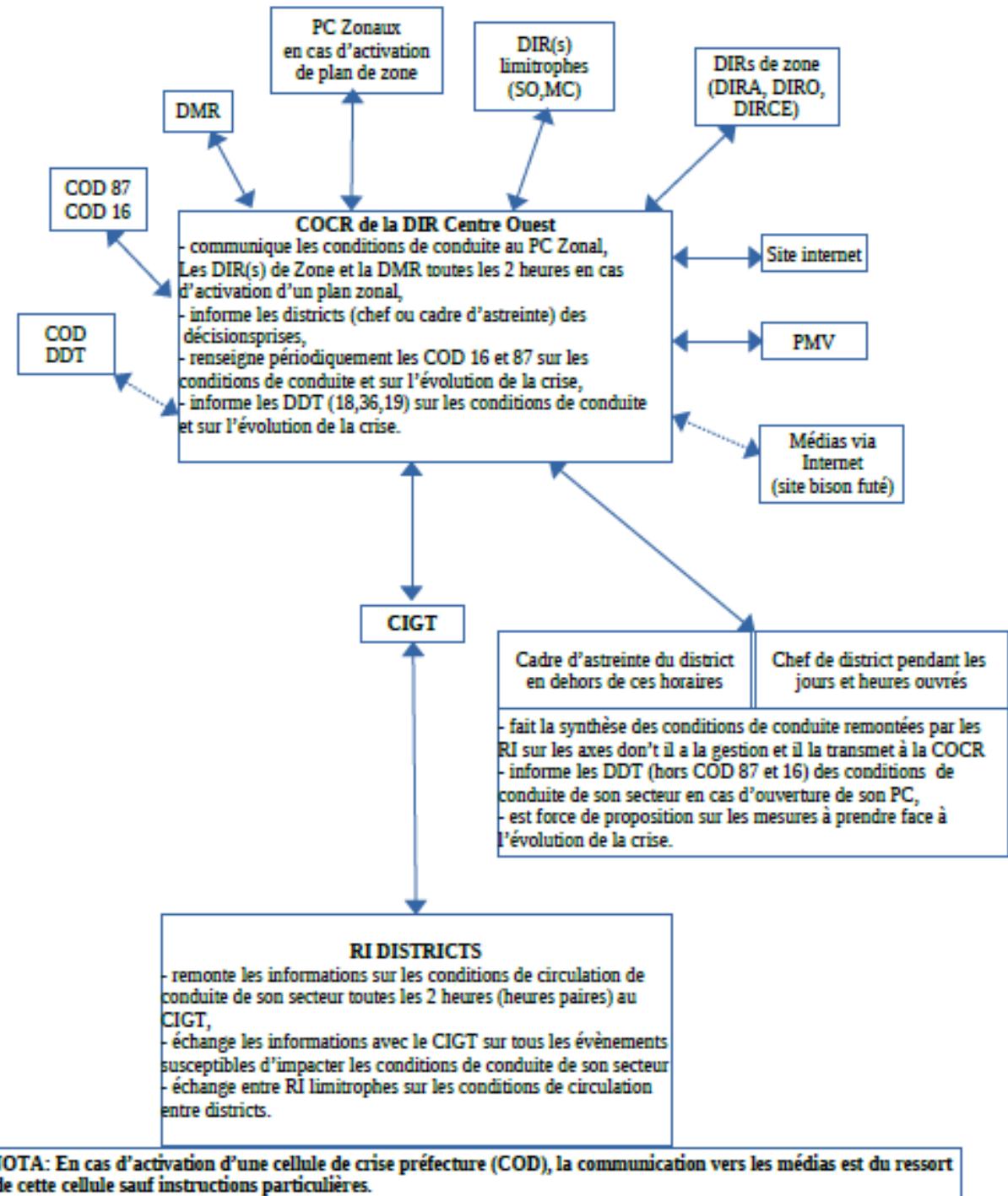
Niveau	Stratégie	Action	Correspondance MG
Niveau 1	<b>Veille hivernale</b> - le préfet de zone décide de placer le plan au <b>niveau 1</b> , phase de veille hivernale active pour l'ensemble de la zone	Cet état du plan indique que pendant toute cette période, la DIR Zone porte une attention particulière à la météorologie et aux conditions de circulation. Les gestionnaires routiers quant à eux, informent la DIR Zone de l'état des routes du réseau défini dans le plan.	<b>MG1</b>

Niveau 2	<b>Pré-crise</b> - le préfet de zone décide de placer le plan au <b>niveau 2</b> , phase de pré-crise pour un territoire défini selon les prévisions (départements prévus d'être impactés par les intempéries-vigilance orange - et ceux pouvant être impliqués par des actions préventives)	Cet état du plan marque le temps de la concertation pour définir l'ampleur de la crise, sa durée, sa position géographique, les services impliqués pour la prise de mesures préventives éventuelles de gestion de trafic...	<b>MG1-MG2</b>
Niveau 3	<b>Crise « gestion préventive du trafic »</b> - le préfet de zone décide de placer au niveau 3a, phase de crise pour un territoire défini selon les prévisions (plusieurs départements en action préventive et curative), en fonction de l'imminence de la crise et de son ampleur.	Cet état du plan implique l'activation du PC zonal de circulation et très rapidement, la prise de mesure de gestion du trafic (MGT)	<b>MG3</b>
		- re-routage des poids-lourds - stationnement préventif des poids-lourds - interdiction de circuler des poids-lourds	<b>MG4</b>
		Levée partielle ou totale des mesures	<b>MG7 ET MG8</b>
Niveau 4	<b>Crise « gestion curative du trafic et assistance aux usagers »</b> - le préfet de zone décide de placer au niveau 3b, phase de supra-crise pour un territoire défini selon les prévisions (plusieurs départements en action curative), en fonction de la durée du phénomène, de son importance et des conditions de blocage de la circulation.	Cet état du plan implique la prise de mesures radicales de gestion de trafic et de secours aux usagers (ORSEC)	<b>MG5</b>
		- stationnement curatif des poids-lourds (MGT) - fermetures d'axe à tous les véhicules	
		- ravitaillement des usagers bloqués dans les intempéries sans hébergement (MSU 1) - ravitaillement des usagers bloqués dans les intempéries avec hébergement (MSU 2)	<b>MG6</b>
		Levée partielle ou totale des mesures	<b>MG7 et MG8</b>
Niveau 1	Une fois les conditions revenues à la normale, le plan est placé au <b>niveau 1</b> pour une <b>veille hivernale</b>	Retour à la normale	<b>MG9</b>

## IV. 5 – INFORMATION DES USAGERS ET DES SERVICES

Les principes du dispositif d'information des usagers et des services en situation de crise est décrit dans le schéma ci-dessous :

- Le CIGT assure en cas de crise l'information des DIR de zone. La DIR de zone est l'interlocuteur privilégié pour les gestionnaires du réseau routier national (RRN). L'activation des mesures de plan de gestion de trafic relève de l'autorité du Préfet de zone et du COZ qu'il dirige, voire de celle de la cellule routière zonale à qui il peut la déléguer. La coordination de gestion de crise routière conduit, lorsque nécessaire, à la prise d'arrêtés départementaux de restriction de circulation dans le cadre des pouvoirs de police des préfets de départements. Néanmoins, pour une crise routière à caractère exceptionnel, et à la demande des préfets de départements, un arrêté interdépartemental de restriction de circulation pourra être pris.
- La périodicité de l'information routière vers les DIR de zone est d'un bulletin toutes les 2 heures pour les niveaux N1 et N2. Toutefois, en cas de modifications significatives des conditions de conduite, ce délai peut-être raccourci.
- Après l'activation en Préfecture du Centre Opérationnel Départemental (COD), le chef de district ou son représentant assure l'information des cadres de permanence des DDT et autres gestionnaires. Les Préfectures sont informées via les DDT.
- En cas d'activation au sein de la DIR Centre-Ouest de la Cellule Opérationnelle de Coordination de Routière (COCR), celle-ci est le correspondant de la permanence de la Direction des Mobilités Routières (DMR).
- En cas d'activation d'une cellule de crise préfecture (COD) et à défaut d'instructions contraires de celle-ci, la communication vers les médias est du ressort de cette cellule.



## CHAPITRE V - BILAN DE FIN DE CAMPAGNE DE LA VIABILITE HIVERNALE

À la fin de chaque campagne de viabilité hivernale (VH), les districts feront remonter au SPT/BIESR et au SG un bilan de la période écoulée par circuit **au plus tard le 17 avril 2026** afin qu'un bilan de la VH écoulée soit présentée en FSC avant la période estivale.

Ce bilan sera **obligatoirement** établi en complétant le cadre type figurant en annexe 6 du présent DOVH.

Afin d'établir ce bilan, il s'agit de recueillir sur :

➤ **Les événements climatiques :**

Des informations sur la climatologie constatée et annoncée notamment par notre prestataire de service ou Météo France.

➤ **Le traitement de l'événement**

Des informations sur la posture du service face à l'événement climatique constaté ou annoncé.

➤ **Les consommations de fondants**

La consommation totale de fondants pour l'ensemble de la VH.

➤ **Les patrouilles et la surveillance**

Le nombre total de patrouille pour l'ensemble de la VH en distinguant les patrouilles planifiées (celles figurant sur la transmission du district ou du service autoroutier au SPT / BIESR en fin d'après-midi) et non planifiées (déclenchées généralement par la patrouille dans un CEI voisin ou par le CIGT lors d'une dérive de la météo).

➤ **L'ouverture du PC district**

Il s'agit là de relater uniquement les événements liés à la viabilité hivernale qui ont conduit à l'activation du PC district. L'activation d'un PC en district fait systématiquement écho à l'ouverture d'un COD. Mais un chef de district ou un cadre d'astreinte du district peut décider de son activation en dehors de ce cas de figure, notamment en cas de mesure MG3 d'un plan de zone.

➤ **Les applications de mesures zonales sans ouverture d'un PC**

La mesure MG3 d'un plan de zone (PISO, PIZO, PIRAA) déclenche systématiquement l'activation de la COCR, mais dans ce cas de figure l'ouverture d'un PC district n'est pas obligatoire s'il n'y pas eu ouverture d'un COD. C'est le directeur adjoint chargé des districts ou le cadre de permanence de la direction qui juge, avec le concours du chef de district ou du cadre d'astreinte du district, de l'opportunité d'activer le PC du district.

➤ **L'accidentalité liée aux événements**

N'est concernée que l'accidentalité en rapport avec la viabilité hivernale et notamment l'accidentalité liée aux mesures de gestion de trafic prises dans le cadre de la VH ainsi que les conséquences.

➤ **Le coût de la VH**

Il concerne les charges de maintenance et de fonctionnement des PL, des véhicules de patrouille et d'interventions, le coût des consommables et le coût de location des ESH.

Ce bilan comporte aussi la mobilisation des vacataires VH (nombre de jours travaillés, période, nombre d'HS générées, etc.) et les retours d'astreinte (au réel et non au planifié).

A l'issue de la VH, le Service Exploitation établit un bilan global de la campagne intégrant les données des districts auquel vient s'ajouter un retour sur le respect des niveaux de service.

## **ANNEXES**

**Annexe 1 - Les approvisionnements**

**Annexe 2 - Un calibrage systématique du matériel**

**Annexe 3.1 - Utilisation du sel et dosage lors des opérations de déneigement**

**Annexe 3.2 - Utilisation du sel et dosage lors d'épisodes de verglas**

**Annexe 4 - Conditions d'utilisation des lames de déneigement**

**Annexe 5 - Note sur l'Information Routière**

**Annexe 5 bis - Note du 29/07/22 sur la remontée des informations routières en haute-Vienne**

**Annexe 6 – Bilan de la VH**

**Annexe 7 – Entretien des saleuses avant remisage avant saison hivernale**

**Annexe 8 - Actualisation de la flotte-relais des ASH**

**Annexe 9 - Fiche de poste type « vacataire VH »**

**Annexe 10 - Note technique relative à l'organisation et aux conditions de travail en période de viabilité hivernale**

**Annexe 11 : Note du DAE du 24 mai 2016 relative à la réforme de l'information routière**

**Annexe 12 : Communication en situation de crise**

**Annexe 12 bis : Procédure de remontée d'informations des gestionnaires routiers du RRN vers le CMVOA en cas d'alerte neige et verglas**

**Annexe 13 : Diffusion des conditions de conduite hivernales sur le RRN**

**Annexe 14 : Note sur l'utilisation des feux à éclats bleus**

**Annexe 15 : Modèle d'activation de la COCR**

**Annexe 16 : Modèle de fermeture de la COCR**

**Annexe 17 : Géolocalisation / Procédure d'alerte en cas d'urgence (note du 08/01/18)**

**Annexe 18 : Note sur les temps de repos du 03/09/18**

**Annexe 19 : Tableau de remontée des prévisions de patrouille**

**Annexe 20 : Exemple de PEVH type pouvant servir de modèle**

**Annexe 21 : Liste des «mulets » pour la saison 2025-2026**